



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

### Ophavsret

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

### Links

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

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

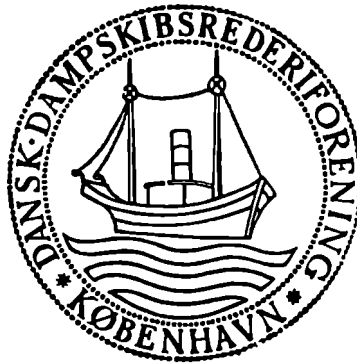
**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN K.  
TELEFON C.9316

... og  
Pilsner  
det er

# HOF





### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1926, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 C. Clausen, Haderslev.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Bugerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rederi A/S »Isafold«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linjerederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.



# C. K. HANSEN

KØBENHAVN

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

\*

KORRESPONDERENDE REDER FOR  
A/S DAMPSKIBSSELSKABET  
» DANNEBROG «

\*

BUNKERKULAFD. - TELEGRAM ADR.: BUNKERDEPOT  
**KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT**  
AKTIESELSKAB

## M. LAURITZEN & CO.

FREDERIKSHAVN

DANMARK

TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN«

TELEFON-NR. 64

**BUNKERKUL**

LEVERES DAG OG NAT



100 Tons i Timen Dag og Nat

*Kullene bliver automatisk vejede paa autoriseret Vægt.*

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr: »Skibaværfte»

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

**ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR  
 DANSK SØFART**

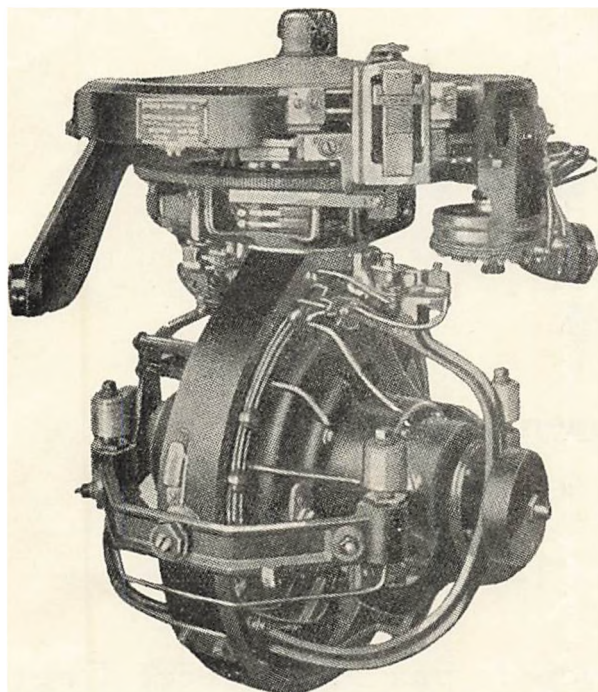
GENSIDIGT FORBUND

AMALIEGADE 33

Lovpligtig

*Ulykkesforsikring*

af Skibsbesætninger

*Sjælen i Skibet*

**SPERRY!**  
 KOMPASSET!
**Spar Tid!****Tid er Penge!**

REPRÆSENTANTER:

**SOPHUS BERENDSEN A/S**

INGENIØR-AFDELINGEN

CENTRAL 8500 . STAT. 186

KØBENHAVN V.

# MÆGLERKORPORATIONEN

◀ I KØBENHAVN ▶

MEDLEMSFORTEGNELSE DECEMBER 1940

## EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) SKIBSMÆGLERE

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

## EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) VAREMÆGLERE

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

## EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) VEXELMÆGLERE

*Axel Permin*

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

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

HOBRO

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Rac1st“

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

KALUNDBORG

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

**Aarhus**Telegr.-Adr.: **Hude**

Telefon 81 - 82.

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
S CHULTZ

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

**ASSENS**TELGR.-ADR. „SHIPPING“ - STATS-TELF. 10.—TELF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KJØGE

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KOLDING

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG:

ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 - Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

MARIAGER

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

**ESBJERG**Telgr.-Adr.  
»Lauritzen«Telefon: 3  
» 822**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## ODENSE

**FRIIS & FREDERIKSEN**  
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:  
H. Raak-Petersen, statsaut.  
H. C. Friis

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830

**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

## RANDERS

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## SVENDBORG

**C. HOPPE**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.-ADR.: "HOPPE"

**A. E. SØRENSEN**  
EDSVØREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
STATSAUTORISERED E SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71  
Telegram-Adresse: Broker Privat: 1212

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

**A. THEJLL**

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Adr.:  
»Hude«  
Svendborg

## BEKENDTGØRELSE

**Søofficer i Reserven.**

Uddannelsen til Søofficer i Reserven paabegyndes den 14. Februar 1941.

For at kunne antages maa den paagældende have dansk Indfødsret og have

- 1) Næringsbevis som dansk Styrmand eller
- 2) bestaaet dansk Skibsførereksamen.

Antagelse til Søkadet aspirant i Reserven kan ikke finde Sted senere end i det Kalenderaar, i hvilket Ansøgeren fylder 28 Aar.

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. Januar 1941 til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

**Søofficersskolen,**

Holmen, København K.



Tlf. Central 16172.



# JAN M. LYNGBY

INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL { 13779  
15779

TELEGRAM »JANBY«



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

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 1

FREDAG 3. JANUAR 1941

48. AARGANG

## FRA AAR TIL AAR

1940—1941

Aldrig, saa længe vi har levet, aldrig saa langt vi kan gaa tilbage i Historien har Fremtiden tegnet sig saa usikker, som den gør det i Dag. Vi er faktisk naaet til det gamle Sokrates'ske Standpunkt: Vi ved kun, at vi ingen Ting ved. Verden er af Lave, det fremgaar tydeligt af Kendsgerningerne. Bombemaskiner understreger det paa drastisk Vis, Ødelæggelser alle Vegne er det allfor tydelige Bevis paa, at Civilisationens sidste Udslag er af en saadan Art, at man viger tilbage for nærmere at omtale dem. Hvor længe dette Vanvid skal vare ved, kan det ikke nytte at spaa om. Vi ved kun, at vi staar midt i det, er Part i det endda, og at vi blot maa haabe, at det snart maa være forbi. Værdier kan for en Tid spoleres — men en Verden maa tilsidst reagere overfor denne ganske formaalsløse Ødelæggelse. Lad os blot haabe dette, at det nye Aar kan bringe Freden. Der er Tegn, der tyder herpaa. Maaske er det kun de første Skridt, men det er altid det første Skridt, der koster —

Skibsfarten er selvfølgelig mere end noget andet Erhverv paavirket af al denne spontane Ødelæggelse. Man spørger sig selv: Til hvad Nytte sker alt dette? Og man faar intet Svar. Vi lever i dobbelt Forstand i en Mørkelægningens Tidsalder. Vi er pludselig sat 200—300 Aar tilbage i Tiden. Men det har dog ikke været Hensigten, det kan dog umuligt være Meningen. Der maa jo være et Begreb, der hedder Udvikling — og det kan man ikke uden videre gaa imod. Skibsfarten giver i og for sig i en Nøddeskal Svaret: Skibsfarten er og har altid været en Forkæmper for det internationale Samarbejde. Intet Land er sig selv nok — der maa være en retfærdig Fordeling, et rimeligt Samarbejde mellem de enkelte Nationer. Det er ingen Tilfældighed, naar mange smaa Nationer har kunnet spille en fremtrædende Rolle indenfor Skibsfarten. Det var ikke det enkelte Lands Millioner af Mennesker, der var det afgørende — det var Dygtigheden hos de enkelte, der gjorde Indsatsen, der tog Opgaver op, som spillede den afgørende Rolle. Det internationale Samarbejde paa en Basis, som vi nu har kendt det gennem Menneskealdre, kan ikke uden videre bortelimineres.

Der er ingen Tvivl om det Spørgsmaal: Verden bliver efter Krigen en anden end før. Derom er alle enige. Men paa et Punkt skulde det ogsaa være muligt at naa til almindelig Enighed. Uden et internationalt Samarbejde, med Ret for alle, store og smaa Nationer til at hævde deres Plads, vil Verden gaa under i Kaos eller Had. Og ikke paa Had, endsiges paa Kaos kan en ny Verdensorden opbygges. Vi maa komme al gammel Uretfærdighed til Livs — men det vilde være tragisk, om Resultatet blev, at det kun kunde gøres ved at skabe en ny Uretfærdighed.

Skibsfarten har før vist Vejen; den gør det i Dag som maaske aldrig før. Det internationale Samarbejde, ligelig Ret for alle til at hævde sig, for de smaa Nationer som for de store. Alene den personlige Dygtighed, de individuelle Evner gælder. Verden kan være blevet gennemsyret saa meget det skal være af Krigen Had og anden Ondskab, den sunde Fornuft, saaledes som den altid har kunnet give sig til Kende indenfor Skibsfarten, vil tilsidst sejre. Maaske der skal gaa Aar, før det sker, maaske kun Maaneder —

men at det før eller senere maa ske, derom nærer vi i vore Hjerter ingen Tvivl. Vi beder kun til, at det maa ske i 1941, at Verden igen maa blive sig selv. Meget skal saa ændres, men visse Grundelementer ligger fast, og mod dem vil selv de stærkeste Kræfter kæmpe forgæves. Verden kan ikke fortsætte paa Uret eller Ensidighed, den Verden vi lever i, kan kun fortsat eksistere ved et fornuftigt, retfærdigt Samarbejde mellem alle Nationer. Det er Skibsfartens Maal og Ønske, og det er vel ret beset alle Erhvervs, alle Folks — i Dag. Maatte denne Erkendelse blot vinde tilstrækkelig Styrke i 1941.

Aaret, der svandt, har været knugende haardt for dansk Skibsfart lige fra Begyndelsen, men naturligvis i særlig Grad fra den skelsættende 9. April.

Fra Krigsudbruddet til Udgangen af December 1939 havde den danske Handelsflaade lidt et Tab paa 8 Skibe, og mange gode danske Sømand havde mistet Livet. Den forøgede Risiko, som Handelsflaaden udsattes for, maatte føre til en Ændring i den bestaaende Overenskomst mellem Dansk Dampskibsrederiforening og de Søfarendes Organisationer angaaende Krigstillæget til Hyrerne.

I det nu svundne Aar forværredes Forholdene for dansk Skibsfart stærkt, og endnu en Række Skibe gik tabt i Begyndelsen af Aaret.

Endnu flere danske Søfolk faldt som Ofre for Krigen under Udførelsen af deres farefulde Hverv: at skaffe Forsyninger til Danmark. Vi ærer alle — som Kongen ogsaa udtalte i sin Nytaarstale — disse Mænd og deres Minde.

Den 9. April opstod en helt ny Situation for Skibsfarten. Samme Dag udstedte Handelsministeriet sine Bekendtgørelser om Forbud mod Afsejling af danske Skibe fra dansk Havn o. s. v. Den 25. April frigav Tyskland den danske og forskellige andre Landes Skibsfart i Østersøen. Der oprettedes en ny selvstændig Krigsforsikrings-Afdeling med Staten som Enegarant for Forsikringer tegnet fra og med den 9. April. Det begrænsede Område, som de hjemmenværende Skibe havde at sejle i, medførte en Forandring i Overenskomsten mellem Rederiforeningen og de Søfarende angaaende Tillægene til Hyrerne.

Iøvrigt henviser vi til vor Fragtberetning, der bringer en Oversigt over Fragtmarkedet i 1940.

### SØFARTSMINISTERENS TALE

Juleaften talte Minister for Handel, Industri og Søfart, *Halfdan Hendriksen*, i Radioen til danske Sømand og Fiskere i det Fremmede.

Ministeren udtalte bl. a.:

Danmarks Handels- og Fiskerflaade har alle Dage været vort Lands Stolthed. Ved Krigens Udbrud i September 1939 kunde vi glæde os over en samlet Handelsflaade paa ca. 2000 Skibe og en Fiskerflaade paa omkring 15.000 større og mindre Fartøjer; men i Dag ligger Forholdene saaledes, at vi ikke er i Stand til at opgive noget Tal paa vor Flaades Størrelse. Vore Skibe ligger spredt rundt omkring i Verden, for en stor Dels Vedkommende standset paa Farten til eller fra Danmark — den Fart, der var helt nødvendig for længst muligt at opretholde Tilførslerne over Havet til vort Land. Men det maa i denne Forbindelse ikke glemmes, at den Del af Flaaden, der endnu har Mulighed herfor, stadig over sin

meget betydningsfulde Indsats for vore Forsyningers Opredholdelse.

Jeg tror, der for alle Danske altid har ligget noget af Eventyrets Skær over Sømandens Liv, men jeg ved, at ingen, der er kommet til Skelsaar og Alder, har overset eller nogensinde vil overse den Indsats, der, ikke mindst i onde Tider for vort Land, er gjort af Søfartens Mænd.

Vi behøver blot at tænke paa den efterhaanden saa mærkeligt fjerne Tid under Verdenskrigen fra 1914—18. I disse 4 Aar gik i hvert Fald 260 af vore Skibe tabt som Følge af Krigsforlis og tog mange Hundrede danske Sømænd med sig under Forsøget paa at opretholde Forbindelsen mellem Danmark og Landene omkring os.

Og nu, da Kampen mellem de store Nationer atter raser og har staaet paa snart 1½ Aar, har danske Søfolk og Fiskere paany været rede til at gøre Dagens Gerning trods alle de Farer, der for hver Søn timer saavel over som under Vandet.

Vi vil i Aften, samtidig med at Julelysene tændes i danske Hjem, med Ærbødighed og Taknemmelighed mindes alle de mange danske Sømænd og Fiskere, der fra den Dag, da Fiskekutteren "Nordstrand" efter Krigsudbruddet i September 1939 gik ned med 4 Fiskere om Bord, og til i Aften, har sat Livet til under

Udøvelsen af deres Gerning som gode, danske Mænd.

Og vi vil i samme Aandedræt sende vor Julehilsen til alle dem, der blev tilbage — til alle de mange rundt om i store og smaa Sømands- og Fiskerhjem, hvor der i Aften staaer en Plads tom. De skal vide, at vi tænker paa Dem, og at vi ærer den Indsats, han, De i Aften savner, gjorde for sit Land.

Vi har fra mit Ministeriums Side haft Lejlighed til overfor mange af Dem skriftligt at give Udtryk for vor store Anerkendelse af den Indsats, han ydede til Landets Gavn, og det er kun ret og rimeligt, at der i Henhold til den herom i Marts Maaned i Aar vedtagne Lov har kunnet gives mange Sømands- og Fiskerhustruer, hvis Mænd satte Livet til, en Hædersgave fra Staten. Denne Gave skal netop være et Udtryk for den Tak, som vi atter i Aften vil bringe ham — og Dem.

Men vi maa ikke glemme de Levende for de Døde!

Vi ved, at mange danske Sømænd og Fiskere, der i Aften gør deres farefulde Gerning paa Havet, eller som maaske ligger i en fremmed Havn, har Tankerne ved Hjemmet og ved vort fælles Fædreland.

En god Jul for alle de danske Sømænd og Fiskere, der, da det gjaldt paany, viste, at de var "Fædrenes værdige Sønner", Danmarks fuldgode Børn.

## DANSK SKIBSFART VED AARSSKIFTET

Af Direktør i Dansk Dampskibsrederiforening, cand. jur. E. Mægaard.

De den 9. April 1940 indtrufne Begivenheder, hvorved to Trediedele af den danske Handelsflaade med et Slag ganske blev unddraget Rederiernes Disposition, stiller alt andet i Skygge og har bevirket, at dansk Skibsfart, som efter en lang Depressionsperiode lige var begyndt at rejse sig og med Forhaabning saa hen til Muligheden for en haardt tiltrængt Konsolidering og Fornyelse, nu er kommet i en Nødtilstand som ingsinde for.

Af den ene Trediedel af Tonnage, som er til Rederiernes Disposition, er en Del Specialskibe og Dieselskibe oplagt, og en væsentlig Del af den resterende Tonnage er gennem det af Regeringen nedsatte Fragtnævn paalagt de Forpligtelser, som er nødvendige af Hensyn til Sikringen af Landets Tilførsler.

Man kan dog sige, at det Sommeren igennem er lykkedes at skabe nogenlunde laalelige Beskæftigelsesvilkaar for den i Danmark værende Tramptonnage, men Fortjenesten vil dog være ringe i Forhold til Udgifterne til og Risikoen for de Skibe, som Rederierne ikke har Disposition over.

Det kan ventes, at enkelte Rederier vil være i Stand til ved Aarets Udgang at fremkomme med et regnskabsmæssigt Overskud, enten fordi de har været saa heldige at have Størstedelen af deres Skibe i Behold og kunnet udnytte dem her, eller fordi de i Aarets første 3 Maaneder, takket været heldige Dispositioner og de herskende høje Fragter, har kunnet indtjene et Beløb, som endnu ikke er medgaaet til Dækning af senere Tab. Et regnskabsmæssigt Overskud kan i disse Tider med en ganske uberegnelig Risiko for Fremtiden iøvrigt ikke tages som Maalestok for et Rederis virkelige økonomiske Stilling.

Om Forholdene fremover er det selvsagt ganske umuligt at spaa. En Ting er givet, at skal Danmarks Skibsfart, som er et af Landets naturlige Erhverv, have Mulighed for at bestaa ud i Fremtiden, da maa alle gode Kræfter samle sig om at hjælpe med hertil

og afbøde Virkningerne af det lammende Slag, som Erhvervet blev udsat for, da de mange Skibe blev unddraget Rederiernes Raadighed.



Direktør E. MÆGAARD

Det har været et tungt Aar for Danmarks Skibsfart. mange gode Sømand er blevet Ofre for deres pligt-opfyldende Indsats til Gavn for deres Land, og mange Søfolk og deres Familier lider nu under den Adskillelse, som Forholdene har paalagt dem.

I denne Mørketid er der dog det Lyspunkt, at de Mænd, som beskæftiger sig med Skibsfarten, fra Reder til Sømand, med usvækket Energi og Mod kæmper for at holde Erhvervet oppe, det Erhverv, som alle nu maa have faaet Øjnene op for er en Livsbetingelse for Danmark og Danmarks Befolknings Eksistens.

# GLÆDELIGT NYTAAR TRODS ALT

Af Skibsmægler Vilh. From Bartrumsen.

*Det er os en Glæde atter i Aar at kunne bringe en Oversigtsartikel af Skibsmægler Vilh. From Bartrumsen. Vi ved, at den vil blive læst med Interesse.*

Dansk Nytaar 1941 ligner intet andet Aarsskifte indenfor Nationens Historie. Men det er i hvert Fald et dansk Nytaar. Vi kan tage imod 1941 med vort gamle Flag hejst.

Lad Glæden over denne Kendsgerning være bestemmende for os i vor nutidige Tilværelse, som giver nogenlunde de samme Vilkaar som de, der beskæres en grønlandsk Kajakmand, naar han færdes i et Farvand fuldt af kapsejende Isbjerge.

Meget er kærtret. Vi gisper imellem Dønningerne, som Presset sætter ind over os. — Vi gisper, ja. Men vi har Vejret endnu, og kommer vi igennem Skæbnetimerne med trænede Lunger, er det jo i sig selv ingen Skade.

De Begivenheder, der satte ind den 9. April, har ramt det danske Samfunds Helhed. Men de Dele af Samfundet, som beskæftiger sig med Søfart, staar i forreste Række med Hensyn til en direkte Fornemmelse af de nye Normers barske Nedskæring af Mulighederne for Virksomhed og Disposition. Handelskibene er jo et af de Led, der mest effektivt forbinder os med Omverdenen. Gennem Skibsfart blev Danmarks Grænser gjort elastiske, fordi Erhvervet byggede og opretholdt Interessesfærer over Strækninger, der var af uhyre Omfang i Forhold til det gamle Land. Derfor følte dansk Shipping sig saa haardt ramt som nogen, da Slaget var ført.

De Betingelser, danske Redere i Dag virker under, har intet af det gyldne Eventyrs Skær over sig. Verden, som før var saa overskuelig og fuld af selvfølgelig Trafikopgaver, har spaltet sig. Hinsides en nær Grænse er den bleven fjærrn og dunkel. — Paa den anden Side af Grænsen gemmes Fartøjer af dansk Nationalitet; Skibe, der er afskaarne fra Forbindelse med Rederier og Hjem. Det er danske Liv og dansk Kapital, hvis Skæbne nu — og ingen ved, hvor længe — dækkes af Taage.

Og den Tonnage, der ikke blev skilt fra Landet, da Jerntæppet gik ned, er henvist til at virke i det levnedes snævre Omraade og under Forhold, der lægger lavt Loft over Omraadets Muligheder.

Disse Skibes korte Ruter bliver til lange Rejser. Forholdene paa Søen tillader i Hovedsagen kun Sejlad, medens Solen er paa Himlen. Omstændigheder af anden Natur dikterer andre Forsinkelser, som tæller nok saa fuldt. Naar en hjembragt Last er lossen, kan man uden at forfalde til falsk Patos sige, at Fragten er velfortjent.

En yderligere Fordybelse i de ekstraordinære Hemske, der for Tiden synes at gøre Skibsfart til et specielt Objekt for taalmodige Mænd og fuldbefarne Administratorer, er ørkesløs, fordi Generne mere skyldes en overvældende Situation end en autoritativ Indstilling.

Tænker man paa den Fremtid, hvis Udvikling det i Øjeblikket vist er et halsbrækkende Eksperiment at spaa om, kommer man vanskeligt uden om den Idé, at Danmark med en lammet Skibsfart er paadragnet skæbnesvanger Invaliditet.

Danmark og Søfart nævnes, uden at man trækker Vejret imellem Ordene. Saa længe Riget eksisterede, har dets Handelsflaade været et selvfølgeligt og uundværligt Redskab for dansk Virketrang til Gavn for

hele Nationen. Det véd enhver, som har Føling med den Kurve, der angiver dansk Foretagsomhed gennem den lange Fortid. Paa mange Omraader har vi været ude for Skuffelser og Nederlæg, hvis Baggrund mere eller mindre tegnes af Misgreb og Uformuenhed. Men vi behøver ikke skamme os over Indsatsen paa det Felt, der hedder Skibsfart. Dens Blade i Danmarks Krønike er hæderfulde. Dens Vidnesbyrd fortæller saa



VILH. FROM BARTRUMSEN

tydeligt, at det ikke kan misforstås, at Sø og Skibe er saa naturlige Arbejdsobjekter og Arbejdspladser for danske Mænd og dertil af saa vital Betydning for vor Trivsel, at vort Samfund stilles som en Mand med een Lunge i Stedet for to, dersom Skibsfartens sunde Funktioner ikke opretholdtes.

Vi har den livsvigtige Opgave at være en sofarende Nation. — Der er ingen Tvivl om, at Rederierne igennem det nuværende Prøvelsernes Tidsrum sætter al Kyndighed og Erfaring ind paa at holde sammen paa det, der skal kunne være Basis for ny Aktion, naar Øjeblikket viser sig. De vil med Mod og Glæde tage de genaabnede Farvande i Besiddelse og lade Fartøjerne bære Flaget over Havene som Tegn paa, at nu slaar Danmarks Puls med vanlig Styrke.

Saa maa blot Skibsfartens naturlige Beskyttere, nemlig dansk Lovgivning og Administration, ikke gøre Foretagendet besværligt.

Ingen kender Fremtiden. Netop derfor har vi Lov til at tro og Pligt til at haabe, at 1941 gør Vandet smult. Og Pligten til at haabe gør det beføjet ogsaa denne Gang at ønske dansk Skibsfart et glædeligt Nytaar!

## FRAGTMARKEDET I 1940

Aaret, der svandt, har helt staaet i Krigens Tegn. For vort eget Lands Vedkommende har Begivenhederne den 9. April naturligvis været af skelsættende Betydning for hele vort Erhvervsliv, men næppe nogen anden Erhvervsgren har i samme Grad som Skibsfarten været udsat for saa pludselige og vidtrækkende Konsekvenser af disse Begivenheder.

Ved Aarets Begyndelse var, som det vil erindres. Størstedelen af den danske Handelsflaade beskæftiget med Transporter til Danmark, enten af Kul og Koks eller for den større Tonnages Vedkommende med Korn og Foderstoffer fra oversøiske Pladser. For Kulfartens Vedkommende var Forholdene ret vanskelige, idet ikke alene Krigsrisikoen var stigende, hvad der i flere Perioder medførte Mandskabsvanskeligheder, men den strenge Vinter forårsagede ogsaa adskillige alvorlige Ulemper, saa som lange Ophold paa Grund af Isvanskeligheder, Isskader o. s. v. — Rateniveauet var jo fastlagt af Fragtnævnet, men Raterne maatte forhojies flere Gange, og i Begyndelsen af April laa Fragten omkring Kr. 75.— for Kul fra Østkysten af England til god dansk Havn. — I de oversøiske Trades laa Raterne ved Aarets Begyndelse omkring 50 Cents for Korn fra Northern Range og omkring \$14.- fra River Plate, men ogsaa for disse Markeders Vedkommende maatte Raterne forhojies, og de sidste Afslutninger for 9. April blev gjort til omkring 65 Cents for Korn fra Northern Range og omkring \$20.- fra River Plate. Ogsaa fra Østen sluttedes adskillige danske Baade. Raterne for disse Forretninger laa omkring Kr. 100— Kr. 110 pr. Ton d.w. cargo.

Efter 9. April har Forholdene forandret sig i betydelig Grad. En stor Del af den danske Handelsflaade befandt sig paa det Tidspunkt langt borte fra Landet. Mange Skibe laa i engelske eller franske Havne eller befandt sig paa Rejser, der medførte, at de relativt hurtigt kunde opbringes af Vestmagterne. Størstedelen af disse Skibe sejler nu for Englænderne, og nogen helt sikker Viden om, hvorledes Forholdene ligger for disse Baade, er det vanskeligt at skaffe sig, men i Forbindelse med Spørgsmaalet om en eventuel amerikansk Rekvisition af de i U. S. A. oplagte danske Skibe har det flere Gange været meddelt, at Rederne af disse Skibe, naar Krigen var forbi, vilde modtage Betaling for Brugen af denne Tonnage af den engelske Regering efter samme Regler, som gælder for engelske Skibe. En anden Gruppe, mindre i Antal, men skønmæssigt repræsenterende omkring en Trediedel af den samlede danske Handelsflaades Værdi, laa enten i neutrale Havne, hvor de fik Ordre til at blive liggende, eller fik Besked om at søge nærmeste neutrale Havn, hvor de nu ligger. Til denne Gruppe hører bl. a. de ovenfor omtalte i U. S. A. oplagte Skibe, hvis Antal saavidt vides beløber sig til 37, men desuden ligger der flere Baade i Østen og ligeledes adskillige i Sydamerika, og der er vel næppe Tvivl om, at hvis U. S. A. under et eller andet Paaskud rekvisitionerer de i Nordamerika oplagte danske Skibe, vil der næppe gaa mange Dage, førend andre Lande, hvor der ligger danske Skibe, følger efter. I svenske Blade har der f. Eks. allerede været Meddelelse om, at Argentina undersøgte Mulighederne for at rekvisitionere den der oplagte danske Tonnage.

For den Del af den danske Handelsflaade, der laa i danske eller nærliggende Havne, har Mulighederne for Sejlads siden 9. April stort set været begrænset til Østersøen, Sydnorge og vesttyske Havne. Det tog naturligvis nogen Tid, førend Forholdene trak sig i Lave, men allerede tidligt paa Sommeren var Beskæftigelsesmulighederne tilfredsstillende, og i Løbet af Efteraaret gjorde der sig til og med en vis Tonnageknapp-

hed gældende. I de fleste Trades er Raterne som bekendt regulerede, men paa de enkelte Markeder, hvor Fragten frit har kunnet tilpasse sig efter Tilbud og Efterspørgsel, f. Eks. i Trælastfarten fra Finland til Danmark og i Salpeterfarten fra Norge til Danmark, har Udsvingene været ikke helt ubetydelige. For Trælastfartens Vedkommende laa Raterne i Midten af Aaret omkring Kr. 90.— for i Løbet af Efteraaret at stige til Kr. 125—Kr. 140 afhængig af Lastehavn og Størrelse. I Salpeterfarten har Raten svinget mellem ca. Kr. 14.— og ca. Kr. 23.— for nu at ligge omkring Kr. 18.—.

Paa de store internationale Markeder har Forholdene udviklet sig noget uensartet.

For de af den engelske Regering kontrollerede Markeders Vedkommende har Rateniveauet været meget stabilt. Raten for Korn fra River Plate til U.K. har ligget mellem 115/- og 120/-, og dette Niveau har været gældende for saavel engelsk som neutral Tonnage. Fra St. Lawrence har Raten bevæget sig mellem 15/- og 18/6d. pr. Qr. — Den sidstnævnte Rate betalles for en neutral Baad paa et Tidspunkt, da den for engelsk Tonnage gældende Rate var 17/6d. — Hvad der gælder om Ratebevægelsen for de her nævnte to vigtige engelske Markeder, har i det store og hele ogsaa Gyldighed for de andre London-kontrollerede Markeder, hvortil ogsaa, indtil det franske Sammenbrud, hørte de oversøiske Transporter til Frankrig.

I de frie oversøiske Markeder har Udsvingene derimod været betydeligt større, og Ratetendensen har i visse Perioder været meget fast. Dette gjorde sig specielt gældende for Transporter til Holland og Belgien indtil disse Landes Besættelse. Raten for Korn fra River Plate til Antwerp eller Rotterdam steg f. Eks. fra ca. \$20.- i Januar til ca. \$30.- i Begyndelsen af April, hvorimod Raten fra River Plate til Italien i samme Periode kun steg fra ca. \$15.- til ca. \$19.- à \$20.-. Paa de amerikanske Markeder har Stigningen i Raterne været mere moderat, og specielt er den kommet senere. I Januar sluttedes Scrap fra Northern Range til Japan til omkring \$13.50 à \$14.-, og denne Rate holdt sig til helt hen paa Sommeren, da Virkningerne af den ringere Tilgang paa fri Tonnage forårsaget ved den engelske Regerings Overtagelse af Dispositionsretten over store Dele af de norske, danske, hollandske, belgiske og franske Handelsflaader først begyndte at gøre sig gældende for Alvor. Senere steg Raten for Scrap til Japan til omkring \$18.-, men nu er disse Transporter jo iøvrigt faldet bort paa Grund af den amerikanske Embargo paa Scrap til Japan. Af andre amerikanske Rater skal nævnes, at Kul fra Hampton Roads til Sydamerika har faaet Tonnage til mellem \$5.- og \$11.-. I Øjeblikket ligger Raten nærmest omkring \$5.-. Hørfro fra River Plate til Northern Range er sluttet til mellem \$7.50 og \$13.-. Paa Pacific Markedet laa Raten for Scrap til Japan ved Aarets Begyndelse paa omkring \$9.-, men steg efterhaanden til \$14.-. For russisk Regning blev der betalt \$18.- per Ton d.w. Capacity for Stykgods fra Puget Sound til Vladivostock. For sidste Halvaars Vedkommende har det mest fremtrædende Træk paa New York Markedet iøvrigt været det meget stærke Begær efter Tonnage for Transport af Erts fra praktisk talt alle vigtige Afskibningscentre til U. S. Atlantic. Der er sluttet mange Skibe for saadanne Forretninger fra saavel Forindien som fra Sydafrika, Vestafrika, Brasilien og Philippinerne. Raterne for disse Forretninger har vist en noget svagere Stigning end for mange andre Forretninger i de frie Markeder.

Østens Markeder var i Begyndelsen paa Aaret ret livlige, men Tonnagetilgangen var stærkt begrænset.

Af Rater skal nævnes: Sukker Philippinerne/U.S. Atlantic, \$14.-, Erts Philippinerne/U.S. Atlantic, \$11.-, Erts Vizagapatam/U.S. Atlantic \$17.50. Til Europa sluttedes Soyabønner Dalny/Rotterdam \$33.- og Kerner fra Madras-Kysten betalte 175/-.

Hvorledes Udviklingen vil forme sig for Skibsfarten i det kommende Aar, er det vanskeligt at have nogen Mening om, idet en lang Række ukendte Faktorer

spiller ind, bl. a. Krigen. I det forløbne Aar er der ganske vist paa det europæiske Kontinent faldet store militære Afgørelser, men Krigen er derfor ikke endt, selv om den synes at have skiftet Karakter, idet meget tyder paa, at Herredømmet paa Havet nu, som saa ofte før i Historien, vil være udslagsgivende for Afgørelsen.

## KØBENHAVNS HAVN I 1940

Aaret 1940 indledtes, som det uden Tvivl erindres, Amed en Isvinter af en saadan Styrke og Vedholdenhed, at den selvsagt maatte medføre en stærk Nedgang i saavel Skibstrafikken som Vareomsætningen paa Københavns Havn. Havnen var dog ikke, takket være det intensivt gennemførte Isbrydningsarbejde, paa noget Tidspunkt fuldstændig lukket i de isfyldte Maaneder i sidste Halvdel af Januar, Februar, Marts og første Uge af April, men Trafiktallene bærer Vidnesbyrd om Isvinterens hæmmende Indflydelse paa alle de søværts Forbindelser til og fra København. Saaledes gik den indkomne Tonnage i Aarets første Kvartal ned fra ca. 1.808.000 N.R.T. i 1939 til 673.000 Tons i samme Periode i 1940, altsaa en Nedgang paa 1.135.000 Tons.

En Betragtning af de over Havnen transporterede Godskvantiteter giver et lignende Billede, idet Januar Kvartal 1940 udviste ca. 835.000 Tons Gods mod ca. 1.581.000 Tons i Januar Kvartal 1939, altsaa en Formindskelse paa ca. 47 pCt. Det maa dog i denne Forbindelse nævnes, at selve Krigsforholdene i Europa, selv uden den strenge Vinter, rimeligvis vilde have medført nogen Nedgang i Havnens Beskæftigelse, hvilket man tør slutte af, at Aaret 1939's totale Skibstrafik var noget mindre end Skibstrafikken Aaret forud. Havnevæsenets Isbryder "Væderen"s Iskampagne varede i over 2 Maaneder, nemlig fra den 18. Januar til den 6. April, i hvilken Periode "Væderen" ydede Assistance til ikke mindre end 276 Skibe til og fra København, idet Isbryderens Arbejdsfelt hovedsagelig er Sundet mellem Helsingør og Drogden Fyr i snævert Samarbejde med Statens Isbrydningsvæsen, der opererer i de danske Farvande udenfor Sundet.

Paa mere indgaaende og varig Maade paavirkedes imidlertid Beskæftigelsen i Havnen i Tiden, der er gaaet siden den 9. April. Tonnagen af indkomne Skibe androg i hele Aaret 1939 ca. 7.574.000 N.R.T., men efter Resultaterne i de første 11 Maaneder af indeværende Aar bliver det tilsvarende Tal for 1940 næppe over ca. 2.250.000 N.R.T. Tilsvarende Tal for Godsomsætningen haves endnu ikke, men det kan af Tallene for April Kvartal 1939, 1.642.000 Tons, og April Kvartal 1940, 933.000 Tons, ses, hvor pludseligt Nedgangen gjorde sig gældende. I Resten af Aaret giver Tallene for Havnens Afgifter Udtryk for en lignende Udvikling. For de enkelte Varegrupper Vedkommende kan endnu ikke siges noget om Ned-

gangens Størrelse, men man maa have Lov til at slutte, at Importen af Kul og Koks m. v., som under normale Forhold andrager ca. 33 pCt. af Importen fra Udlandet efter Vægt, ifølge den stedfundne Udvikling vil andrage en langt højere Procentdel af den udenrigske Import.

Omend saaledes Udviklingen af Havnens Benyttelse ikke kan give Anledning til optimistiske Betragtninger, har man dog ikke fra Havnens Side ladet sig nedslaa af de øjeblikkelige Vanskeligheder, men man har set det som sin Opgave nu i Stilstandsperioden at ruste sig til en mere normal Fremtid, som forhaabentlig igen vil give Havnen Muligheder for at tjene Skibsfarten.

I Bevidstheden herom har Københavns Havnebestyrelse efter Udbruddet af den nuværende Krig ikke blot fortsat bevilget Midlerne til Videreførelse af Havnens normale Arbejde med Bolværksomkostninger, Uddybning og Oprensning samt fortsat Opfyldning i Sydhavnen ved Sydenden af Islands Brygge og Syd for Slusedæmningen, men der er tillige blevet igangsat ekstraordinære Havnearbejder til betydelige Beløb.

Nogle faa Maaneder efter den nuværende Krigs Udbrud bevilgedes der saaledes ca. 1/2 Mill. Kr. til Bolværks- og Opfyldningsarbejder i Havnens nordligste og sydligste Del, og i September 1940 toges Beslutning om at anvende et Beløb af ca. 350.000 Kr. til Udførelse af forskellige Vejarbejder, til Forbedring af Havnevæsenets Prammateriel samt til Opbygning af Bombroen, som blev ødelagt ved en Brand i August Maaned.

Disse Arbejder er allerede iværksat, og ydermere vil sandsynligvis flere Arbejder komme igang for derigennem at afhjælpe den nu eksisterende store Arbejdsløshed.

Det har været nødvendigt nu ved Aarets Udgang at foreslaa en Forhøjelse af Havnens Afgifter paa 25 pCt. til Ikrafttræden fra 1. Januar 1941.

Tiden i Dag er iøvrigt ikke til at fremkomme med Udtalelser om Fremtiden, hvor Situationen kan skifte fra Dag til Dag, men vi maa ønske og haabe, at det nye Aar, vi gaar ind i, vil bringe rolige Forhold i Verden, saa Verdenshandelen og Verdenssamkvæmmet igen kan komme igang og ind i sunde Baner til Gavn for vort Land, dets Befolkning og derigennem ogsaa for Københavns Havn.

## AARHUS HAVN I 1940

Aaret 1940 var for Aarhus Havn som for de øvrige danske Havne et Nedgangens Aar.

Foruden af den Tilbagegang af Ind- og Udførsel, som Krigssituationen havde skabt, rantes Landet i Februar og Marts Maaneder af den strengeste Isvinter i Mands Minde, saaledes at Besejlingen af Havnen blev vanskeliggjort.

Forholdene efter den 9. April, da al søværts Forbindelse med Pladser uden for Kattegat og Østersøen

afspærredes, har for Aarhus Havns Vedkommende medført en Del Nedgang i Trafikken og Vareomsætningen; men Nedgangen i Omsætningen synes at have været en Del mindre end for Gennemsittet af de øvrige danske Havne.

Omsætningen paa Aarhus Havn har siden Verdenskrigen og indtil September 1939 været stadig voksende, og Havnen er blevet tilsvarende udvidet, saaledes at Varebevægelsen pr. løbende Meter Kaj gennemgaa-

DAMPSKIBSSELSKABET  
**PACIFIC**

AMALIEGADE 33  
Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
Korresponderende Reder

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB  
HOVEDKONTOR: *NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.*  
PAKHUSE: *ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491*

HOVRDKONTOR:  
TLF. C. 3491

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

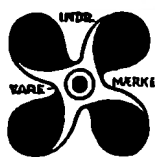
REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA** A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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



**TUBORG**

PORTER  
Export Beer

**DICK'S**  
MARINE  
OILS

Hovedoplag for Danmark

**Th. Møller**

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

BRUG

Hempels

INDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.



KUN

Skibsfarver

UDENBORDS



**CHR. MØLLER** A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

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

**A/B NIELSEN & THORDÉN** O/Y

Telegram-Adr: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

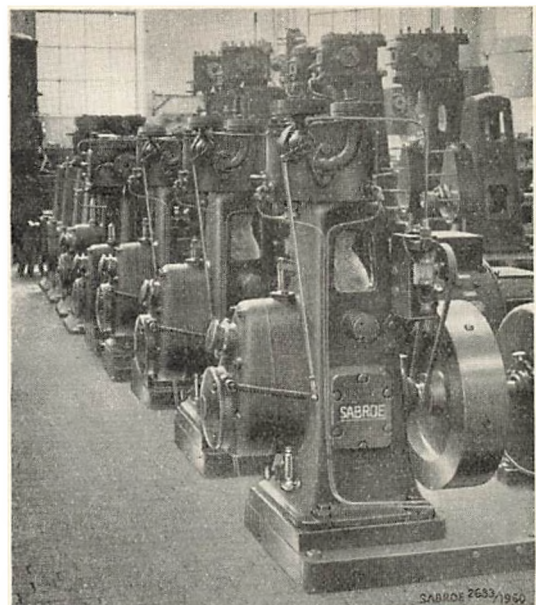
Skibsredere. Skibsmæglere Befragtning og Spedition

**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

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

Amsterdam — Zaandam — Antwerp



**HØJTRYKS**  
**DAMPMASKINER**

— specielt konstrueret for Marine-  
eller stationær Anvendelse til Træk  
af Dynamoer, Pumper og Ventila-  
torer, samt for mange andre Øjemed

Alle Størrelser — for mættet  
eller overhedet Damp.

**SABROE**

TLF. 370 AARHUS  
C. 9842 KØBENHAVN

ende har ligget ret uforandret paa 250—300 t/m Kaj.

I Oktober 1940 kunde man lage en ny Fiskerikaj i Bassinet for Lystbaade og Fiskeri Nord for Trafikhavnen i Brug og saaledes faa Fiskerierhvervet fjernet fra Nordhavnens Bassin 2, hvorefter man har paabegyndt Bygningen af 180 m nyt Bolværk paa 7,5 m Vanddybde i Forlængelse af Pier 2's sydlige Bolværk og af det eksisterende Bolværk ved Bassin 2's Vestside; i Forbindelse hermed skal der fjernes et 120 m langt gammelt Træbolværk og bortgraves ca. 3200 m<sup>2</sup> af den gamle Havneplads. Disse Arbejder ventes fuldført i Løbet af Aaret 1941.

Forholdene er i Øjeblikket saaledes, at man er nødt til at planlægge nye Udvidelser, da man savner Pladser til Disposition for Firmaer, der ønsker at ligge i 1. Række bag Kaj.

### SVENSK SKIBSFART I 1940

Som i alle europæiske Lande var ogsaa Søfarten i Sverige stærkt paavirket af Krigen i det forløbne Aar.

Udadtil har den mest iøjnefaldende Indvirkning af Stormagtskrigen paa Landets Skibsfart været Stagnation i alle Farter vestpaa og Tonnagenedgang paa Grund af Krigstab.

Ved Krigens Udbrud repræsenterede Sveriges Handelsflaade godt og vel 1½ Million Brutto Tons. Siden da er omkring 180,000 Tons gaaet tabt. Disse Tab beløber sig til noget over 10 pCt. af den samlede Tonnage. Desuden er et ikke ringe Antal Skibe blevet konfiskeret som Resultat af Prisedomme.

Nettotabet er imidlertid lykkeligvis mindre end Halvdelen af de ovenfor angivne Tal, da en Del nye Skibe er leveret fra Værfterne. Fra et rent finansielt Synspunkt kunde Tabene endog siges at være blevet fuldstændigt opvejet med nybygget Tonnage, da de fleste af de sunkne Skibe var Dampere, hvis Gennemsnitsalder var ret høj. Paa den anden Side bestod Erstatningstonnagen hovedsageligt af nybyggede Motorskibe. Set fra et praktisk Skibsfartsstandpunkt lader Stillingen sig imidlertid ikke saa let definere. Af det samlede Tonnagetab var ca. 40 pCt. Trampskibe, medens ca. 10 pCt. var Tankskibe, og rundt regnet 20 pCt. gik i Malmfart. Resten bestod af Fragtdampere i Liniefart. Hvad angaar Erstatningstonnage, især i saadanne Tider som nu, er Spørgsmaalet om passende Typer og Størrelse det overvejende og vigtigere end Spørgsmaalet om selve den bogførte Værdi.

Det forretningsmæssige Resultat af svensk Skibsfart i 1940 ventes gennemsnitligt at være under det foregaaende Aars, men det vil sandsynligvis være en Smule bedre end i 1938. Det er naturligvis vanskeligt at faa et Overblik over hele Situationen. Der er denne Gang ikke opstaaet nogen Højkonjunktur som under den sidste Krig, og noget saadant som et almindeligt Niveau for Tonnagepriser eksisterer næppe. Priserne paa nybygget Tonnage er gaaet betydeligt i Vejret, og i nogle Tilfælde har den paa Grund af Krigstabene ventede Knaphed været følelig. Dette har naturligvis medført en opadgaaende Tendens for Priserne paa ældre Tonnage, men der kan ikke siges at være noget bestemt Markedsniveau, og Køb og Salg afsluttes til meget varierende Priser.

Da de Begivenheder indtraf, som førte til Sveriges fuldstændige Isolering fra oversøiske Markeder, var en Del af den svenske Handelsflaade beskæftiget uden for den egentlige Krigszone. Disse Skibe har siden gaaet i Fart over Verdenshavene, enten paa timecharter Basis eller i Trampfart. Til Resten af Landets Tonnage har Østersøen hovedsageligt givet Beskæftigelse. I den for sidstnævnte Kategori har Malm- og Kulfragterne været de mest rentable, medens Raterne for Trælast og Træmasse har været utilfredsstillende.

Naar man sammenligner Fragtraternes Stigning med

Omkostningsstigningerne, maa man huske, at Fragtstigningen skal være mere end proportional for at faa Forretningen til at betale sig, idet Mangelen paa Stabilitet i den almindelige Situation har skabt mange Problemer udover de, der i normale Tider foreligger for Skibsfarten. Nu og da har lange Forsinkelser med Ladning og Losning i høj Grad influeret paa Skibenes Rentabilitet, og det har ofte været umuligt at sikre sig Returfragt. Som Helhed har Malmfragterne nok været tilstrækkelige til at foretage Rundrejser, selv med Returrejse i Ballast, men dette har ikke været Tilfældet for andre Laster. Da Forholdene begyndte at antage mere tilfredsstillende Former henimod Efteraaret, og da Skibene som Regel ikke var nødt til at gaa tilbage i Ballast, skulde den indtjente Fragt derfor opveje det stærke Dødvande, som man havde været igennem tidligere.

En vis Mangel paa Tilpasningsevne fra Østersøfragternes Side har naturligvis været uundgaaelig som Følge af, at Raterne i udstrakt Grad er blevet reguleret af Handelsoverenskomster Landene imellem.

Der kunde siges meget om Vanskelighederne for svensk Skibsfart i det forløbne Aar og om Forsøgene paa at sikre Landet den størst mulige Gavn fra Industrien ved Oprettelsen af en Regeringskommission, igennem hvilken al Skibsfart reguleres. De Problemer, der opstaar paa Grund af overvældende Trafik i Havnene som Resultat af Isblokader og mange andre Forskydninger i den normale Fart, er andre af de mange Spørgsmaal, som kunde give Stof til meget lange Diskussioner, men Kommentarer til disse Emner maa hellere udsættes til et senere Tidspunkt, naar Sagens Kærne bliver klarere og kan ses i Perspektiv.

### SABROE DAMPMASKINE

Den nuværende Krigstilstand har med sin Afspærring af en Del af vore tidligere normale Tilførselsveje udefra, bl. a. for de danske Skibsværfter, medført Vanskeligheder ved Fremskaffelsen af forskellige af de i Skibe anvendte Hjælpemaskiner. Dette er bl. a. Tilfældet med Dampmaskiner til Drift af Dynamoer, Pumper, Blæsere o. l., som hidtil hovedsagelig er blevet leveret fra England. Det vil derfor være ønskeligt, om man under disse Forhold kunde sikre sig Leveringen af tilsvarende Maskiner fra en dansk Leverandør. Dette er heldigvis ogsaa Tilfældet, idet den velkendte Kølemaskinfabrik A/S Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, har optaget en rationel Fabrikation af Dampmaskiner for det nævnte Formaal, og nu fremstiller disse Maskiner i Serieproduktion.

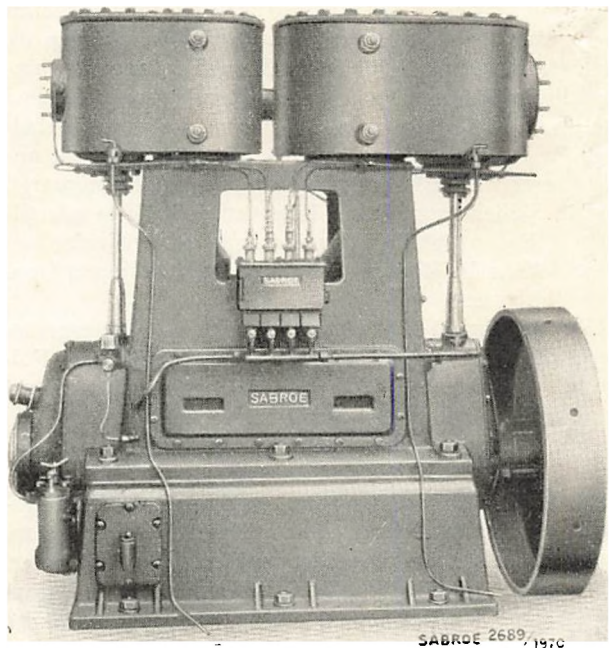
Det er egentlig ikke noget nyt for A/S Thomas Ths. Sabroe & Co. at lave Dampmaskiner, idet denne Virksomhed allerede i de første Aar efter sin Grundlæggelse fremstillede Dampmaskiner til Mejeribrug, og i Aarenes Løb har Firmaet udført et stort Antal Dampmaskiner sammen med Kølemaskiner, hvor disse skulde være dampdrevne. Firmaets mange Erfaringer med de fornævnte Dampmaskiner skulde sammen med de Erfaringer, man har indhøstet ved Kølemaskinproduktionen danne et godt Grundlag for den nu paabegyndte Fremstilling af Sabroes opretstaaende, hurtiggaende Dampmaskiner, som vi skal beskrive lidt nærmere i det følgende.

Sabroe fremstiller Dampmaskiner saavel af den een-cylindrede Type paa indtil 80 HK som for større Ydeevner af den to-cylindrede Højtryks- eller den to-cylindrede Kompoundtype. De mindre, een-cylindrede Maskiner, der fremstilles i Serieproduktion, benævnes SDN II, SDN IV og SDN VI og leveres i Størrelser paa indtil ca. 40 HK. Illustrationen viser denne Dampmaskine, som er af helt lukket, tryksmurt Type. Stemplet har 3 Ramsbottom Stempelringe, og Stempelstangen er fastgjort til Krydshovedet paa en saadan Maade, at der nemt kan foretages en Indstilling af den rette Frigang, hvilket er en Fordel ved Maskineftersyn. Krumtappen har svære Kontravægte, der giver en meget rolig Gang, hvilket er konstateret med de udførte Maskiner. Et mekanisk Smørepapparat sikrer Smøringen af de indre Slidflader, og om ønskes udføres Maskinen med Regulator, en Akselregulator, der er indbygget i Krumtaphuset og derved sikret mod Smuds og ydre Overlast. Regulatoren kan indstilles til ændret Omløbstal ved at dreje paa en udvendigt anbragt Stilleskrue. Hvor Dampmaskinen skal kobles direkte til en Dynamo, udføres den med et svært Svingshjul, der lillige udgør den ene Halvdel af den elastiske Kobling, som forbinder Dampmaskine og Dynamo. Er der derimod Tale om at drive en Blæser for en Fyrplads kan som



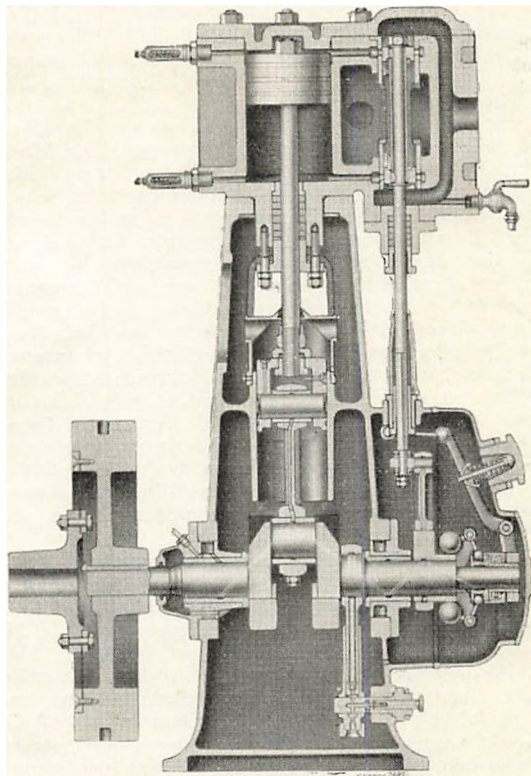
Regel saavel Svinghjul som Regulator undværes. Dampmaskinen udføres da med en forlænget Aksel, paa hvilken Blæserens Løbehjul da kan fastkobles. For at kunne tørne Aggregatet bliver der paamonteret en Tørneskive paa den yderste Ende af Dampmaskinens gennemgaaende Krumtapaksel.

Det næste Fotografi viser en Kompoundmaskine, der ved



575 Omdr./Min. udvikler 135 EHK. Af disse Maskiner har Sabroe allerede leveret flere Stykker. Til den nye Statsisbryder, der skal bygges ved Odense Staalskibsværft, har Sabroe modtaget Ordre paa to 114 HK Lysmaskiner af to-cylindret Højtrykstype. De faar et lignende Udseende som den viste Kompoundmaskine.

De af Læserne, der kender Sabroes Kølemaskiner, vil bemærke, at de afbildede Dampmaskiner minder meget



om Kulsyre-Kølemaskinerne. Dette er ikke nogen Tilfældighed, idet Firmaet har tilrettelagt Produktionen saaledes, at man saavidt muligt benytter samme Værktøj og Dele ved Fremstillingen af de to Maskintyper for derved at lette Fremstillingen og formindske Fremstillingsomkostningerne.

En Del af de solgte Dampmaskiner anvendes til Drift af Generatorer for Minckabler, men Hovedparten er dog bestemt for Formaal af mere permanent Art, saaledes at A/S Thomas Ths. Sabroe & Co. ogsaa fortsat kan regne med en fremtidig Produktion af Dampmaskiner, saaledes at Navnet Sabroe i Fremtiden vil betyde Kvalitet ikke blot for Køleanlæg, men ogsaa for Dampmaskiner.

## SKIBSBYGNINGEN I NORGE 1940

Følger man Forløbet af Kurven for søsat Tonnage i Verden gennem de sidste 50 Aar, finder man (hvis man ser bort fra Efterkrigsproduktionen i Skibsbygningsindustrien 1914—1921) 3 Serier hver paa 3 Bølger. Det er, som disse Bølger følger hverandre 3 og 3, idet Bølgerne øger i Højde indenfor hver Serie. Ogsaa Kurven for søsat Tonnage i Norge viser, om ikke i saa udpræget Grad, et lignende Forløb.

Det er de samme karakteristiske Træk, som genfindes i alle Konjunkturkurver. Ogsaa gennem de lange Tidsrum gaar Serien med de 3 Bølger, baade de store Dønninger i Serieperioder paa ca. 112 Aar og de mindre Bølger, som i kortere Perioder danser hen over Dønningernes Rygge, og viser, hvorledes Opgangs- og Nedgangstider lovmæssigt skifter gennem Tiderne. Historien om Faraos fede og magre Køer gentager sig, men hvad der desværre mindre ofte har genlagt sig, er Faraos kloge Befaling i de fede Aar at samle ind til de magre Aar.

Under normale Forhold er den aarlige Afgang i Verdensflaaden paa Grund af Alder og Forlis temmelig konstant og drejer sig om 2½ pCt. pr. Aar. (Dette er bortset fra Verdensflaadens Tonnagetab under Verdenskrigen paa 12,5 Millioner Brutto Reg. Tons). Naar nu Afgangen er praktisk talt konstant, maa der være en vis Relation mellem Kurven for søsat Tonnage og Kurven for Verdensflaadens Størrelse. Integrerer man Kurven for søsat Verdenstonnage, skulde man derfor faa en Kurve, som viser Lighed med Kurven for Verdensflaadens Størrelse. Dette er ogsaa Tilfældet, og man kan derfor anvende Verdensflaadens Vækst, for hvilken Data foreligger for et længere Tidsrum, end man har Opgaver over aarlig søsat Tonnage, naar man vil forsøge at finde den normale Kurve for søsat Tonnage, m. a. O. for Skibsbyggeriproduktionen gennem Tiderne. Naar man nemlig videre sammenligner denne Verdensflaadens Kurve med den almindelige Konjunkturkurve, kan man tegne en Kurve for Verdensflaadens normale Vækst. Nu er det en Kendsgerning, at der efter Verdenskrigen fandt en forceret Skibsbygning Sted, som langt oversteg Erstatningen for tabt Tonnage under Krigen plus normal Øgning. Ved en Kontrolberegning, som blev foretaget i 1931, viste det sig, at Verdensflaadens Størrelse var vokset til et Tal, som laa 6 Millioner Tons over Verdensflaadens normale Størrelse ved det Tidspunkt. Disse 6 Millioner Tons svarede nøjagtigt til den oplagte Tonnage ved det nævnte Tidspunkt.

De sidste Aars Begivenheder har ledet Verdenstransporten ind paa helt nye Baner. Kurverne er kommet ud og vil fremdeles tvinges ud af de normale Baner, uden at man kan drage den Slags Slutninger som ovenfor nævnt. Men Konjunkturkurvernes Bølgeserier, hvis Aarsag maa søges i Fænomener, vi Mennesker ikke er Herre over, vil altid være en Ledetraad.

Fra Bølgedalens — Lavkonjunktorens — Tid med synkende Kapitalanbringelse og synkende Raajernsproduktion, begynder Bølgen at stige, Raajernsproduktionen tiltager, man mærker Kapitalanbringelse, som følges af stigende Børsbarometer, mens Kul-, Olie- og Jernproduktionen øges til foregaaende Højkonjunktur. Saa nærmer man sig Bølgetoppen, det store Opsving er inde. Men saa bliver det vanskeligere at skaffe Kapital, Aktiekurserne bliver svagere, Efterspørgslen efter Kul, Olie og Jern bliver mindre, saa brydes Bølgekammen, og i Krisens Skum skylles Banker, Industriforetagender og Forretninger bort, mens Samfundet ryster i sine Grundvolde.

Til at hindre dette har Menneskene blot een Udvej, den, som Farao brugte. Om man ikke kan hindre Kurvens Bølgeform, kan man hindre, at Bølgen brydes. man kan undgaa eller i alt Fald mildne Krisen. Men

**KRISTANDT & CO**

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

**KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG**

Readers Agent für

**DANZIG und GÖTENHAFEN**

dette forudsætter — for hvert enkelt Land — Myndighedernes Kontrol og Indgreb paa fagligt Grundlag — og Samarbejde Landene imellem.

Aarene 1940—1941 skulde efter Konjunkturkurven være Kriseaar, og dog var Udsigterne for den norske Skibsbygningsindustri ved Aarsskiftet 1939—1940 meget lyse. Der var saaledes pr. 1. Januar 1940 60 Skibe paa tilsammen 113,300 Brutto Reg. Tons under Bygning ved norske Værksteder. I Marts var disse Tal øget til 62 Skibe og 123,300 Tons. Saa kom 9. April og standsede for en Tid al Virksomhed. Ifølge det norske Veritas' officielle Opgaver er der nu ved Aarsskiftet ca. 100 Skibe og 138,000 Brutto Reg. Tons under Arbejde ved de forskellige norske Værksteder. For at give et Indtryk af disse Tal skal her gives en Del Opgaver fra det norske Veritas til Sammenligning.

	Tonnage under Bygning Brutto Reg. Tons
1940, Aarets Slutning .....	138,000
1940, første Kvartal .....	123,300
1939, Aarets Slutning .....	113,300
1939, første Halvaar .....	122,300
1939, Aarets Slutning .....	66,680

Følgende Tonnagetal er leveret fra norske Værfter:

	Leveret Tonnage Brutto Reg. Tons
1909—1913, Middeltal .....	36,100
1934—1938, — .....	26,800
1937 .....	26,000
1938 .....	39,700
1939 .....	30,300

For søsat Tonnage i 1940 kan blot angives Tonnagetallet for første Halvaar, men Tabellen giver en Sammenligning og viser, at de norske Værfter, til Trods for at Aaret skulde være et Kriseaar, har haft jævn god Beskæftigelse.

	Søsat Tonnage Brutto Reg. Tonnage
1909—1913, Middeltal .....	40,400
1914—1918, — .....	50,500
1919—1923, — .....	45,000
1924—1928, — .....	15,800
1929—1933, — .....	26,500
1934—1938, — .....	34,900
1937 .....	42,000
1938 .....	54,700
1939 .....	48,700
1940, første Halvaar .....	24,200

Man vil af disse Tal se, at dersom nøjagtigere Opgaver havde foreligget, havde man kunnet fastslaa, at Aaret 1940 havde indfriet de Løfter, som Udsigterne pr. 1. Januar gav os berettiget Haab om. Men paa Grundlag af disse Tal at kunne udtale noget om Fremtiden er selvfølgelig i Dag udelukket.

**DØDSFALD**

Navigationdirektør, Kommandør V. Lorck er pludselig død, 69 Aar gammel. Som ægte Sømand var han dybt interesseret i den danske Handelsmarine, og han har betydet overordentlig meget for vore Navigatører og dermed for hele vort Lands Søfart. To Gerninger bestred han til Gavn og Betydning for vor Kofarðifart: Stillingen som Navigationdirektør og Formandsposten i Bestyrelsesraadet for Statsskoleskibet »Danmark«.

Kommandør Lorck blev Sekondløjtnant i 1893, fem Aar senere Premierløjtnant og i 1909 Kaptajn; i 1920 blev han Kommandør. Fra 1924 var Kommandør Lorck tjenstgørende i Handelsministeriet, og da Posten som Navigationdirektør blev ledig i 1928, faldt Valget naturligt paa ham.

Kommandør Lorcks Hjertebarn var Statsskoleskibet »Danmark«. Siden det smukke Statsskoleskib blev sat i Vandet, var han Formand for Bestyrelsesraadet, og med en aldrig svigtende Interesse gik han op i dette Hverv. Hans nærmeste Medarbejdere ved, hvor stort Indtryk det gjorde paa ham, da »Danmark« maatte lægge op ovre i Jacksonville i Amerika, tvunget af Krigen.

Ved sin Død sad Kommandør Lorck som Bestyrelsesmedlem i Det Forenede Oliekompagni, og han var Handelsministeriets Repræsentant i Stiftelsen Georg Stages Minde.

Det er en af dansk Skibsfarts gode Mænd, der er gaaet bort med Navigationdirektør Lorck, men Mindet om ham og hans Gerning vil leve længe.

**FRA SØ, HAVN OG VÆRFT****Dansk-Fransk sælger Damperen »Estland«**

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har solgt Damperen »Estland« til Dampskibsselskabet af 1937 A/S (korresponderende Reder Direktør Ove Skou). Salget er sket efter en Besigtigelse, der har fundet Sted i disse Dage, men Skibet overtages først om nogen Tid, naar det har været i Dok for at faa repareret nogle Havariskader.

»Estland«, der er bygget paa P. Ph. Stuhrs Værft i Aalborg 1918, maaler 1253 Brutto Tons og laster 1920 Tons d.w. incl. Bunkers. Prisen ved Salget nu har været 900,000 Kr.

**Dødsfald**

En af dansk Skibsfarts kendte Mænd, fhv. Skibsfører i D. F. D. S. Kaptajn Jørgen Jørgensen, er død, 74 Aar gammel.

Kaptajn Jørgensen var en af de rigtige gamle Skipper. Allerede som 14-aarig kom han til Søs og sejlede bl. a. med Skoleskibet »Danmark«, Sejlskibet »Korea« og Kongeskibet »Dannebrog«. Han tog sin Styrmandseksamen i 1894 og ansattes som Styrmand i D. F. D. S.s Damper »Antwerpen«; han har senere sejlet med en lang Række af Det Forenedes Skibe. I 1914 udnævntes han til Fører af D. F. D. S.s »Freje«, og han førte efterhaanden mange af Selskabets Skibe, sidst »Douro«, indtil han i 1931, da han var fyldt 65, tog sin Afsked.

Kaptajn Jørgensen var fra 1931—37 Medlem af Sø- og Handelsretten.

**75 Aar**

Tidl. Skibsinspektør i Det Forenede Dampskibs-Selskab Kaptajn P. N. Stoltenberg fylder den 14. Januar 75 Aar. Kapt. Stoltenberg var i en Aarrække ansat som Fører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab, indtil han 1907 gik i Land for at overtage Posten som Skibsinspektør. Da Selskabet overgik til D. F. D. S., fulgte Kapt. Stoltenberg med som Skibsinspektør i D. F. D. S., hvilken Stilling han fratraadte 1931.

**60 Aar**

Den 14. Januar fylder Kaptajn Frans Suell Kiersgaard 60 Aar. Kapt. Kiersgaard har siden 1911 været Havari-ekspert i København.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

# JØRGEN A. RASMUSSEN

AMALIEGADE 33

TELEGRAMADR.: JORGARAS – CODER: THE BOE CODES

TELEFON: CENTRAL 1018

KØBENHAVN K

## BUNKERS:

Bergtrans Schifffahrts-A.-G.  
Schulte & Bruns,

Danzig & Gotenhafen  
Emden

## STEVEDORING:

The Association Of Finnish Stevedores.  
P. H. Tiedemann & Co.

samtlige Finske Lastepld.  
Hamburg

## BUGSERING:

Bugsier-, Reederei- und Bergungs G. m. b. H.  
Lütgens & Reimers  
P. F. Martin  
The Curtis Bay Towing Company,  
Intracoastal Towing

Danzig  
Hamburg  
Philadelphia  
Baltimore  
Galveston/Houston

## TALLY:

August Wiggers

Hamburg

## BAADMÆND:

M. Meyn

Hamburg

## FERSK VAND:

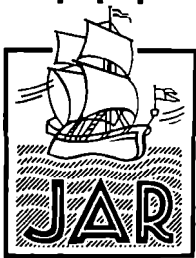
John Bekusch & Co.

Danzig

## SKIBSBUNDFARVER:

Joh. Rahtjen G. m. b. H.

Hamburg



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

56. Aargang.

København 28. December 1940.

Nr. 54.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asien S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med 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 udkommet siden det paaældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aaruts Udgang efter Meldelse 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, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Første ordinære Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ 1941 udkommer den 4. Januar.

## Danmark.

2943. (T). Advarsel vedrørende Afmærkningen i danske Farvande.

Afmærkningen i indre danske Farvande kan paa Grund af Isforholdene ikke forventes at være paa Plads og i Orden.

### I. Østersøen.

2944. (T). Finland. Bottniske Bugt. Yttergrund Fyr slukket for Reparation.

(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)

Yttergrund Fyr paa c. 61° 59' N. 21° 18' E. er indtil videre slukket paa Grund af Reparation.

2945. Estland. Finske Bugt. Tallinn. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 53/4099. Berlin 1940.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 47/2622 1940 meddeles, at der med Hensyn til Ind- og Udsejling gælder følgende midlertidige Bestemmelser for den spærrede Del af Tallinn Red og Havn:

I. Følgende Vagtstationer er oprettet:

- a) Ved den ydre Side af Spærringens Gennemsejling.
- b) I Havnens indre Del.

II. Sejladsforskrift.

a) Ved Ind- og Udsejlingen gennem Spærringen skal Skibene ved hver af Vagtstationerne give en lang Tone med Dampfløjten, der betyder: Jeg anmoder om Tilladelse til at gaa ind (eller ud).

- b) Ved Vagtstationerne vises følgende Signaler:
- |  |   |  |
|--|---|--|
| 1) Om D a g e n : 2 Kegler med Spidsen opad, lodret for hinanden.....        | } | Indsejling tilladt.  |
| Om N a t t e n : 3 Lanterner lodret for hinanden, 1 hvid over 2 røde.....    |   | Udsejling forbudt.   |
| 2) Om D a g e n : 1 Ballon.....  | } | Indsejling forbudt.  |
| Om N a t t e n : 1 rød Lanterne.....   |   | Udsejling tilladt.   |
| 3) Om D a g e n : 1 sort Cylinder.....                                       | } | Al Sejlads og Forhaling i Havnen eller paa Reden er forbudt. |
| Om N a t t e n : 3 Lanterner lodret for hinanden, 1 rød imellem 2 hvide..... |   |  |
- (E. f. S. Nr. 47/2622 1940.)

**2946. Tyskland. Danzig Bugt. Glettkau Fyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 53/4087. Berlin 1940.)

*Glettkau Fyr* paa c.  $54^{\circ} 25',_8$  N.  $18^{\circ} 36',_2$  E., paa Landingsbroens Hoved, der viste hvidt, fast Lys, er forandret til at vise rødt, fast Lys. Synsvidde: 3 Sm.

Fyret er indtil videre slukket.

(Kort Nr. 181.)

**2947. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Fyr tændt.**

(N. f. S. Nr. 53/4088. Berlin 1940.)

1. Et Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa S.-Enden af en nybygget Mole paa  $54^{\circ} 32' 11''$  N.  $18^{\circ} 33' 02''$  E. Fyrpæl.

2. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hvert  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,7^s$ , er tændt ved *Bassin I*, paa S.-Enden af en nybygget Mole paa  $54^{\circ} 31' 18''$  N.  $18^{\circ} 33' 21',_5$  E. Fyrpæl.

**2948. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Deepke. Oslanin. Bagfyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 53/4089. Berlin 1940.)

Fyret paa c.  $54^{\circ} 39',_7$  N.  $18^{\circ} 27',_5$  E., der viste hvidt Lys med En-Formærkelser, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $3,5^s$ .

Ledefyrene benævnes nu *Oslanin* Ledefyr. Bagfyret er nu tændt paa en Gittermast af Jern forsynet med 2 hvide Trekanter med Spidsen mod hinanden og begge med en rød, lodret Midterstribe.

**2949. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Putzig Bagfyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 53/4090. Berlin 1940.)

Fyret paa c.  $54^{\circ} 43',_5$  N.  $18^{\circ} 24',_3$  E., der viste hvidt Lys med En-Formærkelser, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $4^s$ . Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 4 Sm. Hvid, trapezformet Flade med rød, lodret Midterstribe.

**2950. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Hela Halvø. Heisternest. Fyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 53/4091. Berlin 1940.)

1. Fyret paa c.  $54^{\circ} 41',_1$  N.  $18^{\circ} 40',_5$  E., paa en Stenhøj ved Havneindsejlingens W.-Side, som viste rødt Lys med En-Formærkelser, er forandret til at vise rødt Hurtigblink, 40 Blink hvert  $1^m$ . Synsvidde: 3 Sm.

2. Fyret paa c.  $54^{\circ} 42',_1$  N.  $18^{\circ} 41',_1$  E., der viste hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink, er forandret til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $2^s$ , fast Lys  $4^s$ . Graa Træpæl.

(E. f. S. Nr. 37/2160 1940.)

**2951. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Fortøjningstønder flyttet.**

(N. f. S. Nr. 53/4189. Berlin 1940.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 49/2725 1940 meddeles, at de deri nævnte Fortøjningstønder til Betegnelse af Kurslinien for den maalte Mil er flyttet og ligger, som følger:

a)  $54^{\circ} 37' 06''$  N.  $18^{\circ} 44' 20''$  E. c)  $54^{\circ} 38' 36''$  N.  $18^{\circ} 42' 06''$  E.

b)  $54^{\circ} 37' 54''$  N.  $18^{\circ} 43' 12''$  E.

(E. f. S. Nr. 49/2725 1940. Kort Nr. 181.)

- 2952. Tyskland. Danzig Bugt. Lys- og Klokketønder inddraget.**  
(N. f. S. Nr. 53/4092. Berlin 1940.)  
De hvidmalede Lys- og Klokketønder *HG 1* og *HG 2*, der viste rødt Et-Blink, paa henholdsvis  $54^{\circ} 35',_6$  N.  $18^{\circ} 46',_0$  E. og  $54^{\circ} 37',_7$  N.  $18^{\circ} 43',_5$  E. er inddraget.
- 2953. (T). Tyskland. Hela Halvø. Hela Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 53/4093. Berlin 1940.)  
*Hela Fyr* paa c.  $54^{\circ} 36'$  N.  $18^{\circ} 49'$  E., der viste hvidt, fast Lys med Et-Blink er midlertidigt forandret til at vise hvidt Hurtigblink, 120 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Flammens Højde: 33 m. Synsvidde: 6 Sm. Gittermast af Jern med Raa.
- 2954. Tyskland. Grossendorf. Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 53/4191. Berlin 1940.)  
Ved Indsejlingen til *Grossendorf* Havn ligger paa  $54^{\circ} 47' 53''$  N.  $18^{\circ} 25' 33''$  E., c. 20 m N. for E.-Molens Yderende, et 30 m langt, sunket Vrag i Retning NNE.-SSW. Mindste Dybde over Vraget 2<sub>6</sub> m.  
En grøn Vragtønde med N.-Topbetegnelse er udlagt ved Stedet. Indsejlingens Bredde mellem W.-Molen og Vragtønden er c. 20 m.  
(Se Tillæg.)

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

- 2955. (T). Danmark. Store-Bælt. Lystønder ombyttet med Spirtønder.**  
Lystønderne *Knudshoved Flak* c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $10^{\circ} 52'$  E. og *Sprogø S.* c.  $55^{\circ} 18'$  N.  $10^{\circ} 58'$  E. samt Lys- og Fløjtetønderne *Nygrund W.* c.  $55^{\circ} 19'$  N.  $11^{\circ} 05'$  E. og *Vengeancegrund* c.  $55^{\circ} 13'$  N.  $11^{\circ} 06'$  E. er ombyttet med Spirtønder.
- 2956. (T). Danmark. Store-Bælt. Vesterronden. W.-lige Puller N. Fløjtetønde ombyttet med Spirtønde.**  
Fløjtetønden paa c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $10^{\circ} 54'$  E., N. for W.-lige Puller, er ombyttet med en Spirtønde.  
(E. f. S. Nr. 21/1488 1939.)
- 2957. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Lindholm Grund W. Lystønde ombyttet med rød Stage.**  
Lystønden *Lindholm Grund W.* paa c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $10^{\circ} 49'$  E. er ombyttet med en rød Stage.
- 2958. (P). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Vornæs Pynt. Klokketønde udlægges.**  
En rød- og hvidstribet Klokketønde vil blive udlagt udfor *Vornæs Pynt* paa c.  $55^{\circ} 00',_6$  N.  $10^{\circ} 30',_9$  E.  
(Kort Nr. 170, 150, 185 og 126. Danske Lods III, Side 170. Søm.-Fort., Side 83, Nr. 26 A.)  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2959. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder inddraget. Vintersømærker udlagt.**  
Lys- og Fløjtetønderne *Sletterhage* c.  $56^{\circ} 05'$  N.  $10^{\circ} 31'$  E. og *Moselgrund* c.  $56^{\circ} 03'$  N.  $10^{\circ} 51'$  E. samt Lys- og Klokketønderne *Lillegrund N.* c.  $55^{\circ} 40'$  N.  $10^{\circ} 38'$  E. og *Falske Bolsaks* c.  $55^{\circ} 43'$  N.  $10^{\circ} 44'$  E. er ombyttet med Vintersømærker.

**2960. (P). Danmark. Kattegat. Tunø Røn Fyr genopføres.**

I Begyndelsen af Aaret 1941 genopføres *Tunø Røn Fyr* paa Fyrets gamle Plads:  $55^{\circ} 57' 23''$  N.  $10^{\circ} 28' 45''$  E. Fyret vil som tidligere vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ ., Blink c.  $0,3^s$ ., Mørke c.  $2,7^s$ .. Flammens Højde: c. 4 m. Synsvidde: c. 7 Sm. Fyrbygningens Højde c. 4 m. Betonfundament med en c.  $3,5$  m høj Jernkonstruktion, pyramideformet; rød med hvidt Bælte, hvorpaa er malet 300 m med sorte Bogstaver. Fyret vil lyse hele Horisonten rundt.

300 m betyder, at det er forbudt at borttage Sten, Ler, Sand og Grus fra Grunden rundt om Fyret inden for en Afstand af 300 m fra Fyret.

(E. f. S. Nr. 12/991 1940. Danske Lods II, Side 185. Fyr.-Fort. Nr. 186. Søm.-Fort. Side 33, Nr. 1.)

**2961. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Lystbaadehavnen. Tangesignal atter i Orden.**

Sirenen paa Lystbaadehavnens E.-Moles Hoved paa  $56^{\circ} 10' (03'')$  N.  $10^{\circ} 13' (41'')$  E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 53/2942 1940.)

**2962. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Afmærkning kan forventes i Uorden paa Grund af Is.**

Afmærkningen i *Randers Fjord* kan forventes at være i Uorden paa Grund af Is. c.  $56^{\circ} 37'$  N.  $10^{\circ} 24'$  E.

(Se Tillæg.)

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

**2963. Rumænien. Sorte Hav. Sulina Anduvning. Oplysning om spærret Omraade. Sejladsforskrift.**

(Meddelelse fra Kgl. dansk Gesandtskab, Bukarest, den 4/12 1940.)

Omraadet mellem Breddeparallelerne  $45^{\circ} 14'$  N. og  $44^{\circ} 50'$  N. samt imellem Kysten og Meridianen  $28^{\circ} 56'$  E. er erklæret farligt for Sejlads.

Skibe, der ønsker at anløbe *Donau*-Omraadet, skal i god Tid pr. Radio sende Meddelelse om Dag og Klokkelæt for Ankomst til Havnemyndighederne i *Sulina* samt afvente Lods paa Pladsen:  $44^{\circ} 57'$  N.  $29^{\circ} 45'$  E., c. 8 Sm NE. for *St. Georges Fyr*.

Lodstjenesten er kun i Virksomhed om Dagen.

(E. f. S. Nr. 30/1889, 48/2679, 49/2747 og 51/2832 1940.)

## Tillæg.

**2964. (T). Danmark. Tolkedyb S. Lys- og Fløjtetønde inddraget. Vintersømærke udlagt.**

Lys- og Fløjtetønden *Tolkedyb* paa c.  $54^{\circ} 50',6$  N.  $12^{\circ} 14',4$  E. er ombyttet med Vintersømærke.

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

**2965. (T). Danmark. Sundet. Lystønder inddraget. Vintersømærker udlagt.**

Nedennævnte Lystønder er ombyttet med Vintersømærker:

- 1) *Lous Flak* Lys- og Fløjtetønde paa c.  $55^{\circ} 49',6$  N.  $12^{\circ} 42',7$  E.
- 2) *Taarbæk Rev* Lys- og Klokketønde paa c.  $55^{\circ} 47',1$  N.  $12^{\circ} 40',5$  E.
- 3) Den hvidmalede Lystønde paa c.  $55^{\circ} 45',0$  N.  $12^{\circ} 37',1$  E. (*Charlottenlund*).
- 4) *Saltholm NE* Lystønde paa c.  $55^{\circ} 41',9$  N.  $12^{\circ} 51',0$  E.
- 5) *Nordre-Flint* Lystønde paa c.  $55^{\circ} 37',9$  N.  $12^{\circ} 51',7$  E.

- 2966. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.**  
 Skarpskydningsøvelser afholdes paa Enceintevolden og Skydebanerne ved Kysten S. for *Avedøre*.  
 Der skydes i SE.-lig Retning ud over Vandet S. og SW. for *Avedøre Holme*.  
 Det er forbundet med Livsfare at færdes paa en Del af Terrainet langs Kysten S. og SE. for Skydebanerne samt paa den Del af Søen, der i Skudretningen ligger inden for c.  $2\frac{1}{4}$  Sm fra Kysten.  
 E. og W. for Skydebanerne og Enceinten findes Tavler med Advarsler.  
 Paa den S.-ligste Del af Vestfrontens Hovedvold er rejst en Mast, paa hvilken en Ballon vil være hejst, naar og saa længe Skydningen varer.  
 Skydeøvelserne afholdes i 1941:  
 Første Søndag i Januar, Februar, Marts, November og December fra Kl. 0800—Kl. 1200 og desuden første Søndag i Juni, Juli, August, September og Oktober tillige fra Kl. 1400—1700 samt sidste Søndag i September fra Kl. 1400—Kl. 1700.  
 I Maanederne Januar—Februar hver Søgnedag fra Kl. 0800—Kl. 1600.  
 — Marts—Oktober — — - - 0700— - 1200 og  
 - - - - 1400— - 1700.  
 — November—December — — - - 0800— - 1600.  
 Fra den 1. April til 15. Oktober hver Søndag fra Kl. 0700—Kl. 1200.  
 I den Anledning forbydes til de anførte Tider al Færdsel paa det omhandlede Terrain og al Sejlads paa den forannævnte Del af Søen.  
*Avedøre Holme*: c.  $55^{\circ} 36\frac{3}{4}'$  N.  $12^{\circ} 29'$  E.  
 (Danske Lods III, Side 53.)
- 2967. (T). Danmark. Store-Bælt. Lystønder inddraget. Vintersømærker udlagt.**  
 Lystønderne *Lohals Hage* c.  $55^{\circ} 08',_8$  N.  $10^{\circ} 54',_2$  E. og *Smørstakken* c.  $55^{\circ} 08',_4$  N.  $10^{\circ} 53',_7$  E. er ombyttet med Vintersømærker.
- 2968. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Klokketønder inddraget.**  
 Nedennævnte Klokketønder er midlertidigt inddraget.:  
*Lillegrund W.* c.  $55^{\circ} 03',_4$  N.  $10^{\circ} 14',_3$  E. *Sidserrøn* c.  $55^{\circ} 04',_4$  N.  $10^{\circ} 14',_3$  E.  
*Højen* c.  $55^{\circ} 05',_0$  N.  $10^{\circ} 14',_0$  E.
- 2969. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als S. Lystønder og Klokketønde inddraget. Vintersømærker udlagt.**  
 Lystønderne *Østerhage* c.  $54^{\circ} 53',_6$  N.  $9^{\circ} 47',_3$  E. og *Middelgrund S.* c.  $54^{\circ} 51',_1$  N.  $9^{\circ} 50',_7$  E. samt Klokketønden *Østerhage* er ombyttet med Vintersømærker.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2970. (T). Danmark. Kattegat. Lys- og Fløjtetønder inddraget. Vintersømærker udlagt.**  
 Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder er ombyttet med Vintersømærker:  
*Gronne Revle N.* c.  $56^{\circ} 01',_4$  N.  $11^{\circ} 48',_3$  E. *Sejrø NW.* c.  $55^{\circ} 56',_5$  N.  $11^{\circ} 02',_8$  E.  
*Leveret NW.* c.  $55^{\circ} 53',_7$  N.  $10^{\circ} 58',_1$  E. *Lushage* c.  $55^{\circ} 45',_3$  N.  $10^{\circ} 38',_3$  E.
- 2971. (T). Danmark. Limfjorden. Hals Barre W. Lystønde inddraget. Vintersømærke udlagt.**  
*Hals Barre W.* Lystønde paa c.  $56^{\circ} 58',_4$  N.  $10^{\circ} 20',_6$  E. er ombyttet med Vintersømærke.
- 2972. (T). Danmark. Limfjorden. Løgstor W. Lystønde og Klokketønde inddraget.**  
*Løgstor* Lystønde paa c.  $56^{\circ} 57',_6$  N.  $9^{\circ} 09',_5$  E. og *Løgstor Grunde N.* Klokketønde er inddraget paa Grund af Isforholdene.
- 2973. (T). Danmark. Limfjorden W.-lige Del. Lystønder inddraget. Vintersømærker udlagt.**  
 Nedennævnte Lystønder er ombyttet med Vintersømærker:  
*Sælhundeholm Løb C.*, *Sælhundeholm Løb Nr. 2*, *Sælhundeholm Løb Nr. 3*, *Sælhundeholm Løb S.* c.  $56^{\circ} 39',_7$  N.  $8^{\circ} 14',_5$  E.



## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2974. (T). Danmark. Jylland W.-Kyst. Graadyb. Lystønder inddraget. Vintersømærker udlagt.

1. Nedennævnte Lystønder er ombyttet med Vintersømærker:

*Graadyb Barre* c.  $55^{\circ} 26',_{5}$  N.  $8^{\circ} 15',_{9}$  E. *Skallingen SW.* c.  $55^{\circ} 27',_{0}$  N.  $8^{\circ} 17',_{2}$  E.  
*Søren Jessens Sand* c.  $55^{\circ} 27',_{8}$  N.  $8^{\circ} 19',_{2}$  E. *Stejlen* c.  $55^{\circ} 28',_{2}$  N.  $8^{\circ} 20',_{7}$  E.

2. Lys- og Fløjtetønden *Fanø Sandende (Jerg)* c.  $55^{\circ} 29',_{0}$  N.  $8^{\circ} 22',_{3}$  E. er ombyttet med Vintersømærke.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2975. Danmark. Signal for Ministrygningsfartøjer. Advarsel.

Søværnets Skibe, der udfører Ministrygning, fører nedenstaaende Signaler:

- 1) O m D a g e n : Internationalt Signalfag Z over en sort Kugle, hejst paa Fortoppen eller eneste Top.
- 2) O m N a t t e n : Et grønt Lys lodret over et hvidt Lys hejst paa Fortoppen eller eneste Top.

I aabent Farvand maa Skibe eller Fartøjer ikke nærme sig Ministrygningsfartøjer, der fører forannævnte Signal indenfor en Afstand af ca. 600 m.

I Sejlrender eller snævre Sejlløb maa Ministrygningsfartøj, der fører forannævnte Signal, ikke overhales; der skal sejles i dets Kølvand paa en Afstand af mindst 300 m.

Ved Passage skal der viges ud med laveste Fart eller stoppet Maskine, medens Ministrygningsfartøjet passerer.

Der skal holdes nøje Udkig efter Signaler fra Ministrygningsfartøjer.

Det indskræpes, at Skibe og Fiskefartøjer m. fl. er forpligtede til at følge de Anvisninger, som maatte blive givet dem af de tilstedeværende Orlogsskibe, og disse er bemyndiget til at fjerne Skibe og Fartøjer, som ikke retter sig efter deres Anvisninger.

Skade, som tilføjes Søværnets Fartøjer eller Materiel ved Tilside sættelse af forannævnte Advarsel og Forskrifter, medfører fuldt Erstatningsansvar.

For Skader paa Fiskeredskaber m. v., der maatte indtræde som Følge af Tilside sættelse af forannævnte Advarsel og Forskrifter, er vedkommende Fiskere selv ansvarlige.

---

## Ekstra-Tillæg.

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

2976. (T). Danmark. Lille-Bælt. Aarø Sund. Bardenfleths Grund NW. Sømærke forsvundet.

Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste paa c.  $55^{\circ} 18'$  N.  $9^{\circ} 44'$  E., *Bardenfleths Grund NW.*, er forsvundet.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2977. Danmark. Jylland W.-Kyst. Graadyb Barre WNW. Vragafmærkning inddraget.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 53/2934 1940 meddeles, at Vragafmærkningen, der var udlagt ved Skibsfartslindringen paa c.  $55^{\circ} 27',_{1}$  N.  $8^{\circ} 11',_{4}$  E., er inddraget. (E. f. S. Nr. 53/2934 1940.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

5 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

**5/-, post free**

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESSELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## + DANSKE HAVNE +

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gaarværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,0—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 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 Bojer, Pæle eller ved andet Skibes Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modorørret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kal og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydodokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater. 2 Sydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnospenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 65,7 Meters Længde, 2 Flydøkker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forendes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havnospenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 & 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Loftevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Loftevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 0,80 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havnsafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 6 og 15 T. Loftevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Loftevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forendes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lod. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, dog Ankerbund. Havnsafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 82 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjernekørende Fartøjer betales det halve. Varonigift: Moderat. Bugsering, uformet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor bele Havnen rundt, Kolhallingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havnsafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: i det 200 m brede uddybede Løb over Graudybsbarren er der i fuld Breddo 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluseværskelen 5,0 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Traekhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havnsafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 800 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Loftevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havnsafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor bele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 2

FREDAG 10. JANUAR 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Præsident Roosevelt's Tale til den nyvalgte amerikanske Congress var imødeset med stor Spænding i danske Shipping Kredse, fordi man bl. a. ventede, at Præsidenten vilde berøre Spørgsmaalet om de i U.S.A. Havnene oplagte danske Skibes Skæbne. Om denne Sag nævnte Præsidenten dog ikke et Ord, hvorimod han paa en lang Række andre Punkter gjorde De Forenede Staters Stilling til Krigen og dens Problemer overordentlig klar. Udførelsen i Praksis af de Programpunkter, Præsidenten fremsatte i Talen, vil antagelig faa stor Indvirkning paa Skibsfartens Vilkaar i den kommende Tid, saa der er stor Grund til at følge de kommende Maaneders Lovgivningsarbejde i U.S.A.'s Congress med Opmærksomhed.

Om Udviklingen paa de oversøiske Markeder siden vor sidste Fragtberetning er der iøvrigt kun meget lidt nyt at fortælle. Jule- og Nytaarsheiligdagene lægger normalt en stærk Dæmper paa Aktiviteten, og saavidt det kan skønnes har Krigsforholdene ikke forandret noget heri. I de engelske Rater har der ikke fundet nogen Forandring Sted, men hvad der iøvrigt sker paa Londons Shipping Børs, og hvorledes den engelske Tonnage-Situation i Virkeligheden er, er det vanskeligt at danne sig nogen begrundet Mening. Fra England meddeles det, at det er nødvendigt at indskrænke Kødrationerne, fordi Køleskibene skal bruges til andre og mere paatrængende Transporter, men paa den anden Side fremgaar det af amerikanske Telegrammer, at den Koncentration af den engelske Handelsflaade for Transporter over Atlanterhavet, der tidligere har været fremhævet i neutrale Aviser, langt fra er virkeliggjort endnu, idet det af de amerikanske Telegrammer fremgaar, at en lang Række engelske Skibsfartslinier paa Stillehavet stadig betjenes af engelsk Tonnage, saa helt kritisk kan Tonnage-Situationen næppe være. — Paa de frie oversøiske Markeder er der god Efterspørgsel efter Tonnage for Transport af Korn fra saavel Nord- som Sydamerika til Spanien og Portugal, men der noteres ingen Rater for disse Ordre. Der kan ligeledes stadig placeres Tonnage for Erts fra Forindien til U.S. Atlantic, hvorfor der noteres en Rate af omkring \$18. For Erts Rio/Baltimore sluttedes Tonnage til \$7.75. Fra Plate noteres Hørfro til U.S. Atlantic til \$11.50 og Majs til Halifax til \$14.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene rolige. Endnu har det været muligt at skaffe Beskæftigelse til Skibene, men denne Situation kan meget let skifte, hvis det sætter ind med stræng Frost, der lukker de endnu aabne Østersøhavne. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der kun været ringe Aktivitet, men det ventes, at Forholdene vil forbedre sig.

### SKATTEFRI AFSKRIVNINGER

For nogen Tid siden rettedes der fra en Række Rederier en Henvendelse gennem Dansk Dampskibsrederiforening til Finansministeren, hvor man, under Fremhævelse af bl. a. Beskæftigelseshensyn, henstillede, at der aabnedes Adgang til en særlig hurtig skattefri Afskrivning af Byggeomkostninger for Skibe, som blev sat under Bygning under de nuværende Forhold.

Finansministeren har undersøgt Sagen og er kommet til det Resultat, at man ikke kunde se bort fra, at den nuværende Krigssituation med de ekstraordinære høje Byggeomkostninger indebærer en særlig Risiko overfor den fremtidige Konkurrencedygtighed ikke blot med Hensyn til Skibe, der nu sættes under Bygning, men ogsaa med Hensyn til andre Driftsindretninger, som maatte blive etablerede, og da navnlig med Hensyn til saadanne, som tager Sigte paa helt nye Produktionsomraader. Ministeren har derfor henstillet til Finansudvalget, at der ved Finanslovens 2. Behandling maa blive stillet et Ændringsforslag til Bestemmelserne om Indkomst- og Formueskat til Staten, der imødekommer de fremsatte Ønsker.

Finansudvalget har tiltraadt Ministerens Forslag, og der vil derfor ved Finanslovens 2. Behandling blive stillet følgende Ændringsforslag:

»Finansministeren bemyndiges til for saa vidt angaar Skibe, der i Finansaaret 1941—42 sættes under Bygning paa danske Skibsværfter, at tillade ekstraordinære skattefrie Afskrivninger af vedkommende Skibs Byggeomkostninger.

Hvor særlige Omstændigheder taler derfor, skal lignende ekstraordinære Afskrivninger endvidere kunne indrømmes med Hensyn til Anskaffelsesomkostninger vedrørende Nybygninger m. v., som paabegyndes i nævnte Finansaar til Brug ved Oprettelse af en ny Produktionsvirksomhed eller Omlægning eller Udvidelse af en bestaaende Virksomhed.

Det er iøvrigt Ministerens Hensigt under Behandlingen af Tillægsbevillingsloven for 1940—41 at stille tilsvarende Forslag.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Opgørelsen over Danmarks Vareomsætning med Udlandet i November viste et Importoverskud paa 3,3 Mill. Kr. Sidste Gang, Handelsbalancen viste Importoverskud, var i April — siden har de maanedlige Opgørelser vist et stort Eksportoverskud, og i de første elleve Maaneder af det forløbne Aar viste Vareomsætningen med Udlandet da ogsaa et stort Eksportoverskud.

Importen udgjorde i November 128,3 Mill. Kr. og Eksporten 125 Mill. Kr., hvilket giver et Importoverskud paa 3,3 Mill. Kr., og i de første elleve Maaneder af Aaret har Importen herefter udgjort 1254,7 Mill. Kr. og Eksporten 1386,2 Mill. Kr., hvilket giver et Eksportoverskud paa 131,5 Mill. Kr., medens vi i de første elleve Maaneder forrige Aar havde et Importoverskud paa ikke færre end 134,2 Mill. Kr.

I 1939 havde vi et gennemsnitligt maanedligt Importoverskud paa 12,2 Mill. Kr., medens det maanedlige Gennemsnit i Aaret 1940 har været et Eksportoverskud paa 12 Mill. Kr. Der er saaledes sket en »Forbedring« af vor Handelsbalance paa ca. 24 Mill. Kr. om Maaneden, men »Forbedringen« er af tvivlsom Værdi, idet den skyldes dels en Tilbagegang i Eksporten af Landbrugsprodukter og dels en Tilbagegang i Importen af Raastoffer og andre vigtige Varer her i Landet.

I November havde Landbrugseksporten en Værdi af 79,1 Mill. Kr. mod en Værdi i Oktober paa 94,9 Mill. Kr., alt-saa en Tilbagegang paa 15,8 Mill. Kr., og i den forløbne Del af indeværende Aar har Landbrugseksporten herefter haft en Værdi paa 1041,7 Mill. Kr., medens den i samme Periode i Fjor havde en Værdi paa 1107,7 Mill. Kr., alt-saa en Nedgang i Værdien paa 66 Mill. Kr.

Industrieksporten viser derimod en bemærkelsesværdig Stigning fra Oktober til November — den udgjorde i Oktober blot 16,4 Mill. Kr., medens den i November har udgjort 210,1 Mill. Kr., medens den i samme Periode i Fjor udgjorde 334,4 Mill. Kr. — en Nedgang paa 124,3 Mill. Kr.

## FISKERI-BERETNING FOR AARET 1939

Gennem Fiskeridirektoratet har Ministeriet for Landbrug og Fiskeri udsendt sin Fiskeri-Beretning for Aaret 1939.

Totaludbyttet af Fangsten som Helhed er det vægt mæssig største, der hidtil er opnaet.

I Forhold til 1938 gav:

Vestkyst- og Nordsøfiskeriet . . . .	+ 624.000 Kr.
Farvandene indenfor Skagen . . . .	+ 931.000 »
Limfjorden . . . . .	+ 661.000 »
Ringkøbing og Nissum Fjorde . .	+ 105.000 »

Udbyttet af Fisk og Krebsdyr blev ca. 100.729.000 kg — ca. 44.948.000 Kr. imod ca. 86.705.000 kg — ca. 42.673.000 Kr. i 1938, og der har saaledes i 1939 været en Fremgang saavel i Vægt som Værdi — paa henholdsvis ca. 14,0 Mill. kg og ca. 2,3 Mill. Kr.

Udbyttet af Muslinger og Orm m. m. blev i 1939 ca. 2.642.000 kg — ca. 92.000 Kr. imod ca. 1.248.000 kg — ca. 46.000 Kr. i 1938.

Værdien af Østersfiskeriet er ikke medregnet i denne Statistik. Der er i Sæsonen 1939—40 indbragt ca. 1,2 Mill. Stkr. Østers imod ca. 0,8 Mill. Stkr. i 1938—39. Vægt og Værdi af den Fisk, som forbruges af Fiskerne i deres Husholdninger og ombord paa Fartøjerne, er heller ikke medregnet.

Fiskernes Antal er for 1939 opgjort til 18.158 imod 18.468 i 1938; Antallet af Erhvervsfiskere er dalet med 194. Vejrforholdene var roligere end i 1938, men ogsaa i 1939 har der været Stormperioder, som medførte Forlis og sørgelige Tab af Menneskeliv. Ialt omkom 22 Fiskere i Aarets Løb, deraf fra Esbjerg 4 Mand.

Den samlede Fiskerflaade bestod med Udgangen af 1939 af ca. 15.370 Fartøjer og Baade; heraf var 5 over 55 Br. Tons, 915 mellem 55 og 15 Br. Tons og 2.194 mellem 15 og 5 Br. Tons; Resten var alle under 5 Br. Tons. Af Fartøjerne var 6.521 Motorfartøjer. Den samlede Værdi af Fartøjsmateriellet er skønsmæssig ansat til 40,3 Mill. Kr.

Værdien af Fiskeredskaber er opgjort til ca. 18,6 Mill. Kr.

I Bankaaret 1939/40 er af Fiskeribanken effektueret Laan over en længere Aarrække til et Beløb af 790.100 Kr. samt kortfristede, kontante Laan til Beløb af ca. 8.992.000 Kr.

Redningsskibene har i Aarets Løb været tilkaldt til Assistance for Kystfiskerne 20 Gange, og der er ved disse Lejligheder ydet Hjælp til 32 Kystbaade; endvidere er der i 42 Tilfælde ydet Hjælp til Fiskerfartøjer paa Grund af Motorhavari, Grundstødning, Isforhold o. lign.

Fiskerikontrollens Tjenestemænd har under Varetagelsen af deres øvrige Hverv i Aarets Løb anmeldt 270 Sager omfattende tilsammen 309 Personer til de respektive Jurisdiktioner for Overtrædelse af Fiskerilovgivningen. 262 af disse Sager er (indtil Oktober 1940) afgjort med Bøder paa tilsammen 14.600 Kr.

## SPANSK SKIBSBYGNING

I Værfter og Reparationsværksteder i Vigo herskede der i 1940 livlig Virksomhed. I de 13 Skibsværfter byggedes ialt 34 større Fiskedampere og talrige mindre Fartøjer til Fiskefangst. Værdien af disse Skibe beløber sig til 11 Millioner Pesetas. Paa de 13 Værfter beskæftigedes ialt 1117 Arbejdere. I Skibsreparationsværkstederne udførtes der Arbejder til et samlet Beløb af 11,7 Millioner Pesetas, og 926 Arbejdere havde Beskæftigelse her. Paa Værfterne ligger endnu 8 større Fartøjer, som skal søsættes i Begyndelsen af 1941, og desuden er 16 Dampere til Reparation.

## DIREKTØRSKIFTE I SVERIGES REDAREFÖRENING

Fra 1. Januar i Aar har Sveriges Redareförening's Direktør, Kaptajn O. A. Nordborg trukket sig tilbage fra sin Stilling som han med saa stor Dygtighed har beklædt i 25 Aar og er blevet efterfulgt af den kendte svenske Skibsfartsmand, cand. jur. H. F. Reuterskiöld.

Kaptajn Nordborg har ved mangfoldige Lejligheder, dels i sin Egenskab af Direktør for Redareföreningen, dels som Medlem af den svenske Rigsdag, gjort et stort og fra alle Sider anerkendt Arbejde for den svenske Skibsfart ligesom han ved mangfoldige Lejligheder i Samarbejde med danske og norske Re-

dere har arbejdet for den skandinaviske Skibsfarts Interesser.

Direktør Reuterskiöld er født 1896, blev juridisk Kandidat i 1919 og ansattes som Amanuens i Sveriges Redareförening 1923 og blev 8 Aar efter Vicedirektør.

## SKIBSFART OG VAREOMSÆTNING PAA KØBENHAVN

Københavns Havnevæsen har udsendt sine statistiske Oversigter over Skibsfart og Vareomsætning paa København, sammenlignet med Forholdene paa en Del inden- og udenlandske Pladser, udarbejdet af H. N. Skade.

Det er 8. Udgave, der nu foreligger, og den bringer 7 forskellige Afsnit, hver med en lang Række Tabeller.

Oversigten indledes med et Forord, der siger:

Den hermed udsendte 8. Udgave af statistiske Oversigter vedrørende Skibsfart og Vareomsætning paa København, dels med dels uden Sammenligning med de tilsvarende Forhold paa en Række af de vigtigste Pladser i Indlandet og i de nærmere liggende europæiske Lande, er for de danske Havnes Vedkommende tilvejebragt gennem Københavns Havns og Det statistiske Departements Statistik og for Udlandet gennem statistiske Publikationer omhandlende de paa-gældende Havne. Af Hensyn til at Størstedelen af de statistiske Oplysninger for udenlandske Havne paa Grund af Krigsforholdene ikke foreligger for Aaret 1939, er Oversigterne i denne Udgave afsluttet med Aaret 1938.

I Tabellerne er givet Oversigter over Skibsfarten og Vareomsætningen i Københavns Havn, Havnens Vareomsætning henholdsvis med Indlandet, fordelt efter Varegrupper og med Udlandet, fordelt efter Varegrupper og Lande, samt en Sammenligning mellem Benyttelsen af Københavns Havn, de største danske Provinshavne og de vigtigste Havne ved Østersøen og Nordøen. Endvidere er givet en Oversigt over den henholdsvis i København og i de danske Provinshavne hjemmehørende Handelsflaade i en længere Aarrække.

I Afsnittet om Besejlingen og Vareomsætningen i Københavns Havn, er to Tabeller udarbejdet paa Grundlag af Københavns Havns Statistik og en gengivet efter den officielle Skibsfartsstatistik. Den indgaende Reg. Tonnage i de sidste 5 Aar er forøget uafbrudt fra 6,7 Mill. Reg. T. i 1933 til 8,1 Mill. Reg. T. i 1938. Den anførte Tonnage omfatter kun Skibe i egentlig Fragt- og Passagerfart; derudover er Københavns Havn anløbet af Færgerne samt af Fartøjer, der udenfor Bommen har besøgt Havnen for Ordre, Brændsel, Proviant m. m. Færgefarten Frihavnen—Malmø indskrænkedes noget i Aarene efter 1934, men denne Nedgang er atter indvundet, og i 1938 androg disse Anløb 1.124.000 Reg. T. Anløbene udenfor Bommen har i de sidste 5 Aar været nedadgaende og androg i 1938 496.000 Reg. T.

Af Oversigten over Nationaliteten af de Fartøjer, der har anløbet Københavns Havn fremgaar, at det danske Flags Andel i Løbet af det sidste 5-Aar er formindsket fra godt 60 pCt. til ca. 55 pCt. af den samlede Tonnage. Stigningen for de fremmede Skibe falder navnlig paa polsk Nationalitet.

Den samlede Godsomsætning over Københavns Havn androg i 1938 6.597.000 Tons, hvoraf Omsætningen med Udlandet 5.244.000 Tons. Da Hovedoversigten i Tabellen omfatter hele den Kyststrækning, der er underlagt Over-toldinspektoraatet for København, d.v.s. foruden Københavns Havn tillige Kastrop og Dragør samt Hellerup m.m., har man i den nederste Afdeling af Tabellen foretaget en Deling mellem de forskellige Distrikter. Der er givet detaljerede Oplysninger om Arten af Godsomsætningen henholdsvis i Toldhavnen og Frihavnen i hvert af Aarene 1934—38.

Som Grundlag for Tabellerne i Afsnit II, Handelsflaaden i København, er benyttet det officielle Skibsregisters Statistik. Den i København indregistrerede Flaade maalte ved Udgangen af 1938 ialt 445.275 Netto Registertons. I det sidste 5-Aar er Flaaden forøget med 16.000 Reg. Tons, idet den i 1933 maalte 429.536 Reg. Tons. Af Tabellens Fordeling af Flaadens Skibe efter Drivkraftens Art fremgaar den gennem en lang Aarrække fortsatte Overgang fra Dampkraft til Motorkraft. Der knytter sig for københavnsk Søfart en særlig Interesse til denne Udvikling, da det var paa dansk Initiativ og ved Samvirke mellem et Rederi og et Skibsværft i København, at det første store

Skib drevel ved Dieselmotor blev bygget, og den danske Handelsflaade har siden — sammen med den norske — stedse ligget i Spidsen blandt Nationerne med Hensyn til denne Omlægning. I nedenstaaende Oversigt vises den københavnske Tonnage Fordeling paa henholdsvis Damp-, Motor- og Sejlskibe paa forskellige Tidspunkter, nemlig i 1911, før det første store Motorskib byggedes, i 1924, før Dampskibstonnagen begynde at gaa absolut tilbage, og i 1938.

	1911	1924	1938	
	pCt.	pCt.	Reg. T. netto	pCt.
Dampskibe .....	95,5	76,6	197.953	44,4
Motorskibe .....	0,3	21,3	247.059	55,5
Sejlskibe .....	4,2	2,1	263	0,1
Tilsammen....	100,0	100,0	445.275	100,0

Som nævnt har Dampskibstonnagen været i Tilbagegang fra 1924, da den udgjorde 76,6 pCt. af Flanden, og i Aaret 1935 oversteg Motorskibenes Tonnage for første Gang Dampskibenes. Det fremgaar endvidere af Oversigten, at Sejlskibene nu er næsten forsvundet. Det bemærkes, at Sejlskibe med Hjælpemotor indgaar i Gruppen Motorskibe.

#### Den indregistrerede Handelsflaade.

	i København		i Provinsen	
	Reg. T. netto	pCt.	Reg. T. netto	pCt.
1800.....	51.600	74	18.000	26
1824.....	31.700	56	24.900	44
1845.....	28.900	38	47.900	62
1870.....	49.800	28	128.900	72
1880.....	75.000	31	169.800	69
1890.....	96.500	34	188.000	66
1900.....	226.200	57	168.000	43
1910.....	364.500	70	156.900	30
1920.....	432.600	73	160.200	27
1930.....	470.800	67	229.700	33
1938.....	445.300	64	255.000	36

Oversigten viser den ejendommelige Udvikling, som fandt Sted i Forholdet mellem Københavns og Provinssens Flaader i Løbet af det 19. Aarhundrede. I Aaret 1800 havde København  $\frac{3}{4}$  af hele Landets Tonnage og Provinsen  $\frac{1}{4}$ , men i de følgende Aartier formindskedes den i København hjemmehørende Flaade uafbrudt, medens Provinssens forøgedes, saaledes at Tonnagen i 1870 var fordelt med  $\frac{3}{4}$  til Provinsen og  $\frac{1}{4}$  til København. Efter 1870 begynde Dampskibene at faa Betydning, og da denne Tonnage ganske overvejende ejedes af københavnske Rederier, kom København ved Aarhundredskiftet atter i Spidsen, og i 1920'erne var det ovenfor omtalte Forhold fra den store Handelsperiode omkring 1800, nemlig ca.  $\frac{3}{4}$  af den danske Handelsflaade i København og  $\frac{1}{4}$  i Provinsen, atter til Stede. Naar Bevægelsen i de senere Aar atter er begyndt at gaa i modsat Retning, endogsaa i ret stærkt Tempo, skyldes dette ikke nogen væsentlig Stigning i Provinsskibenes Tonnage, men er foranlediget af, at Skibe tilhørende københavnske Rederier, deriblandt Ruteskibe, i stigende Grad indregistreres i Provinshavne. En Deling af Tonnagen efter Rederiernes Hjemsted viser en langt gunstigere Stilling for København.

I Afsnittet: Vareomsætningen ad Søvejen mellem København og Indlandet er givet en Oversigt over Varetransporterne mellem Københavns Havn og samtlige danske Provinshavne. I den danske indenrigske Skibsfart indtager Københavns Havn en dominerende Stilling i Forhold til de øvrige Havne. Mellem danske Havne transporteredes i 1938 ialt 2,6 Mill. Tons Gods, hvoraf ialt 1,4 Mill. Tons berørte Københavns Havn, nemlig 0,7 Mill. Tons for indgaaende og lige saa meget for udgaaende. De største Provinshavne staar for samme Aar med følgende Omsætning paa indenlandske Havne, Aalborg 181.000 Tons for indgaaende og 282.000 Tons for udgaaende, Aarhus henholdsvis 250.000 Tons og 73.000 Tons og Odense 129.000 Tons og 46.000 Tons.

I nedenstaaende Oversigt er Tallene for Københavns Havn anført for de enkelte Aar i det sidste 5-Aar.

#### Københavns søværts Omsætning med Indlandet.

	1000 Tons					
	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Indgaaet Gods ....	737	804	850	868	811	691
Udgaaet Gods .....	482	525	587	631	657	662
Samlet Omsætning	1.219	1.329	1.437	1.499	1.468	1.353

Nedgangen i den indgaaende Godsmængde siden 1936 skyldes navnlig formindskede Tilførsler af Byggematerialer fra Provinsen under Indskrænkningen af Byggevirkensomheden i denne Periode.

Hjemmet Halvdelen af den samlede fra Provinsen indgaaende Godsmængde bestaar af Byggematerialer af forskellig Art. Omtrent en Tredjedel af det indgaaende Gods er Stykgods, som for Størstedelen ankommer med de mange Rutebaade. Medens kun en meget ringe Del af det indgaaende Gods gaar til Frihavnen, spiller dette Havneomraade en langt større Rolle for den udgaaende Fart,

idet omtrent en Tredjedel af den udgaaende Godsmængde bliver indladet i Frihavnen. Det ses af Oversigten, at langt den største Del af det fra Frihavnen udgaaende Gods er Foderstoffer og uformalet Korn (herunder Majs), hvilket for en stor Del er Omladningsgods fra Udlandet, medens det fra Toldhavnen udgaaende Gods hovedsagelig er Stykgods.

## SØFORSIKRINGEN

For Søforsikringen androg Præmieindtægten i 1939 30,2 Mill. Kr., hvilket repræsenterer en Stigning paa 7,8 Mill. Kr. i Forhold til Aaret forud. Den overvejende Del af denne Branches Præmiebeløb tilfalder de indenlandske Aktieselskaber, der afgav 89 pCt. heraf til Reassurandører. Søforsikringens Skadeudgift beløb sig i 1939 til ialt 26,9 Mill. Kr. mod 20,3 Mill. Kr. i 1938, svarende til henholdsvis 89,2 og 90,3 pCt. af Præmiebeløbene. Tallene omfatter ikke Præmier og Skader vedrørende de i Henhold til Lovene af 4. Maj 1939 oprettede Forsikringsinstitutter til Forsikring af henholdsvis danske Skibe mod Krigsfare og Varer og Fragt mod Krigsfare til Søs. Af de to Institutter har det første, hvis Virksomhed paabegyndtes den 1. September 1939, aflagt Regnskab for Perioden 1. September—31. December 1939, i hvilken Periode det til Indtægt tagne Præmiebeløb udgjorde ca. 20 Mill. Kr., medens det sidstnævnte Forsikringsinstituts første Regnskabsperiode først udløb den 31. December 1940.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Formallitsdom

Sø- og Handelsretten afsagde fornylig en interessant Formalitetsdom i en Sag mellem Københavns Brændsels Kompagni A/S og Rederiet A. P. Møller angaaende et Krav om Overliggedagspenge.

Ved Certeparti af 16. Maj 1940 fragtedes Damperen »Lica Mærsk« med 3600 Tons Kul fra tysk til dansk Havn, og der fastsattes en Lastetid paa 140 Timer. 20. Juni bestemte Fragtnævnet Lastetiden for et Skib af »Lica Mærsk«s Størrelse over 3000 Tons til 96 Timer for Lastning. Den 10. Juli kom der et nyt Cirkulære fra Nævnet, der ophævede denne Bestemmelse og indførte en ny Lasteskala, hvorefter der ikke skulde betales Overliggedagspenge ved Lastning af Skibe af »Lica Mærsk«s Størrelse.

Københavns Brændselskompagni anlagde derefter Sag og krævede Rederiet A. P. Møller dømt til at anerkende, at Rederiet ikke har Krav paa Overliggedagspenge i Lastehavnen, da der efter det første Cirkulære krævedes et Beløb paa 281 Kr.

Rederiet paastod Sagen afvist eller i hvert Fald udsat, til der er truffet Afgørelse i en lignende Sag mellem Dampskibsselskabet Progress og Prima Kulimport og Skibsfarts A/S.

Sø- og Handelsretten siger i den nylig afsagte Dom. at Sagsøgeren ikke har godtgjort retlig Interesse i allerede nu at faa Afgørelse i Uvisheden om, hvorvidt der skal betales Overliggedagspenge eller ej, og afviste Sagen, idet Sagsøgeren dømtes til at betale Sagsøgte 50 Kr. i Omkostninger.

### Øresundsværftet overtages af Götaværkerne

Øresundsværftets Ejer, Skandinaviska Banken, har for nylig solgt hele Aktiekapitalen i Aktieselskabet Øresundsværftet til Götaværkerne i Gøteborg. Ledelsen forbliver uforandret, og Direktør C. A. Ridell staar som hidtil i Spidsen for Værftet, som skal drives fuldt selvstændigt som hidtil. Værftet har Arbejdskontrakter 2 Aar frem i Tiden, og Arbejdsstyrken opgives til noget over 1000 Mand.

### Udvidelse af Eriksbergs mekaniska Verkstad

Ved Eriksbergs mekaniska Verkstad bliver der for Tiden arbejdet paa en ny Bedding, hvorpaa der skal kunne bygges Skibe, særlig Tankskibe, paa indtil 16.000 ts. d.w. Den vil være særdig paa et Aar. Værftet har desuden Plads nok til Bygning af fire Beddinge, selv om nye Arbejdsmetoder, f. Eks. elektrisk Svejsning, kræver større Plads end den, der for Tiden er nødvendig.

### Hollandsk Motorskonnert købt

Firmaet Janus Andersen, Aalborg, der for et Aar siden købte det hollandske Skib »Esther«, har nu købt den hollandske Motorskonnert »Mars« paa 250 Tons. Skibet, som er bygget af Staal, har kostet 190.000 Kr. Handelen har været meget besværlig at faa afsluttet. Den er ordnet gennem Vareforsyningsdirektoratet, og Betalingen til den hollandske Ejer er sket gennem Clearing.

### Stor Udvidelse af Volga-Østersø-Kanalen

Arbejdet paa Kanalsystemet mellem Volga og Østersøen, det saakaldte Mariekanal-System, er nu i fuld Gang. Der skal foretages store Udgravninger og bygges nye Havne, Anlægspladser, Værfter og hele Boligkomplekser.

Det Kanalsystem, der har eksisteret hidtil, stammer fra Peter den Stores Tid og kan kun trafikeres af smaa, fladbundede Baade; Volga-Skibene og Prammene kan ikke engang komme igennem. Naar den nye Kanal bliver færdig, kan Volga-Skibene passere uhindret mellem Leningrad og Astrakan gennem den 1050 km lange Kanal.

### For 1¼ Mill. Kr. flere Varer fra Finland

Udenrigsministeriet meddeler, at der mellem Danmark og Finland er truffet Aftale om visse gensidige Tillægs-kontingenter ud over de i Vareudvekslings-Overenskomsten af 20. Maj 1940 og i Tillægsaftalen af 24. September fastsatte Kontingenter. De paagældende Tillægs-kontingenter andrager 1,238,000 Kr. hver Vej.

De vigtigste finske Eksportvarer under Aftalen er Papir og Pap, Isoleringsplader, Værktøj og andre Jernvarer. Fra dansk Side skal udføres visse Jernvarer, Maskiner, ildfaste Sten og Ler m. m.

### Befragtnings-Aftalen annulleret med Urette

Højesteret har stadfæstet en Sø- og Handelsretsdom, ved hvilken det var fastslaaet, at Rederiet Herman C. Boyer, Marstal, havde været uberettiget til i Henhold til Certepartiets Isklusul at hæve en Befragtningskontrakt, som var indgaaet med Akts. Axel B. Langes Korn- og Foderstofforretning ang. Motorskibet »Sine«.

Det fandtes ikke godtgjort, at det ikke ved Fremskyndelse af Indladninger eller paa anden Maade kunde være lykkedes at imødegaa de mulige Vanskeligheder, idet der hermed sigtes til, at Rederiet hævder, at Skibet paa Grund af Helligdage først kunde paaregnes færdiglastet i Frederiksund d. 4. Januar 1940, og da var Issituationen væsentligt forværret, saaledes at »Sine« ikke uden betydelig Risiko kunde afsejle.

### Nyt moderne Motorskib indkøbt til Svendborg

Et nyt Motorskib »Mogens S.« blev søsat fra et Værft i Waterhuizen ved Groningen i Holland den 9. April i Fjor, men som Følge af Forholdene er dets Fuldførelse blevet stærkt forsinket.

»Mogens S.«, der er solgt til Svendborg bliver Byens mest moderne Skib, og den største Nyrhvervelse i de senere Aar. Det er paa 400 Brutto Register Tons og har en Lastevne paa ca. 550 Tons Dødvægt. Skibet er bygget til Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, og dette Rederi er derefter med sine 15 Skibe paa ialt 7500 Tons Dødvægt et af Provinsens største Rederier.

### Isbryderne

Statens Isbrydningsraad meddeler:

Paa et i Raadets Forretningsudvalg afholdt Møde har man sammen med Lederen af Statens Isbrydnings-tjeneste, Overskibsinspektør, Kaptajn Fred. Grue, drøftet den nærmere Tilrettelæggelse af Isbrydningsarbejdet i den kommende Tid. Blandt Isbrydnings-tjenestens Opgaver vil Gennemførelsen af Brændselstransporten komme i første Række. Iøvrigt vil det under Hensyn til de knappe Beholdninger af Kul m. v. være nødvendigt, at der udvises størst mulig Økonomi med Hensyn til Isbrydernes Brændselsforbrug, og man henleder Opmærksomheden paa, at der bør udvises Tilbageholdenhed med Hensyn til Anmodning om Isbryder-Assistance til mindre vigtige Transporter, og at Godstransporten i Tilfælde af vedvarende Frost maa søges dirigeret til isfri Havne, eller Havne, som lettest kan holdes tilgængelige.

### Svensk Damper krigsforlist

Damperen »Mangen« af Karlstad, 1200 Tons, tilhørende Rederiet Aktieselskabet O. F. Ahlmark & Co.s Eflf., er krigsforlist i Atlanterhavet, hvorved 8 Mand menes at være omkommet.

Sveadamperen »Garm« ankom 1. Juledag til Lissabon med 11 Overlevende af Besætningen.

### Flinsk Damper befrygtes forlist

Den finske Lastdamper »Oscar Midling« befrygtes, efter hvad der meddeles til »Svenska Dagbladet« fra Helsingfors, at været gaaet under ud for Nordnorges Kyst med 30 Mands Besætning. Det formodes, at Damperen er krigsforlist.

»Oscar Midling« tilhører Konsul R. Nordströms Rederi i Lovisa.

### »Tacoma«

Det danske Motorskib »Tacoma«, 9000 Tons, tilhørende Dampsskibsselskabet »Orient«, er under Kampe mellem engelske og franske Søstridskræfter i September paa Reden i Dakar i Afrika blevet ødelagt, og fire danske Søfolk mistede Livet.

De fire omkomne er Førstestyrmand Bang Ullner, Charlottenlund, 2. Maskinmester Knud Tørrgren, Tømmermand V. C. K. Månsson og Kok Albert Nielsen, de tre sidste fra København.

Skibets 1. Maskinmester, Chr. Kruhl, er omkring Nyl-aar vendt tilbage til Landet, til Sønderjylland, hvor han har fortalt om sine Oplevelser.

Den 7. September laa »Tacoma« i Dakars Havn sammen med forskellige andre større Skibe.

Den 24. September blev »Tacoma« ramt af en Granat.

Hele Besætningen opholdt sig under Dækket, hvorved Kokken og Andenmesteren blev dræbt. Besætningen maatte omgaaende forlade det brændende Skib, og 2. Styrmand maatte endog springe i Vandet uden en Trevl paa Kroppen. Da Mandskabet kom i Land, styrtede Tømmermanden om paa Kajen med brændende Klæder; han blev straks kørt paa Hospitalet, hvor han døde. Da det viste sig umuligt at slukke Branden om Bord paa »Tacoma«, lod Marinemyndighederne den slæbe ud paa Reden og sænke.

### 50 Aars Jubilæum

Den 13. Januar fejrer Maskinmestrenes Forenings Havvariforsikringskasse 50 Aars Jubilæum og Dagen festlig holdes ved en Middag paa Skydebanen.

### Aarvog for den danske Fiskerflaade 1941

Fiskeridirektoratet har paa Iver C. Weilbach & Co.s Forlag, udsendt 48. Aargang af »Aarvog for den danske Fiskerflaade 1941«.

I Fiskeriaarbogen, der er eneste officielle Haandbog for Fiskere, findes optaget de vigtigste Love og Bestemmelser vedrørende Fiskeri og Sejlads m. m.

Bogladepriisen er 2 Kr. 50 Øre indbunden.

Aarbogen bringer et fortræffeligt Register for Teksten med en lang Række Bekendtgørelser o. s. v. og de forskellige Afsnit A, B, C, D, E, F, G og H bringer: Kalender 1941 og Tabel for Navigation, Regler for Sejlads og Lanterneføring, Havnereglement, Farvandsafmærkning, Fyr- og Signalstationer, Radiotelefoni og Telegrafi, Fiskeritilsyn, Karantænevæsen, Forsikringsvæsen, Register over Fiskerifartøjer, Havne kendingsbogstaver, Love, Anordninger om Skibs-Udstyr m. m. Lægeundersøgelse af Skibsmandskab, Love, Anordninger m. m. om Fiskeri, om Jagt og endelig Vejledning ved Skibbrud og Ulykkestilfælde, Institutioner og Adresser etc.

Det er en fortræffelig, let overskuelig Haandbog der nok skal gøre Gavn.

### Forsikring af danske Havne mod Krigsskader

De danske Provinshavne har som omtalt taget Tanken op om Dannelse af et Forsikringsforbund, hvori Havnene kan sikre sig for Risikoen for eventuelle Krigsskader paa Havnene, idet de forskellige Forsikringer mod Krigsskader ikke omfatter offentlige Anlæg.

Der afholdtes i den Anledning forleden i København et orienterende Møde, hvori ogsaa deltog Repræsentanter for Aarhus Havn, der ikke er Medlem af Provinshavnens Sammenslutning. Der blev ikke truffet nogen endelig Beslutning paa Mødet. Man overdrog den videre Undersøgelse af Sagen til et Udvalg med Professor Kr. Sindballe som Formand, og det er derefter Meningen at indkalde Havnenes Repræsentanter til et nyt Møde senere paa Maanedagen.

### Dansk nautisk Almanak 1941

Atter i Aar udsender Iver C. Weilbach & Co. sin smukke og nyttige Almanak, denne Gang prydet paa Omslaget med et gammelt Kort fra 1690. Trods den Kendsgerning, at de fleste af vore Skibe er udenfor Rækkevidde og trods store Vanskeligheder, har Iver C. Weilbach & Co. alligevel besluttet at udsende Almanakken ogsaa i Aar og endog i betydelig udvidet Form.

Som bekendt benyttes Højdeberegning ved Stedliniebestemmelser mere og mere, og for at faa en bekvem og hurtig Metode til at fremskaffe den for Højdens Beregning nødvendige Timevinkel, er der i Almanakken, jævnsides med de sædvanlige Elementer, indført Optegnelser af Timevinklen V. f. Grw. med passende Intervaller hele Aaret igennem.

Dette i Forbindelse med passende Interpolationstabeller bevirker, at Timevinklen kan udledes langt lettere end tidligere og rummer den Fordel, at Fremgangsmaaden er ens for alle Himmelleger, idet Rettelserne altid skal ad-

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

deres til den udtagne Værdi. Endvidere er Timevinklerne optagne i Buemaal, hvorved al tidsspildende Omsætning mellem Tid og Bue bortfalder.

Af nyere Ting kan nævnes Beskrivelse af den elektriske Kompaskorrigerings-Anordning til Brug i Skibe med Afmagnetiseringskabel, der omhandler et yderst interessant Problem.

Almanakken koster 3.50 Kr., den er let overskuelig og skal nok finde Vej til den store Kreds af interesserede, der er indenfor Skibsfarten.

### Rønne-Farten

Trods Mangelen paa Brændselsolie har Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 hidtil kunnet holde en nødtørlig Fart vedlige mellem København og Rønne ved Hjælp af sine store Motorskibe. Imidlertid træffer Selskabet nu Dispositioner med den Eventualitet for Øje, at Olielidelingen maa høre op.

Dersom dette sker, vil Selskabet sætte Damperen »Østersøen« i Fart paa Ruten i Stedet for Motorskibene. »Østersøen«, der i de senere Aar har besøgt Sommertrafikken mellem Bornholm og Simrishamn, har tidligere under Navnet »Bornholm« i mange Aar gaaet i Ruléfarten København—Rønne. Skibet underkastes i Øjeblikket en mindre Ombygning, der giver det nogle flere Køjpladser for Passagerer, og naar denne Ombygning er tilendebragt, vil »Østersøen« være klar til paany at gaa ind i København—Rønne-Ruten, hvis det bliver fornødent.

### Sejlskibsrederiforeningens Generalforsamling

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe holder den 18. Januar sin Generalforsamling i København, for første Gang i mange Aar i Hovedstaden.

Blandt de Spørgsmaal, som vil blive drøftet, er en Henvendelse fra Foreningen til Regeringen med Ansøgning om, at de mindre Skibe maa kunne faa Tilskud og Statslaan til Reparationer, idet man foreslaar, at Regeringen paa dette Omraade søger gennemført en Lov i Lighed med den, der er vedtaget om Tilskud og Laan til Reparationer af Beboelseshuse.

Der findes alene under Sejlskibsrederiforeningen ca. 600 større og mindre Skibe, og en Tilskudslov vil kunne faa stor arbejdskabende Betydning.

### »Koninklijke Paketvaart Maatschappij« 50 Aar

»Koninklijke Paketvaart Maatschappij« kan i disse Dage fejre 50 Aars Jubilæum.

Selskabet raadede ved Krigens Udbrud over 132 Skibe paa 276,648 Brutto Registertons, der sejlede paa 28 Linier. Selskabets Skibe sejler foruden mellem de indiske Øer regelmæssigt paa Linierne Java-Australien, Deli-Straits-Kina, Deli-Rangoon, Java-Siam, Java-Mauritius-Afrika og Saigon-Molukkerne. Selskabet har endvidere Interesser i det indiske Luftfartselskab »KNILM«, der opretholder Luftforbindelserne i Hollandsk Indien.

»KPM«s Aktiekapital er stadig steget siden Stiftelsen. I 1907 blev Aktiekapitalen udvidet fra 12 til 15 Mill. Gylden og i 1912 til 25 Mill. Gylden. Selskabet har for Tiden en Aktiekapital paa 50 Mill. Gylden.

### Indenlandsk Sømandsmission

Sømandsmissionen haaber i 1941 at kunne bygge et nyt Sømandshjem i Hirtshals, en Læsestue i Gasværkshavnen i København og at foretage en Udvidelse af Sømandshjemmet »Bethel« i København.

Indenlandsk Sømandsmission har haft den Glæde at modtage 500 Kr. fra D. D. P. A. Fondet til det projekterede Sømandshjem i Næstved.

Fra Julius Skrikes Stiftelse har Sømandsmissionen til sin Bogmission om Bord i mindre Skibe (Skonnerter, Fiskekulturer o. lign.) modtaget 300 Kr.

Som Bestyrer af Sømandshjemmet i Østerby paa Læso er pr. 1. Februar antaget Fisker Kurt Hansen og Hustru, Thybørn.

### Sømandsmissionens Julefester i København

Før Jul. Som sædvanlig er der før Jul uddelt Julepakker til forskellige Skibe, der ikke har kunnet fejre Julen i hjemlige Havne. En af Skibets Officerer har da opbevaert Pakkerne til Juleaften.

Desforuden er alle Fyrskibene og Baakefyrene blevet forsynet med Julepakker tillige med enkelte af Marinens Skibe og Minestationer.

Ialt er der i Juletiden i København til Skibe og til Søfolkene ved vore Fester uddelt ca. 1350 Pakker.

Hospitalerne er blevet besøgt, og der er uddelt Julepakker til: 8 Mand paa Rudolf Berghs Hospital, 2 paa Kommunehospitalet, 2 paa Righshospitalet, 1 paa Elisabeth Hospital og en Pakke sendt til Avnstrup Sanatorium.

Julefesterne: a) Sømandshjemmet »Bethel«, Nyhavn 24. Den 17. December afholdtes Julefest efter særlig Indbydelse paa Forbundene. Der var mødt 70 Mand. — Juleaften var der 100 til Spisning og til Fest. 100 Pakker blev uddelt. — Juledag var der 64 til Fest, og 4 Pakker blev uddelt. — Søndag den 29. December var der 60 Mand, og der uddeltes 21 Pakker. — Nytaarsaften var der 59 Mand. — Bestyrer Kaj Jensen har ledet disse Fester.

b) Læsestuen Nrdr. Frihavnsgade 93. Juledag var der samlet 60 til Julefest, og 60 Pakker uddeltes. — Søndag d. 29. Dec. var Besøget 45, og 10 fik Julepakker. — Leder var Sømandsmissionær Edm. Almsøe.

c) Sømandsmissionshotellet, Sct. Annæ Plads 18. Før Jul holdtes en Fest for 12 unge Sømænd under 18 Aar, der har deltaget i et 2 Maaneders Kursus. — Julcaften og Nytaarsaften var der Sammenkomster for de hjemmевærende Styrmandselever paa Hotellet og for de øvrige Gæster. Bestyrer E. Bøytler.

d) De øvrige Fester. 2. Juledag holdtes Fest i K.F. U.M.s Festsal, og denne var besøgt af 376, og der uddeltes 240 Julepakker. Der var uddelt Invitationer paa Forbundene og om Bord i Skibene, som iøvrigt til alle vore Fester.

Nytaarsdag afholdtes Sømandsgudstjeneste i Lutherkirken med ca. 225 Deltagere og 175 til Kaffeest. Der uddeltes 7 Gaver. — Til denne Fest var der udsendt Indbydelser til Sømandsfamilier paa Østerbro; — foruden var Sømændene i Havnen indbudt.

De omtalte Fester har ialt været besøgt af ca. 1050 Deltagere.

Der har været talt af Pastor E. S. Brabrand, Pastor Sanger, Sømandspræst F. V. Eilschou-Holm, Bymissionær C. V. Christensen, Kaptajnerne Raahauge, Svendsen og Paul Nielsen, Sømandsmissionær Edm. Almsøe, Bestyrer Kaj Jensen, Bestyrer Bøytler og Assistent Aage Rasmussen.

Følgende har bl. a. medvirket med Underholdning: K.F. U.M.s store Orkester, Sundby Strengekor, Luthersk Missionsforenings Mandskvartet og Hr. Schou-Christiansen.

### 70 Aar

Tidligere Fører i D. F. D. S. og mangeaarig Revisor i Skibsførerforeningen Kaptajn H. Tramp fyldte den 9. Januar 70 Aar. Kapt. Tramp pensioneredes 1928 og har altid fulgt Foreningens Arbejde med stor Interesse og Indsigt.

### Dødsfald

»Maskinmesteren« bringer Nekrologer over to Medlemmer af Maskinmestrenes Forening, der er afgaaet ved Døden som Følge af Skibssulykker:

Maskinassistent Leif Aage Johansen fik sin praktiske Uddannelse paa Hoffmanns Maskinfabrik i Esbjerg, tog Maskinisteksamens 1. Del i Esbjerg og 2. Del og Haandværksprøven i København. I Januar 1938 fik han Ansættelse i D.F.D.S. og sejlede med forskellige af Selskabets Skibe, bl. a. m.s. »Jylland«, m.s. »Texas« og s.s. »Sigrun«.

Hans Efterladte giver ham det Skudsmaal, at han var en god og kærlig Søn, hvis Bortgang føles som et dybt Savn.

Om Maskinmester K. L. E. Hansen, der blev 39 Aar gammel, hedder det:

Mester Hansen lærte paa »Atlas« og ansattes i 1924 — efter at have taget baade 1. og 2. Del af Maskinisteksamen — i D.F.D.S. Her sejlede han bl. a. med s.s. »Iver« og s.s. »Bellona«. Han udnævntes i 1935 til Undermaskinmester.

En Ven og Kollega til afdøde skriver om ham: »Sjældent har en saa dygtig og pligtfuld Mester sat sin Fod paa en Maskindørk, og det er trist at faa den Efterretning, at ogsaa han er blevet derude i den vaade Grav.«

Mester Hansen efterlader sig Hustru og en Søn, vi har den dybeste Medfølelse med dem i deres Sorg.

Rederi- og Skibsmæglerfirmaet Sartori & Berger i Kiel meddelte, at Firmaets Seniorchef Konsul August Sartori efter længere Tids svær Sygdom er død den 19de December i en Alder af 71 Aar.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

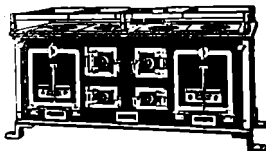
samt paa alle Postkontorer



SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2083

R A N D E R S

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**DET FØRENEDDE****DAMPSKIBS-SELSKAB A/S****CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.**NEDERLANDSCH BEVRACHTINGSKANTOOR N.V.**

Tel.: "Zetetica"

AMSTERDAM . ROTTERDAM . DORDRECHT  
ZAANDAM . VELSEN . YMUIDEN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•  
**5/-, post free**  
•

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

### ANKERSPIL LOSSESPIL STYREMASKINER

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAET 1878)**FREDERICIA**Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 3

FREDAG 17. JANUAR 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DANMARKS HANDELSFLAADE

Da Størstedelen af den danske Handelsflaade siden den 9. April har været uden Forbindelse med Hjemlandet, foreligger de sædvanlige statistiske Oplysninger til Belysning af Handelsflaadens Størrelse, Beskæftigelse og Fortjeneste ikke for det forløbne Aar. De Skibe, der er under Rederiernes Kontrol, og som udgør henved en Tredjedel af den samlede Handelstonnage, har i det væsentlige været fuldt beskæftiget i Fart paa Østersøen og tilgrænsende Farvande.

### FRAGTBERETNING

At dømme efter de Meddelelser, der er fremkommet fra saavel engelsk som tysk Side om Sænkning af Handelstonnage, synes Intensiteten af Søkrigen omkring de engelske Kyster at have været noget aftagende i den sidste Tid. Fra engelsk Side foreligger nu Opgørelse over Antallet og Tonnagen af de Handelsskibe, der paa Grund af tyske Aktioner er gaaet tabt i første Uge af det nye Aar, og disse Tal viser en betydelig Nedgang i Forhold til ikke alene de nærmest foregaaende Ugers Tab, men ogsaa i Forhold til de ugentlige Gennemsnitstab fra Krigens Begyndelse. Om denne Nedgang i Tab af Handelstonnage vil være af varig Natur, eller om den vil blive fulgt af en stærk Stigning i Antallet af sænkede Skibe, vil det være Fremtiden forbeholdt at vise, men selv om Englænderne skulde have fundet Midler til at holde Tabene af Handelsskibe, hidrørende fra tyske Undervandsbaade og Bombeflyveres Aktioner, indenfor taalelige Grænser, er der næppe Tvivl om, at der fra engelsk og amerikansk Side vil blive gjort alt for at remplacere de allerede lidte Tab hurtigst muligt. Under Fredsforhold ligger den engelske Værftindustri's Byggekapacitet paa omkring 1,5 Mill. Br. Reg. Tons pr. Aar. Dette Tal kan ved forceret Arbejde forøges noget, men det er dog nødvendigt i denne Forbindelse at regne med, at tyske Bombeflyveres Angreb kan nedsætte Kapaciteten, saa der er næppe nogen Tvivl om, at det er de Forholdsregler, der vil blive truffet i Amerika til en Fremskyndelse af Skibsbygningen, der vil være afgørende for Tempoet i Fremskaffelsen af ny Tonnage. Om dette Spørgsmaals Løsning foreligger der dog fra amerikansk Side endnu ikke noget konkret.

Oplysningerne om Forholdene paa de oversøiske Markeder er stadig meget sparsomme. I de frie Trades synes Rateniveauet at være fast, bl. a. skal der være betalt \$5.- per Ton d.w. paa Timecharterbasis i interamerikansk Fart. Om nogen Forandring i de britiske Rater foreligger ingen Meddelelse.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene nærmest uforandrede. Der kommer stadig en Del nye Ordre i Markedet, saa hidtil er det lykkedes at holde Tonnagen i Fart. Af specielle Noteringer skal nævnes: Salpeter Skiensfjord/Delfziel Nkr. 22.-, Cellulose Østnorge/Hamburg Rmk. 11.50, Salt fra Hamburg til Trondheim Nkr. 35.-. Der er lidt mere Liv i Kul- og Kokstransporten fra Tyskland til Danmark, og hvis Isforholdene ikke pludselig forværres, er der Haab om, at det vil lykkes at skaffe de nødvendige Tilførsler.

### KRIGSFORSIKRINGEN AF DANSKE SKIBE

Krigsforsikringen af danske Skibe skal nu genoptages i fuldt Omfang, saaledes at alle danske Fartøjer er forsikret mod Krigsfare af enhver Art. Det den 4. Maj 1939 oprettede Forsikringsinstitut, *Krigsforsikringen for danske Skibe*, maatte straks efter 9. April ophøre med at tegne nye Forsikringer, da man ansaa det for betænkeligt at lade Institutet fortsætte sin Virksomhed uændret paa Basis af det hidtidige Garantigrundlag. Der oprettedes derfor den 29. April i Fjor en ny af Staten fuldt ud garanteret Afdeling inden for Krigsforsikringen for danske Skibe, som imidlertid hovedsagelig var begrænset til Skibe, der befandt sig i Farvande, hvor Rederierne stadig kunde bevare Kontrollen med den.

For den Del af Handelsflaaden, som var i engelsk og franske Havne eller ankom hertil umiddelbart efter den 9. April, og den Del af danske Skibe, som var i Fart uden for hjemlige Farvande og søgte ind til neutral Havn, er den forsikringsmæssige Stilling meget uensartet. Dette Forhold har givet Anledning til megen Bekymring hos Rederierne, og for at raade Bod herpaa har Handelsminister *Haldan Hendriksen* i Landstinget fremsat et Forslag, hvorefter den ved Loven af 4. Maj 1939 oprettede Afdeling af »*Krigsforsikringen for danske Skibe*» genoptager sin Virksomhed for de Skibes Vedkommende, der ikke kan forsikres efter den i Fjor oprettede nye Afdeling af Institutet eller paa anden Maade er dækket.

Da det er en nødvendig Betingelse for en saadan Genoptagelse, at Garantikapitalen forøges, foreslaas det i Forslaget, at Staten forøger sin Andel af den samlede Garanti med 20 Mill. Kr., saaledes at den i alt bliver paa 60 Mill. Kr. De i Genoptagelsen interesserede Rederier skal forhøje deres Garantikapital paa 30 Mill. Kr. med 10 Mill. Kr., dog saaledes at disse Forhøjelser først kan kræves indbetalt efter den nuværende Krigstilstands Ophør. For at sikre den fornødne Forsikringsbestand er Deltagelse i Krigsforsikringen gjort obligatorisk ligesom det var Tilfældet efter Loven af 4. Maj 1939, og da det forelagte Forslag tilsigter at stille de Skibe, der ikke kan forsikres i Institutets anden Afdeling, som om Virksomheden ikke var blevet afbrudt den 9. April, dækker Forsikringen ogsaa Skader, der er indtraadt i Tiden mellem den 9. April og Forslagets endelige Vedtagelse.

Af Bemærkningerne til Forslaget fremgaar, at den danske Handelsflaade, bortset fra de paa Færøerne hjemmehørende Skibe, den 9. April bestod af 1380 Skibe over 20 Registertons Brutto til en samlet Forsikringsværdi af ca. 733 Mill. Kr.

Heraf befandt 1136 Skibe til en samlet Forsikringsværdi af ca. 260 Mill. Kr. sig inden for Farvande, hvor Rederierne stadig kunde bevare Kontrollen med dem. 159 Skibe til en samlet Værdi af ca. 262 Mill. Kr. befandt sig i engelske eller franske Havne eller ankom umiddelbart efter dertil, hvor de enten blev beslaglagt og sat i engelsk og fransk Fart eller tilbageholdt. Det vides, at 10 af disse Skibe til en samlet Forsikringsværdi paa 10½ Mill. Kr. senere er forlist. Af Resten henligger for Tiden 29 til en Forsikringsværdi af ca. 38 Mill. Kr. i franske Havne, inklusive Kolonihavne, og det kan forventes, at disse Skibe inden for den nærmeste Fremtid paa ny kommer under dansk Flag. I neutrale Havne ligger der for Tiden 85 Skibe til en samlet Værdi af 211 Mill. Kr.

## DEN ØKONOMISKE SITUATION FOR AARET 1940

Ved Aarets Begyndelse var Engros-Pristallet steget til 143 mod 111 i August 1939 ved Krigens Udbrud. Prisstigninger ude og hjemme, men navnlig de ved Krigsrisikoen foranledigede stærkt forøgede Hjemførselsomkostninger var Aarsag til denne Stigning, der i Aarets første Maaneder yderligere fortsattes. Efter den 9. April standsede Opgangen, idet de Prisstigninger, der stadig fremkom, opvejedes ved, at Priserne paa det sydfra kommende udenlandske Brændsel laa under de hidtidige Priser paa engelske Kul og Koks. Men fra August Maaned begyndte der en ny Opgang for Gruppen »Brændsel og mineralske Olier«, og samtidig forøgedes Landbrugsvarernes Priser baade paa Hjemmemarkedet og til Eksport; andre Grupper, navnlig »Tekstil og Konfektion«, fulgte med, og det samlede Engrospristal steg herefter fra 168 i April til 191 i December. Denne Opgang i Engrospriserne paavirkede Detailpriserne saa stærkt, at Detailpristallet — bortset fra Forøgelsen af Skatter og Afgifter — steg fra 111 i Oktober 1939 til 141 i Oktober 1940, eller med 27 pCt. Men desuden blev Forholdet imellem Prisniveauet for Ind- og Udførselsvarerne forskudt i en for dansk Økonomi ugunstig Retning, saaledes at de to Pristal, der ved Krigens Udbrud havde ligget paa samme Niveau (henholdsvis 113 og 110) i Foraaret 1940 var steget til 205 for Indførselsvarerne, men paa Grund af den engelske Prispolitik til kun 119 for Udførselsvarerne; derefter udlignedes Forskellen i nogen Grad, saaledes at Importpristallet ved Udgangen af 1940 var 220 og og Eksportpristallet 184.

Denne Forskydning har dog ikke kunnet komme til Udtryk i Bevægelserne for Bankernes udenlandske Tilgodehavender, fordi Samhandelen med Udlandet, tiltrods herfor har givet et meget stort Udførselsoverskud. Saaledes steg Tallet for Nationalbanken i Aarets Løb til 404 Mill. Kr. (hvoraf 395 Mill. Kr. paa Clearing Konti), eller med 453 Mill. Kr., medens der for de private Banker var en Nedgang paa ca. 30 Mill. Kr.

Hertil kommer andre udenlandske Tilgodehavender, der findes opført under Nationalbankens »Forskellige Debitorer« og i væsentlig Grad har bidraget til Stigningen paa denne Post.

Der har paa forskellige Poster, indbefattet Beholdningerne af Obligationer og Aktier, været en Nedgang i Aarets Løb paa 56 Mill. Kr., hvortil kommer, at de private Bankers Indestaaende paa Folio-Konto i Nationalbanken er forøget med 202 Mill. Kr. Disse Forskydninger paa tilsammen 258 Mill. Kr. har medvirket til, at den førnævnte Stigning i Bankens udenlandske Tilgodehavender paa 453 Mill. Kr. kun har medført en Stigning i den cirkulerende Seddelmængde paa 142 Mill. Kr. Stigningen i Seddelmængden i Løbet af Aaret 1940 har herefter været mindre end i Tiden fra Krigens Udbrud til Udgangen af 1939, i hvilket Tidsrum Seddelmængden steg med 148 Kr.

Værdien af Specialindførselen kan for 1940 antages at ville blive ca. 1350 Mill. Kr., hvilket er 390 Mill. Kr. mindre end Aaret forud. I Specialudførselen har Tilbagegangen derimod kun andraget ca. 80 Mill. Kr., og Værdien af Specialudførselen kan anslaaes at ville blive ca. 1500 Mill. Kr. Der vil herefter blive en Merudførsel paa ca. 150 Mill. Kr. i 1940, medens Merindførselen i 1939 androg 162 Mill. Kr.

Merudførselen skyldes Maanederne Marts og Maj — Oktober, medens de øvrige Maaneder havde større Indførsel end Udførsel. Navnlig April viste en meget stor Merindførsel, fordi der i denne Maaned blev indklareret betydelige Varemængder fra Frihavnen og Toldbodpakhuse samtidig med, at Udførselen gik stærkt tilbage. I de følgende Maaneder op til August

havde Udførselen en stigende Tendens, men derefter var den igen faldende, og da Indførselen var forholdsvis lille i Sommermaanederne og derefter ret stærkt stigende, var Merudførselen stigende indtil August, da den var 53 Mill. Kr. for derefter at formindskes, indtil der i November paany var Merindførsel.

Den betalte Merpris for Indførselen i 1940 har saaledes udgjort 45,6 pCt., en Procent, der dog er fremkommet som Gennemsnit af stadig større Tal, saaledes at det ikke er Udtryk for Prisstigningen ved Aarets Slutning. For November Maaned var Prisstigningen, beregnet paa tilsvarende Maade, 65,3 pCt.

For Udførselens Vedkommende har Prisstigningen ikke været nær saa stor som for Indførselen. Beregnet paa tilsvarende Maade, som ovenfor nævnt for Indførselens Vedkommende, vilde Udførselens Værdi med 1938's Priser som Udgangspunkt i Januar—November 1940 have været 1.190,6 Mill. Kr., medens den faktiske Værdi var 1.386,9 Mill. Kr. Prisstigningen har saaledes andraget 16,5 pCt. For November alene var den tilsvarende Stigning dog 27,4 pCt.

Naar Værdien af Udførselen til Trods for den mindre Prisstigning ikke er gaaet saa meget tilbage som Indførselen, er Grunden, at de udførte Mængder har været forholdsvis langt større end de indførte Mængder, hvilket for en væsentlig Dels Vedkommende maa ses i Forbindelse med den Reduktion af Besætningerne, der har fundet Sted i Løbet af Aaret.

### SVENSKKE MÆGLERE VED KULBEFRAGTING FRA TYSKLAND

I følge en den 11. December 1940 afsluttet Overenskomst angaaende Kul- og Koksleverancer fra Tyskland til Sverige i Aaret 1941 skal alle Befragtninger af Kul og Koks foretages af svenske Importører i Samraad med vedkommende Kulsyndikats Befragtningskontor i Berlin eller Hamborg. Tyske Speditionsfirmaer kommer ikke til at udøve nogen som helst Indflydelse paa disse Befragtninger eller paa Fordelingen af disse vedrørende stems. De svenske Importører er forpligtede til ved enhver saadan Befragtning at reservere ialt 1¼ pCt. Befragtningsprovision til nævnte Befragtningskontor.

Hensigten med ovenstaaende Forordning er saaledes blandt andet at der ved Befragtning af svensk Tonnage med Kul eller Koks skal benyttes svenske Mæglere. I Tilslutning hertil foreskriver den svenske Trafikkommission, at der ved Ansøgninger om Licens for Rejser med svenske Skibe i de Tilfælde, hvorom der her er Tale, skal gives Oplysning om den svenske Mægler, som benyttes ved Befragtingen.

### DANSKE HAVNE

De danske Havnes Godstrafik har i de tre første Kvartaler af 1940 kun udgjort ca. 50 pCt. af det omsatte Kvantum i de tilsvarende Tidsrum i det foregaaende Aar. Nedgangen i Omsætningen mellem danske Havne indbyrdes har været noget mindre end i Omsætningen paa Udlandet, og paa sidstnævnte Omraade har Nedgangen været omtrent ens i den indgaaende og i den udgaaende Fart.

Naar Nedgangen i Benyttelsen af Havnene i 1940 har været saa betydelig, skyldes det foruden Krigsforholdene ogsaa den strenge Isvinter, som standsede Størstedelen af Trafiken i de danske Farvande i flere Maaneder. I Januar Kvartal 1940 udgjorde Havnes Godsomsætning saaledes kun godt 40 pCt. af Omsætningen i Januar Kvartal 1939.

### SKIBSFART OG VAREOMSÆTNING PAA KØBENHAVN

(fortsat).

I Afsnittet Vareomsætningen ad Søvejen mellem København og Udlandet, fordelt paa Varegrupper og Lande, er vist, hvorledes det til København fra Ud-

landet indgaaende og det til Udlandet udgaaende Gods, fordelt paa 10 Hovedgrupper af Varer, er fordelt paa de enkelte Lande i hvert af Aarene 1934—38.

Den samlede Omsætning er steget fra 4,5 Mill. Tons i 1933 til 5,1 Mill. Tons i 1938; af det sidstnævnte Tal falder 4,4 Mill. Tons paa indgaaet og 0,7 Mill. Tons paa udgaaet Gods. Bevægelsen i den samlede Omsætning er stort set Udtryk for den almindelige Konjunkturbevægelse i det danske Erhvervsliv i disse Aar. Op til 1937 var der en opadgaaende Bevægelse med den stærke Stigning under Prisstigningsperioden i det sidste Aar, efterfulgt af en Reaktion i 1938. Nærmere bestemt skyldes Nedgangen i Havnens samlede Omsætning i dette Aar en formindsket Kornindførsel som Følge af den gode Høst og navnlig en Nedgang i Kulindførselen. Om Enkeltheder med Hensyn til de indenfor de enkelte Varegrupper i 5-Aarsperioden foregaaende Bevægelser, som iøvrigt har været ret betydelige, navnlig med Hensyn til Fordelingen paa Lande, maa henvises til Tabellen, medens her gives nogle Oplysninger og Sammendrag vedrørende Forholdene i 1938.

Indgaaende Fart, Foderstofladningerne kommer nu væsentlig fra Østen, Brasilien, Argentina og Tyskland og Kornladningerne fra Nordamerika, Argentina og U.S.S.R. Iøvrigt er Kornimportens Fordeling mellem Leveringslandene meget varierende fra Aar til Aar. Af Kul, Koks m.m. kom i 1938 77 pCt. fra England, 13 pCt. fra Tyskland og mindre Kvanta fra Holland, Danzig og Gdynia. Tilførselen under Gruppen Sten, Kalk, Cement m. m. bestaar overvejende af Kryolit m. m. fra Grønland og Stenmaterialer fra Sverige og Tyskland. Langt den største Del af Trælasten kommer fra Sverige og Finland, medens der indgaar mindre Kvanta fra alle andre Østersølande og fra Norge og U.S.A. Andet Styrtegods m. m. bestaar hovedsagelig af mineralsk Olie og Stoffer til Oliepresning. Den nøjagtige Fordeling paa Landene af hver Vare for sig foreligger dog ikke. Om Olieadningerne kan oplyses, at de største Mængder indgaar fra Sortehavet, Persien, Nordamerika og England og mindre Mængder fra forskellige andre Lande. Af de tilførte Stoffer til Oliepresning bestaar ca. Halvdelen af Sojabønner fra Østasien. Resten fordeler sig paa en lang Række Lande, f. Eks. U.S.S.R. ved Sortehavet, Argentina, Nordamerika.

Udgaaende Fart, I Afskibningerne fra København til Udlandet er flere af Varegrupperne kun repræsenteret med ubetydelige Mængder. Af de mere betydelige Varer kan nævnes Foderstoffer, bestaaende af Oliekager o. l., som mest gaar til Sverige, uformaalet Korn, væsentlig Omladningsvarer, som gaar til Sverige og to saa forskellige Varer som vegetabilisk Olie og gammelt Jærn, som udgør Hovedmængden af Andet Styrtegods m. m. og ligeledes væsentlig gaar til Sverige. Den dominerende Varegruppe i Udførselen er Stykgods. Omtrent en Tredjedel af Stykgodset er Landbrugsprodukter, som hovedsagelig er gaaet med faste Ruter til England.

Havnens samlede Godsomsætning i 1938 med hvert enkelt Land fremgaar for den indgaaende Farts Vedkommende af nedenstaaende Oversigt, som viser den fra hvert Land indgaaede samlede Godsmængde, dels det samlede Kvantum i Tons, dels dette Kvantums Andel af den samlede Tilførsel.

#### Indgaaet Godsmængde til Københavns Havn i 1938.

fra	1000 Tons	pCt.
Norge .....	56	1,3
Sverige .....	193	4,4
Finland .....	100	2,3
Danzig .....	84	1,9
Gdynia .....	63	1,4
Tyskland .....	548	12,5
England .....	1.979	45,2
Holland .....	229	5,2
Belgien .....	61	1,4
Øvrige Europa .....	178	4,1
Nordamerika .....	381	8,7
Sydamerika .....	183	4,2
Asien .....	302	6,9
Andre Lande .....	21	0,5
Ialt fra Udlandet....	4.378	100,0

Den dominerende Stilling, England indtager, skyldes hovedsagelig Kulimportens vægtmæssig sel afgørende Betydning i Danmarks Godstilførsel fra Udlandet, og Kulladningerne er ogsaa Aarsagen til, at Tysklands Andel er saa høj. Fradrager man Kul m. m., ligger England og Tyskland omtrent ens med omtrent 300.000 Tons mod Sveriges 200.000 Tons.

I den udgaaende Fart bliver udskibet omtrent lige store Kvantiteter til Sverige og England og betydeligt mere end til andre Lande.

Københavns særlige Stilling har navnlig bestaaet i en langt mindre Omsætning af indførte Raastoffer til Landbruget og en tilsvarende større Stykgodsomsætning; i 1930

udgjorde Tilførslerne af Korn, Foderstoffer og Gødningsstoffer saaledes kun 7 pCt. af den samlede Tilførsel og Stykgodset 27 pCt., medens de tilsvarende Tal for hele Landet var 24 og 11 pCt. Siden det nævnte Aar er dels Landets samlede Tilførsel af Landbrugsraastoffer formindsket, dels er Tilførslen af saadanne Ladninger til København, navnlig til Omladning, forøget, saaledes at disse Varers Betydning for Københavns Omsætning er steget baade absolut og relativt; som det ses af Oversigten er Procenten steget til 10 i 1938 mod 7 i 1930, medens den for hele Landet er faldet fra 24 til 18. Det maa ogsaa nævnes, at Stigningen i Landets Tilførsel under Gruppen Kul, Koks m. m. fra 1930 til 1938 udelukkende falder paa København, medens der har været en lille Nedgang for den øvrige Del af Landet. Den samlede til København indgaaede Godsmængde er i denne Periode steget fra 3,8 Mill. Tons til 4,4 Mill. Tons, medens der for hele Landet har været en Tilbagegang fra 11,4 Mill. Tons til 10,6 Mill. Tons.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Søfartsklubben

Den 10. Januar var det et Aar siden, at »Søfartsklubben« blev stiftet og aabnet i Peder Skramsgade 23, København. I det forløbne Aar har Klubben været besøgt af 14.300 Gæster.

»Søfartsklubben«, der er en selvejende Institution, blev stiftet med det Formaal at skaffe de nordiske Søfarende, der ikke har et Hjem her i Byen, et neutralt og uafhængigt Opholdssted, hvor de kan tilbringe Tiden, naar de har Landlov eller søger Hyre.

Bestyrelsen bestaar af Skibsreder Knud Lauritzen, der er Formand, Skibsreder E. Hahn-Petersen, Havnedirektør W. Laub og Kontorchef i Handelsministeriet Ove Nielsen.

Midlerne til Driften fremskaffes ved frivillige Bidrag fra Redere, Søfartsorganisationer og andre Interesserede.

Hvorledes befinder nu Søfolkene sig i Klubben? — Det vises bedst ved et Besøg dernede.

Straks i Entreen møder man et Par Gæster, der indfører Navn i Gæstebogen, og i Læse- og Skrivestuen sidder de rundt omkring og læser. Nogle læser Aviser, hvoraf der ogsaa findes norske og svenske, andre læser Ugeblade, medens andre er fordybet i Bøgerne fra Haandbogssamlingen.

De fleste læser Noveller og Smaahistorier, der kan afsluttes under et enkelt Besøg, men der er ogsaa mange, der benytter Haandbøgerne, Leksika, Ordbøger m. m.

Avislæsning giver tit Anledning til en Diskussion, og det er da rart at have Haandbogssamlingen at ty til efter Oplysninger.

Nogle sidder ved Skrivebordene i Færd med at skrive Breve.

Medens der i Læse- og Skrivestuen, den saakaldte »Røde Stue«, er fuldkommen Ro, er der mere livligt i den »Blå Stue«, Radio- og Hyggestuen, hvor man sidder i Smaagrupper og samtaler eller hører Radio. Mest livligt er der i Billardstuen, den »Grønne Stue«, hvor man hele Tiden hører Queuernes Stød, Diskussion og Udraab fra Spillebordene, naar der er gjort særlig gode Træk i Skak eller Dam.

De fleste er saaledes beskæftiget, men enkelte finder Trang til at røre Benene lidt og gaar omkring og betragter Kanariefuglene, kæler for Katten eller kigger paa Guld-fiskene.

Man ryger, drikker en Kop Kaffe og føler sig kort sagt hjemme under Bestyreren, Hovmester Petersen og Fruens Omlu.

I Vinterens Løb er der afholdt nogle Underholdningsaftener i Samarbejde med *Søfartens Bibliotek*. Underholdningsaftenerne finder Sted den anden og fjerde Torsdag i hver Maaned Vinteren igennem, og Programmet bestaar af Foredrag eller Oplæsning, eller der fremvises en Film, og bagefter serveres der Kaffe, og man samles om Fællessang, der ledes af Kommune lærer Fritz Rudloff.

Ofte er der blandt Gæsterne svenske, norske og finske Søfolk fra de Skibe, der ligger i Havnen.

Af Vinterens Foredragsholdere kan nævnes Magister C. Luplau Janssen, Kommandørkaptajn Kai Hammerich, Forfatteren Palle Rosenkrantz, Læge Johs. Thyssen, Kaptajn E. Juel-Hansen og Forfatteren Knud Andersen. Bestyrerens Datter, Froken Käthe Petersen, har underholdt Gæsterne med Klaverspil.

### Skagens Havn

Fiskeriet ved Skagen har i 1940 paa Grund af de høje Priser givet et udmærket Udbytte. De tilførte Mængder Fisk har paa det nærmeste været som forrige Aar, nemlig ca. 30 Mill. kg. Derimod er Værdien steget fra 5,042,000 Kr. til 6,885,000 Kr., hvori ikke er medregnet ca. 600,000 Kr., som udgør Værdien af de Mængder Sild og Makrel, som er indbragt til Skagen af svenske og norske Fiskere.

Til Trods for det sidste Nyanlæg har Skagens Havn allerede vist sig at være for lille, idet den Aaret rundt sø-

ges af talrige Fartøjer fra andre danske Fiskepladser. Havneudvalget og Fiskeriforeningen har derfor indsendt et Andragende til Trafikministeriet om en større Udvidelse.

#### D. D. P. A. bestiller Tankskib ved B. & W.

Mellem Det Danske Petroleums Aktieselskab og Burmeister & Wain er der i disse Dage sluttet Kontrakt om Bygning af et Motortankskib med en Lasteevne paa 14,700 Tons dw.

Skibet vil blive bygget som et Søsterskib til Motorskibet »Esso Copenhagen«, som Burmeister & Wain gennem D. D. P. A.s Formidling leverede til Standard Oil Company of New Jersey i April 1939.

Placeringen af denne Ordre vil give Arbejde til mange danske Arbejdere over en længere Periode, da det jo ikke drejer sig om Bygningen af selve Skibet alene, men om Fremstilling af Maskiner, Hjælpemaskiner, hele det store Udstyr af teknisk og anden Art, som hører til et stort, moderne Skib.

Skibets Bygning vil blive paabegyndt snarest muligt.

#### Svensk Damper krigsforlist

Damperen »Bertha« af Hälsingborg er krigsforlist. Af Besætningen 17 Mand, savnes foreløbig 4.

»Bertha«, som maalte 1215 Brt., tilhørte Rederiaktieselskabet Magnus Stenbock i Hälsingborg.

#### 34 omkommet fra hollandsk Motorskib

Et svensk Fartøj er ifølge Meddelelse til »Svenska Dagbladet« fra New York ankommet til en Havn i Østkanalen med 26 Reddede fra et hollandsk Fragtfartøj »Scambo« paa 7000 Tons, som kændte ude paa Atlanterhavet, fordi Lasten havde forskubbet sig. Skibet sank saa hurtigt, at Besætningen ikke naaede at komme i Baadene. 34 af Besætningen omkom.

#### Skattejagt paa Russerfregat, som sank 1758

Skipper Sigurd Damgaard, Hirtshals, som nu har afsluttet sin Skattejagt om Bord i den sunkne engelske Fregat »The Crescent«, forbereder et nyt Bjærgningsforetagende. Det gælder den saakaldte Russerfregat, som i September 1758 strandede ud for Tornby, og hvis Vrag Damgaard nu har lokaliseret. Det vides, at Fregatten havde en Bestykning paa 64 Malmkanoner, som vejer fra 1—3 Tons Stykke, og de er derfor meget værdifulde. Det er disse Kanoner, Damgaard har særlig Kik paa. I klart Vejr med rolig Sø har Fiskere, som har sejlet over Vraget, kunnet se, at Kanonerne ligger paa Havbunden.

#### Maskinmestrenes Havariforsikrings Kasses 50 Aars Jubilæum

Under smukke og festlige Former højtideligholdt Maskinmestrenes Forening Mandag Aften ved en Middag paa Skydebanen 50-Aarsdagen for Oprettelsen af Foreningens Havariforsikring, som fra en ringe Begyndelse har udviklet sig til et Foretagende, hvis Assurancesum nærmer sig Millioner.

Æresgæsten var den eneste af Stifterne, der endnu lever, tidligere Inspektør i D. F. D. S. Gilbert de la Laing, der ved Festen holdt en smuk Tale for sine Medstiftere.

Maskinmester Køhler holdt Hovedtalen om selve Havariforsikringen og udtalte bl. a.:

Paa Generalforsamlingen i »Skibsmaskinmestrenes Union« den 13. Januar 1891 fremsatte de daværende Maskinmestre Alex Larsen og de la Laing Forslag om, at der skulde oprettes en tvungen Forsikring med det Formaal at yde Erstatning til Foreningens Medlemmer for Tab og Beskadigelse af Ejendele, som Følge af Havari om Bord, eller Skibsforlis. Forslaget var et Led i de Bestræbelser, der udfoldedes for at skabe saa stor Tilslutning som mulig til Foreningen, og man mente, at der ved dette Forslags Vedtagelse vilde skabes fornyet Interesse og dermed ogsaa forøget Tilslutning.

Efter forskellige fæmlende Forsøg fremsattes et Forslag der gik ud paa, at ethvert Medlem af Foreningen skulde være forpligtet til at forsikre for et Beløb af 100 Kr., og at det derefter var en frivillig Sag, om man yderligere vilde forsikre Ejendele, dog kun indtil 900 Kr. ekstra, saaledes at der ialt kunde forsikres for 1000 Kr. Præmien, der blev fastsat til 1 pCt., skulde for de obligatoriske 100 Kr., betales af Foreningskontingent. Policen, der skulde fornyes hvert Aar, betales med 50 Øre. 2 Repræsentanter skulde vælges blandt Havariforeningens Medlemmer og to af Foreningens Bestyrelse, og disse skulde sammen forvalte og bestyre Havariforsikringskassen.

Forslaget blev vedtaget, og Havariforsikringen kom ind under bedre og fastere Former.

Maskinmesterforeningens Bestyrelse med Formanden, Hr. K. A. Rasmussen og Havarikassens Leder, Maskinmester Køhler i Spidsen var Værter. Blandt Gæsterne var Funktionærforeningens Formand, Raadmand Bouet, Direktør E. Mægaard, Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Styrmandsforenings Forretningsfører Christiansen.

#### Danmarks ældste Skipper

I hele Landet er der nu kun faa Veteraner tilbage fra 1864; en af dem er den 99-aarige Hans Hansen Piil fra Vordingborg, Sjællands sidste Veteran fra 1864. Om nogle Maaneder fylder Piil, som i sin Tid var Skipper, 100 Aar.

#### Udvidelsen af tyrkiske Værfter

bliver nu begyndt i stor Hast, efter at Forhandlinger med England om Levering af Handelsskibe ikke har ført til noget Resultat. Den tyrkiske Trafikminister har udtalt, at Tyrkiet vil udvide Værfterne, saa der kan bygges selv store Handelsskibe. Desuden skal der bygges et nyt Værft i Istanbul, hvortil Projektet er under Udarbejdelse. Det skal ligge ved Indløbet til Ismit-Bugten og vil i enhver Henseende blive moderne udstyret.

#### En Tørdok ved Langesund Værft

Der har længe været ført Forhandlinger om Bygning af en Tørdok ved Langesund Skibsværft. Det norske Storting har bevilget en Garanti til Arbejdets Udførelse. Forhandlingerne har imidlertid trukket ualmindelig længe ud, saa Arbejdsløn og Materialepriser er steget stærkt i Forhold til det oprindelige Overslag.

#### Pensionsforsikringsanstalten

En foreløbig Opgørelse viser, at Pensionsforsikringsanstalten i det forløbne Aar har tegnet nye Forsikringer, der repræsenterer Alders-, Invalide- og Enkepensioner til et Beløb af ca. 3,536,000 Kr. aarligt. Den samlede løbende Aarspræmie for de nylegnede Forsikringer udgør ca. 712.000 Kr., hvortil kommer ca. 1.044.000 Kr. som Kapitalindskud.

Som Følge af Tiderne har Afgangen indenfor Forsikringsbestanden været væsentlig større end normalt, men til Trods herfor kan Pensionsforsikringsanstalten dog ogsaa for Aaret 1940 notere en betydelig Fremgang. Anstaltens Forsikringsbestand pr. 31/12 1940 repræsenterer Alders-, Invalide- og Enkepensioner til et samlet Beløb af ca. 36,7 Mill. Kr. aarligt. Den samlede løbende Aarspræmie for de pr. 31. December 1940 ikraftværende Forsikringer udgør ca. 6.787.000 Kr.

#### Nye Motorskibe i den hollandske Kystskibsfart

Der vil blive bygget flere nye Motorskibe til Kystskibsfarten i Provinzen Groningen; det første er allerede løbet af Stabelen. Skibene forsynes med de mest moderne Maskiner og bruger kun lidt Brændstof i Forhold til den Fart, de kan skyde. Under Prøvefarten har man opnaaet en Hastighed af 10,5 Mil. De nye Skibe bliver indsat i Kystfarten mellem Holland, de danske Havne og de skandinaviske Landes Østersøhavne.

#### Svensk-tysk Søfartsaftale

De svensk-tyske Søfartsforhandlinger, som er blevet ført i Stockholm, er afsluttet med en Forlængelse indtil Juni Maaned af den Tonnage- og Fragtoverenskomst, som var gældende i 2. Halvaar 1940 mellem Søfartskomiteen af 1939 og Fachgruppe Reeder, Hamburg.

#### Hollands største Værft udvider sin Kapacitet

Hollands største Skibsbygningselskab »Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij«, Rotterdam, der blandt andet har bygget Hollands største Damper »Nieuw Amsterdam«, har for at kunne effektuere de Ordre, Fremtiden maa føre med sig, besluttet at udvide sine Anlæg betydeligt. Der er Planer om at købe et Areal paa 23,2 Hektar til et Beløb af 1,062,000 Gylden.

#### Generatorer til danske Smaaskibe

Efter Meddelelser, der foreligger igennem Dansk Sejlskibsrederiforening, har der gennem den seneste Tid været ført en Række Forhandlinger med Regeringen vedrørende en Laane- og Tilskudsordning, hvorigennem det kunde muliggøres, at der fremskaffedes Gas-Generatorer til de mindre danske Sejlskibe, hvis Forsyning med Brændselsoilier til Motorerne volder stadig stigende Vanskeligheder. Det ventes, at den Ordning, hvormed der er forhandlet, snart skal gaa i Orden. Imidlertid synes der at vise sig visse praktiske Vanskeligheder for Sagens Realisation, idet Fabrikkerne trods adskillige Forsøg ikke

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

endnu har faaet konstrueret en virkelig god, tilstrækkelig driftssikker Generator til Brug i Sejlskibe. Man haaber dog, at de fortsatte Undersøgelser paa dette Felt vil kunne føre til en tilfredsstillende Ordning.

Endnu for Januar og Februar ventes der fremskaffet visse, men sikkert meget beskedne Kvanta Olie, Petroleum og Benzin.

#### Det belgiske Havfiskeri genoptages

I den sidste Uge af det gamle Aar tog det belgiske Havfiskeri, der i Midten af December atter blev tilladt, et efter de herskende Forhold gunstigt Opsving. I samtlige belgiske Fiskerihavne blev Motorbaadene atter taget i Fiskeriets Tjeneste, og der blev alene til Zeebrugge indbragt 7270 Kilo Fisk.

#### Handelsforhandlinger med Schweiz

I nær Fremtid vil der i København blive indledet Forhandlinger med en schweizisk Delegation om Samhandelen mellem Danmark og Schweiz i det nye Aar. Forhandlingerne, der sandsynligvis vil blive indledet om fjorten Dage, vil komme til at strække sig over en Uges Tid.

#### Japan vil udvide sin Tankskibsflaade

Repræsentanter for det japanske Trafik-, Marine- og Handelsministerium og interesserede Industrikrædse har besluttet at foretage energiske Skridt til at forege den japanske Tankskibstonnage. Der vil inden længe med dette Formaal for Øje blive stiftet et Selskab, der faar en Kapital paa 7 Mill. Yen. Midlerne tilvejebringes dels af Staten, dels af de Rederier, der er tilsluttet Selskabet. Trafikministeriet har uafhængigt heraf besluttet at bevilge Støtte til Bygning af nye Tankskibe.

Oliekrigen mellem Japan og U. S. A. og de for Øjeblikket svævende Olieforhandlinger med Hollandsk Indien gør Bygningen af nye Tankskibe til et for Japan meget vigtigt Spørgsmaal.

#### Lukkes Thyborøn Kanal?

Efter Forlydende er der inden for Limfjordskommissionen opnaaet Flertal for Lukning af Thyborøn Kanal og om i Stedet at skabe en Kanal fra Hanstholm til Thisted. Man har ogsaa overvejet Bygningen af en Kammerluse ved Thyborøn, men da denne vil koste en Snes Millioner, og Kanalens Lukning kan gøres for 8 Mill. Kr., foretrakkes det sidste Projekt. En eventuel Hanstholm-Thisted Kanal vil blive 20 km lang og naturligvis give store Beskæftigelsesmuligheder. Den officielle Afgørelse lader næppe vente paa sig. Trafikminister Gunnar Larsen ønsker i hvert Fald en meget snarlig Løsning paa hele Spørgsmaalet, ogsaa m. H. t. Færdigbyggelsen af Hanstholmhavnen.

#### Rutedamperen »Jylland« grundstødt

Ruteskibet »Jylland« grundstødte forleden i Kalundborg Fjord. En Svizzerdamper, der gik til Undsætning, fik Skibet af Grunden og bugserede det ind til Kalundborg, hvorfra de ca. 250 Passagerer blev befordret videre i Ekstratog.

#### Der stanges Kul

I Selsøvig ved Horns Herred er flere af Egnens Fiskere i disse Dage gaaet i Gang med at stange Kul.

Forholdet er det, at der her findes et gammelt Udskibningssted, hvor der før i Tiden blev udloset Kullaster til Egnen. Ligesom under sidste Krig har man fundet det Umagen værd at søge at faa Kullene op. Man hugger Hul i Isen, og med Aalejern og Ketchere hentes Kullene op fra Dybet. Det kan blive til ret gode Fangster. En enkelt Fisker trak saaledes forleden over en Hektoliter Kul op.

#### Den nye svenske Malmø-Færge

De første Tegninger til en ny Togfærge til Ruten Malmø—København ligger nu færdige hos Jernbanestyrelsen.

Færgeen beregnes at ville koste 4 Mill. Kr., og det ventes, at Regeringen vil fremsætte Forslag til Bevilling. Den nye Færge faar betydelig bedre Pladsforhold end den nuværende over 40 Aar gamle Togfærge »Malmø«. Færgeen bliver 94,15 m lang og faar to Jernbanespor paa en samlet Længde af 146 m. Færgelejerne har ikke tilladt nogen væsentlig Forøgelse af Skibets Længde. Færgeen vil faa en Maskinkraft paa omkring 4500 HK, og Farten beregnes at

ville blive 15 Knob, den nye Færge vil kunne medføre 1300 rejsende med Jernbanevogne ombord og uden disse 1800 Passagerer, hvilket er en betydelig Forøgelse. Fartøjet bliver dieseldrevet og iøvrigt med moderne Udstyr. Den nye Færge skal, hvis det bliver nødvendigt, med enkelt Ændring ogsaa kunne besejle Ruten Trelleborg—Sassnitz.

Den gamle Malmø-Færge, som vil blive oplagt i Reserve, har gaaet i regelmæssig Trafik mellem Malmø og København siden 1900. I de forløbne 40 Aar er der med Togfærgerne paa denne Rute befordret 6,2 Mill. Tons Gods i direkte Vogne uden Omlæsning og over 4,1 Mill. Rejsende.

#### Plan om midlertidig Færgerute Rødby—Tyskland

Der gøres for Tiden energiske Bestræbelser for at faa etableret en midlertidig Færgeforbindelse mellem Rødbyhavn og Grossenbrode i Holsten som en Forløber for den store, internationale Rute over Rødby—Femern.

Fra interesseret Side i København er der rettet Henvendelse til Trafikministeriet med Hensyn til Ruten Etablering. Med en meget ringe Bekostning vil der i Rødbyhavn kunne træffes de nødvendige Anordninger til Færgerne, og der er Færger til Raadighed, saa Ruten vil kunne være i Gang til Foraaret, hvis Sagen gennemføres snarest. Man tænker i denne Forbindelse paa en af Hundested-Færgerne.

Trafikminister Gunnar Larsen udtaler herom:

— Det er en udmærket Rute, der er foreslaet. Men om den kan blive til noget nu, er jeg ikke sikker paa. Jeg tror det ærlig talt ikke! Det vil jo afhænge af, om man kan skaffe Olie til Færgeen, der gaar med Dieselmotorkraft. Og desuden kan man jo ikke overse, at der er ringe Automobiltrafik for Øjeblikket, saa Færgeruten af den Grund vilde være mindre paakrævet nu end under normale Tider.

Hvordan det kan gaa senere, kan jeg ikke vide. Forslaget er saadan set meget fornuftigt — der er blot i Øjeblikket ringe Udsigter til, at vi kan realisere Planen, først og fremmest fordi vi vil faa svært ved at skaffe Olie til Færgeen.

#### Enorm Travlhed paa Amerikas Skibsværfter

Amerikanske Skibsværfter arbejder under Højtryk og er inde i en af de travleste Perioder, man nogensinde har oplevet i Fredstid. Ifølge »Bulletin of the American Bureau of Shipping« var der hen imod Aarets Slutning 329 Skibe med 1,551,895 Br. Rg. Tons under Bygning, hvilket er en Fremgang paa 40—50 pCt. i Forhold til Aaret forud. Ca. 1/3 af de Skibe, som bygges i Øjeblikket, betales med de 6 Mill. Dollars, der bevilligedes den amerikanske Søfartskommission.

Af de Skibe, som nu er under Bygning, er de 100 Handelsskibe med en Tonnage paa 737,580. 59 er Tankbaade paa ialt 558,310 Tons. 25 er Passagerskibe paa ialt 221,580 Tons. Resten er Færger, Slæbebaade, Trawlere, Skoleskibe, Kyst- og Redningsbaade.

#### Albert-Kanalen aabnet for Trafik

Belgiens betydeligste Vandvej, den store Albert-Kanal aabnedes for Trafik forleden.

Kanalen, der gaar mellem Liège og den store Havneby Antwerpen, har været under Arbejde i flere Aar.

Arbejdet har under hele Fuldførelsen været forsinket, særlig af store Dæmningsbrud, og selve Aabningen i Foraaret forhindredes af Krigen.

#### Rumæniens Olieproduktion

Rumæniens Olieproduktion udgjorde i November Maaned ca. 404,000 Tons mod 507,000 Tons i samme Maaned f. A., altsaa en Nedgang paa over 100,000 Tons.

Produktionen udgjorde i Tiden Januar—November 1940 ca. 5,500,000 Tons mod 5,715,000 Tons i samme Tidsrum 1939.

De 14 største Selskabers Boringer udgjorde i November 18,260 m mod 20,000 m f. A. og i Januar—November 225,589 m mod 230,000 m i samme Tidsrum f. A.

#### Ordensdekorationer

Skibsreder, Konsul Knud Lauritzen har faaet tildelt Ridderkorset af 1. Klasse af Finlands hvide Roses Orden.

Skibsmægler, Konsul I. U. Jepsen, Korsør, har faaet tildelt Fortjenstkorset af 3. Klasse af den tyske Ørns Orden.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL** AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

GAAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

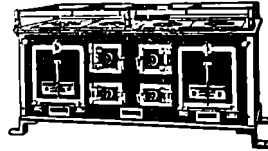
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »



**M. B. COHN**  
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.  
TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE  
BRUNDLAET 1848

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN** A/S  
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION &amp; INDEMNITY

HYRE- &amp; EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

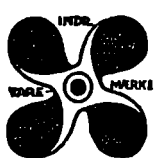


PALÆGADE 2 TLF. C. 6

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon : 9246Telegramadr. :  
MONTANAKULBrug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterIndehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang Ill. Katalog**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
V A S A (Finland)Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular linesTelegrams :  
Vinkco **ROTTERDAM** Telephone:  
24880 (8 Lines)  
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770  
TELEGR. -JANBY-



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 C. Clausen, Haderslev.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Bugerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rederi A/S »Isafold«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 4

FREDAG 24. JANUAR 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den amerikanske »Lend and Lease Bill«, der nu er til Behandling i Kongressen, vil, saafremt den bliver vedtaget i den Form, hvori den er forelagt, praktisk talt gøre Præsident Roosevelt til amerikansk Diktator. For Shippingfolk er en af de mest interessante Følger af Loven den, at den sætter den amerikanske Præsident i Stand til uden Kongressens Samtykke at ophæve Neutralitetslovens »Cash and carry« Princip, saaledes at det vil blive muligt at sætte amerikanske Handelsskibe ind i Farten paa England. De udenrigspolitiske Konsekvenser af en saadan Foranstaltning ligger det uden for denne Artikels Rammer at komme ind paa, men fra et shippingmæssigt Standpunkt, vil Loven naturligvis betyde en betydelig Styrkelse af den engelske Tonnagesituation, idet der samtidigt i Kongressen er forelagt et Lovforslag om for den amerikanske Stats Regning at bygge 200 Skibe hver paa 7500 Ts. Br. Disse Skibe, der skal fuldendes hurtigst muligt, skal bygges efter samme Principper, som de der er lagt til Grund for Bygningen af de for engelsk Regning i Amerika allerede bestilte Skibe, nemlig at de enkelte Dele bygges paa forskellige Fabrikker og derefter samles paa Skibsværfterne. Det maa formodes, at denne Fremgangsmaade vil fremskynde Bygningen betydeligt, i Særdeleshed naar man tager den amerikanske Staal- og Maskinindustriens kæmpemæssige Kapacitet i Betragtning. Hvorledes Kvaliteten af disse Skibe bliver, er en anden Sag, men de amerikanske Standardskibe, der blev bygget under Verdenskrigen, gjorde Forholdene under hvilke de var byggede taget i Betragtning, god Fyldest under Krigstiden, og det var naturligvis det vigtigste. For Verdensskibsfarten efter Fredsslutningen kan der imidlertid opstaa alvorlige Problemer i Forbindelse med Afviklingen af et saadant Krigstidsfænomen, selv om man denne Gang har Erfaringerne fra Tiden efter sidste Krig at bygge paa.

Beretningerne udefra om de oversøiske Markeder er stadig sparsomme. De engelske Regeringsrater er stadig uforandrede, hvorimod der synes at raade en betydelig Fasthed paa de frie oversøiske Markeder. Erts fra Vizagapatam til USNH. er saaledes sluttet til \$20.- og Sukker fra Philippinerne til US. Atlantic eller U.S. Gulf har betalt \$15.- Af andre repræsentative Noteringer skal nævnes Kul fra Calcutta til Singapore til 19½ Rupi og Fosfat fra Golfen til Sydafrika til \$15.50. Der cirkulerer ligeledes stadig en Del Kornordrer fra saavel Nord- som Sydamerika til Portugal og Spanien, men det synes at være vanskeligt at skaffe Tonnage herfor.

Paa vore hjemlige Markeder har der været jævn god Beskæftigelse. Der er stadig en Del Trælaster fra de endnu aabne svenske og finske Havne til Nord-Vesttyskland og Holland. Norrkøbing/Delfziel sluttedes f. Eks. til Sv. Kr. 100. Der søges ligeledes Tonnage for Salpeter fra Skiensfjorden. Raterne herfor ligger noget bedre. For 3000 Ts. til Danmark notes f. Eks. nu Kr. 21.— og for en lignende Last til Sydfinland kan antagelig opnaas omkring Fmk. 260. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der kun været ringe Forretning, og der synes at være visse Vanskeligheder med at skaffe Sten. Heldigvis

kommer der dog en Del Kul og Koks til Landet med Jernbane.

### AARETS STATUS

Den i Aarets Løb foregaaede Stigning i Priserne har i sig selv været af betydelig Omfang, hvortil kommer, at Stigningen navnlig for Levnedsmidlerne har maattet give sig et stærkere Udslag i Detailpristallet her i Landet end i saadanne andre Lande, hvor Fødevarernes Pris paa Grund af den i disse Lande førte Landbrugspolitik tidligere laa højere end i Danmark. Uanset Opgangen i Landbrugsvarernes Priser viser dog Engrospristallet og de i Afsnittet om Handel og Samfærdsel foretagne Beregninger om Ind- og Udførselens Værdi, at denne Opgang for vore vigtigste Udførselsvarer ikke har holdt Skridt med Stigningen for Importvarerne. Til Trods for denne ugunstige Forskydning i Samhandelen med Udlandet, viser Bankernes Udlandskonti en stærk Stigning, fordi Mængden af indførte Varer er faldet betydeligt mere end Udførselernes Mængde. Det derved fremkomne Tilgodehavende overfor Udlandet har i Forbindelse med Nedgangen i Erhvervslivet fremkaldt en betydelig Pengerigelighed, der bl. a. har givet sig Udslag i en Opgang i Obligationernes Kurs.

For Landbrugsproduktionens Vedkommende har Driftsresultatet under disse Forhold foruden af en Bedring i Priserne paa Landbrugets Varer været præget af Formueforbruget ved Nedbringningen af Husdyrbestanden og af Mindreforbruget af indførte Raavarer, saaledes at Udbyttet opgiort i Penge bliver større end det virkelige driftsmæssige Udbytte. Det har paany vist sig, at det danske Landbrugs store Produktionskapacitet paa afgørende Maade er betinget af den i Forhold til den hjemlige Avl af Foderenheder beskedne Indførsel, navnlig af proteinholdige Foderstoffer.

Industri, Haandværk og Handel har paa adskillige Omraader været vanskeligt stillet, fordi den vanlige Tilførsel af Raavarer er blevet formindsket, saaledes at Produktionen og dermed Beskæftigelsen har maattet indskrænkes, og baade Engros- og Detailhandelen har haft færre Varer at handle med. Paa den anden Side er nye Produktioner taget op, og en bedre Udnyttelse og en Strækning af de forhaandenværende Lagre af Raastofferne er iværksat. Dette har bl. a. i Forbindelse med Arbejdsdelingen medført, at Stigningen i Arbejdsløsheden har kunnet begrænses, og der er desuden igennem Lovgivningen tilvejebragt betydelige Muligheder for at holde Beskæftigelsen oppe.

For Skibsfartens Vedkommende foreligger der ikke i Øjeblikket tilstrækkelige talmæssige Oplysninger til, at der kan foretages en Vurdering af de særlige Forholds Betydning for Handelsflaadens Virksomhed i det forløbne Aar.

Som Helhed har Aaret været præget af Prisstigningen og de Foranstaltninger, der har været iværksat for at begrænse den, og af Bestræbelserne for indenfor de foreliggende Muligheder at holde Beskæftigelsen oppe.

De foreliggende meget vanskelige Tilførselsforhold har i det hele øvet en betydelig Indflydelse paa alle Omraader af Danmarks Erhvervsliv og den danske Befolknings Levevilkår, saaledes som det var at vente, naar Hensyn tages til, at baade Beskæftigelses

Omfang og Levefodens Højde er betinget af det store Omfang, Samhandelen med Udlandet og Handelsflaadens økonomiske Betydning hidtil har haft.

### ØSTERSØFRAGTERNE

Svenska Handelsbankens Fragtindeks for Østersø-Smarkederne viser for December 1940 en Stigning i Forhold til November paa 11 Points til 296, eller ca. 4 Procent. Det svenske Indeks er beregnet med Grundlag August 1939 = 100, og Fragtniveauet laa saaledes ved Udgangen af 1940 tre Gange saa højt som umiddelbart før Krigens Udbrud. Efter Skagerakspærringen er Fragterne steget betydeligt. Kulfragterne er fra November til December uforandret 279, men Oliekagefragterne er steget 16 Points til 300, Trælastfragterne med 19 Points til 369 og Stykgodsfragterne med 10 Points til 238.

Fragtindeks for de sidste tre Maaneder har været følgende:

	Okt.	Nov.	Dec.
Generalindeks . . . . .	267	285	296
Importfragter . . . . .	261	281	290
Kulfragter . . . . .	279	279	279
Oliekagefragter . . . . .	243	284	300
Eksportfragter . . . . .	273	289	303
Trælastfragter . . . . .	332	350	369
Stykgodsfragter . . . . .	213	228	238

### DANMARKS BETALINGS-BALANCE

Danmarks Betalingsbalance overfor Udlandet er det naturligvis meget vanskeligt at skønne over, saa længe nærmere Oplysninger ikke er tilvejebragt, udtales det i de »Statistisk-Økonomiske Oversigter for Aar 1940«. Hvad der foreligger i Øjeblikket, er Tallene for Vareomsætningen med Udlandet; denne kan antages at have givet et Overskud paa ca. 150 Mill. Kr. Et lignende Beløb kan man maaske regne med som Handelsflaadens indtjente Bruttofragt eller maaske ca. 100 Mill. Kr. Nettofragt. Overfor disse 250 Mill. Kr. staar en Forøgelse af Nationalbankens og de private Bankers udenlandske Tilgodehavender paa ca. 425 Mill. Kr. Forskellen, ca. 175 Mill. Kr., hvortil maa lægges Beløbet for Renter og Afdrag betalt til Udlandet, kan skyldes Forudbetalinger hidrørende fra 1939 (Beløbet blev i Oversigten for dette Aar anslaaet til henimod 100 Mill. Kr.).

### PROVINSHAVNENES TAKSTER

Som det vil erindres, har Aarhus Havn staaet i Mod-sætningsforhold til de øvrige danske Havne, hvad Taksterne angaar. Havnen, der ikke er Medlem af Provinshavnens Sammenslutning, har indtaget en Særstilling og holdt billigere Takster.

Nu synes dette Forhold at være ved at slide sig selv i Lave paa en for Aarhus tilfredsstillende Maade, udtaler Borgmester *H. P. Christensen*, Aarhus, der er vendt hjem efter en Række Forhandlinger i København, til Aarhusbladene. Havnetaksterne fastsættes for en fire-aarig Periode ad Gangen, og der skal nu fastsættes Takster for Tiden 1941—45. For første Gang er Aarhus indbudt til at deltage i Taksternes Fastsættelse. Der er nedsat et snævrere Arbejdsudvalg, i hvilket Aarhus er blevet repræsenteret ved mig.

Aarhus har den Opfattelse, at Tiderne er saa vanskelige, at det næsten er umuligt at fastsætte Takster for en længere Periode, og derfor ønsker vi fra aarhusiansk Side de nuværende Takster forlænget foreløbig for et Aar. Der sker i hvert Fald næppe større Ændringer, siger Borgmesteren, for Trafikministeren har stillet i Udsigt, at der ikke vil blive foretaget andre Ændringer, end der kan opnaas Enighed om, hvilket formodentlig vil sige, at Aarhus nu faar den Indflydelse paa Taksterne, som Havnens Størrelse og Betydning berettiger den til, men som den ikke har haft i mange Aar.

Erhvervenes Folk vil komme til at deltage i Forhandlingerne, og de vil formodentlig kunne tilføre Takstkommissionen megen Erfaring og Viden af Betydning for det endelige Resultat.

### KRIGSFORSIKRINGEN FOR SKIBE

Under Landstingsudvalgets Behandling af Tillæget til Loven om danske Skibes Forsikring, blev der af Handelsministeren givet Udvalget nærmere Oplysninger om Forslagets Rækkevidde og om Krigsforsikringens hidtidige Virksomhed.

Da de Grunde, der har motiveret Bestemmelsen i Lovforslagets § 1, 4. Stykke, synes at gøre sig gældende med samme Styrke ogsaa for det Tilfælde, at et Skib gaar tabt ved en Søulykke, der ikke skyldes Krigsaarsager, har Handelsministeren stillet og Udvalget tiltraadt et Ændringsforslag, hvorved nævnte Stykke faar følgende Indhold:

«Naar et i Institutet forsikret Skib sælges, pantsættes eller gaar tabt ved Søulykke, for hvilken Erstatning ikke ydes af Krigsforsikringen for danske Skibe, og den ubehæftede Værdi, jfr. Prgf. 2, 2det Stykke, af Rederiets Skibe med Tillæg af Forsikringssummer, der er baandlagt for Rederiet i Henhold til Prgf. 11 i Lov Nr. 183 af 4. Maj 1939, som Følge heraf bliver mindre end Rederiets Garantiforpligtelse i Henhold til Lov Nr. 183 af 4. Maj 1939 og nærværende Lov, kan Bestyrelsen for Krigsforsikringen for danske Skibe kræve, at Rederiet stiller en af Bestyrelsen godkendt Sikkerhed for den Del af Rederiets Garantiforpligtelse, der er paalagt Rederiet paa Grundlag af det solgte, pantsatte eller forulykkede Skib.»

Med denne Ændring anbefaler Udvalget Forslagets Vedtagelse.

### SMAASKIBSFARTENS VANSKELIGHEDER

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har holdt Generalforsamling i København, og Medlemmernes vanskelige Kaar blev drøftet. Spørgsmaalet om Fragtraterne var Genstand for en ivrig Diskussion, idet mange ønskede en Forhøjelse paa 125 Procent, medens Bestyrelsens enstemmige Forslag kun lød paa 100 Procent. Der lød stærke Røster om de næsten fortvivlende Forhold, som vor Smaaskibsfart maa kæmpe med.

Forretningsfører, cand. polit. *E. Borch Johansen* udtalte som Indledning til Aarsberetningen, at det forløbne Aar paa næsten alle Maader havde været et enestaaende Afsnit af Foreningens Liv. Allerede fra Krigsudbrudet i 1939 omformedes Tilværelsen for Skibsfarten og dens Organisationer gennemgribende, og fra den 9. April i Fjor har der maattet opbygges helt nye Livsformer paa en Række væsentlige Punkter.

Fri Erhvervsudøvelse paa Søen, hed det i Beretningen, er der snart ikke mere noget, der hedder. Efterhaanden bindes alle Forhold af Betydning af Traktater, Lovbud og Reguleringer, saaledes at der snart ikke er andet end Farerne og Risikoen for den søfarende Mand — og Vanskelighederne for hans Organisationer — der er ladt tilbage fuldt og ubeskaaret.

Om Medlemstal og Tonnage hed det, at begge er vokset ikke ubetydeligt, og der findes nu, bortset fra Rederierne, næppe Smaaskibe, som staar udenfor.

Desværre er der indtruffet en Række Skibstabs, saavel Krigs- som Søulykker, og flere Medlemmer af de skadede Skibes Besætninger er kvæstet eller omkommet.

Som Følge af Handelsrestriktionerne har Indforslen af Tonnage været ringe. Valutacentralen har atter inddraget Skibe under de Varer, der kræver særlig Bevilling. Ogsaa Udførsel af Skibe er underkastet særlig Tilladelse.

Der synes i de seneste Tider at være opstaaet visse Muligheder for i Forbindelse med den almindelige Beskæftigelsespolitik at faa Statslaan til Nybygninger. Der arbejdes ogsaa paa at faa Andel i Statstilskudene til Reparationer, men det er muligt, at Skibe ikke kan bringes ind under den almindelige Lov, saaledes at der maa vedtages en særlig Lov.

Paa Generalforsamlingen i Vejle i Fjor vedtoges det at forhøje Krigstillæget til 40 pCt., dog 45 pCt. for Gedser, Nysted og Rødbyhavn og 65 pCt. for Bornholm. I Juli fulgte en ny Forhøjelse til 75 pCt., 80 pCt. for Gedser og

100 pCt. for Bornholm — en Sats, der dog hurtigt ned-sattes til 80 pCt.

Om Brændselsituationen i det forløbne Aar udtaltes, at der i Foraaret 1940 opstod en kritisk Situation, som skærpedes efter den 9. April.

Beskæftigelsen var i Aarets Løb ujævn — ret god i Sæsonens Begyndelse efter Isvinteren og ret stille i Sommermaanederne. Tysklandsfarten spillede periodevis som sædvanlig en ikke ringe Rolle til Trods for de slette Certepartier. Foreningen har rettet talrige Opfordringer til de større Afskibere om at fremskynde Transporterne i den lyse Aarstid, og medens der ikke var saa meget at transportere. Desværre tages disse Henstillinger kun i ringe Omfang til Følge, hvorfor der sidst paa Aaret var visse Vanskeligheder, f. Eks. med Brunkul og Torv.

Konkurrencemulighederne overfor Landtransportmidlerne er stadig vanskelige. Ganske vist er Landevejstrafikken hemmet af Olie- og Benzinknaphed, men Jernbanerne fortsætter den traditionelle Tabspolitik og har ikke blot i tilnærmelsesvis rimelig Grad taget Hensyn til de store Prisfordyrelser. Misforholdet er derfor yderligere uddybet og vanskeliggør det i høj Grad for Smaaskibsfarten at opnaa en rimelig Dækning af Krigens Omkostninger.

Foreningen har i en Række Tilfælde protesteret mod Fordyrelsen af de nødvendige Artikler, saaledes Olie, men det har været forgæves. Der er gjort et Arbejde for at bane Vej for øgede Tilførsler til Landet af Olie, Sejldug og Torvværk.

Endvidere er der protesteret mod, at Mæglerne uden Forhaandsforhandling med Foreningen foretog en meget betydelig Forhøjelse. Det, der skete, er, at man uden Varsel opkrævede Betaling efter en af Ministeriet i 1933 godkendt Takst og ophævede den frivillige Takst, som var gennemført ved Forhandling i 1933.

Ligeledes er der protesteret mod Forhøjelserne af Bropengene, da disse skader Søtransportens Konkurrenceevne overfor Banerne og derigennem ogsaa Havnene selv. Der er taget et Arbejde op for at skaffe Skibene Fritagelse for Havnepenge, naar de anløber Havne paa Grund af Krigs- eller Minefare. Næsten alle Havne har stillet sig imødekommende.

Om Generator-Sagen er der forhandlet med Staten om en Laane- og Tilskudsordning, som forventes at komme i Orden snart. Det ser imidlertid ud til, at Fabrikerne endnu ikke har konstrueret en virkelig god Generator.

Endelig omtalte Forretningsfører Borch Johansen Kaskoforsikringerne:

Opmærksomheden henledes paa, at de allerfleste af vore Skibe er stærkt underforsikret, og at der ved Fastsættelse af, hvad der er rimelig Rate, bør tages Hensyn til, at de allerfleste er Selvassurandører for et betydeligt Beløb, hvorfor der bør være en Dækning i Fragterne. De hidtil opnaaede Fragter har kun i ringe Omfang tilladt at assurere de virkelige Skibsværdier.

Aarsregnskabet balancerer med 33,094 Kroner og udviser et Underskud paa 7782 Kr. Hjælpefondet balancerer med 3745 Kr. og udviser en Status paa 54,100 Kr. Sygeforsikringens Balance er paa 1225 Kr. og Status paa 6549 Kr.

I Tilslutning til Borch Johansens Beretning tog Departementschef *Jespersen* derefter Ordet, og bragte en Hilsen fra Handels- og Søfartsminister *Halldan Hendriksen*, der gav Udtryk for Ønsket om en frugtbart Drøftelse til Gavn for Sejlskibserhvervet og dermed for vort Land.

I Beretningen, sagde Departementschefen, blev der fremført store Problemer. Der har været store Vanskeligheder at kæmpe med, men det er Sejlskibsrederne jo efterhaanden vant til. 500 gode danske Sømænd og Fiskere er blevet derude paa Havet — paa Ærens Mark. I Ministeriet vil vi altid være parat til at gaa ind i et snævert og intimt Samarbejde. Den danske Sejlskibsflaade er en Faktor af den største Betydning for hele det danske Samfund.

Ogsaa Fyrdirektør, Kommandør Sinding, bragte Sejlskibserhvervets Mænd en smuk Hyldest.

Der udspandt sig derefter en Debat om Sætteskippernes Rettigheder. Man enedes fra sna at sige alle Sider om, at Sætteskipperne burde have Ret til at føre Skibe paa over 100 Tons Brutto — i alle Tilfælde burde Grænsen sættes til 150 Tons, hvorved vor Smaaskibsfart vilde møde uvurderlig Støtte.

Man kom derefter ind paa en udførlig Drøftelse af Fragtratesagen. Bestyrelsen har ment det rigtigst at fastholde Minimumsratepolitikken, saaledes at der kun sker en Forhøjelse fra de nu gældende 75 Procent til 100 Procent. Det er grumme lidt, sagde Forretningsføreren, og dækker ikke vore Omkostninger, men alligevel har vi vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at fastsætte Krigstillægget til 100 pCt.

Diskussionen om dette Emne blev meget lang. Faren for, at Minimalfragten paa 100 Procent nemt vilde blive opfattet som Maksimalfragten, understregedes. Der lød iøvrigt mange Røster for en Forhøjelse til i alle Tilfælde 125 pCt., men Resultatet blev 100 pCt.

Endelig vedtog man en Kontingentforhøjelse.

## FALSTERBO-KANALEN

Det forlyder, at Falsterbo-Kanalen, som skærer igennem Sveriges Sydspids, vil blive aabnet for Trafik fra den 1. August i Aar.

En stor Del af Kanalen er allerede færdigbygget. Kanalens Byggeomkostninger løber op til 11,5 Mill. svenske Kroner.

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal af Statistisk Departement over Skibsfarten paa danske Havne, fremgaar det, at det samlede Antal Anløb i Juli Kvartal 1940 androg 15,800. Tonnagen udgjorde 1,714,000 N.R.T., og der udlossedes 1,765,000 Tons Gods og indladedes 753,000 Tons.

I Sammenligning med Farten i det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Juli Kvartal 1939, er den samlede Fart formindsket til ca. Halvdelen, maalt med den samlede Godsomsætning.

## SVENSK SKIBSFARTS FREMTIDSUDSIGTER

Formanden for Sveriges Redareforening, Skibsreder Generalkonsul Gunnar Carlsson, Göteborg, har i »Transbladet« for Januar 1941 givet en sammenfattende Oversigt over det forløbne Aar samt udtrykt sine Tanker for det nye Aar. Det hedder heri blandt andet:

Det er altid svært at profetere om Udviklingen af et Erhverv som Rederieringen, da den beror paa saa mange forskellige Omstændigheder, baade økonomiske og politiske, og i Aar er det sværere end nogensinde.

Varigheden og Resultatet af den Jættekamp, der nu foregaar i Verden, vil blive udslagsgivende for saa godt som alle Landes og alle Erhvervs fremtidige Udvikling, og maaske i særdeles høj Grad for vort eget Land og dets Næringsliv, indeklemt som vi er imellem de to Interessesgrupper og samtidig i ikke ringe Udstrækning afhængig af dem begge. Hvornaar en fri Trafik over Verdenshavene kan genoptages, er det umuligt at forudse — hvornaar Arbejdet paa Genoprettelsen af den svenske Linietrafik i det svenske Næringslivs Tjeneste skal kunne genoptages, er det ligesaa umuligt at forudsige nu. Alt hvad vi med Sikkerhed kan sige er, at engang vil fredelig Samfærdsel over Havene igen komme i Stand, det kommercielle Samarbejde mellem Nationerne vil igen blive optaget, og ligesom vi i Dag ruster til det yderste for at holde vort Land uden for de kæmpendes Rækker og derigennem bevare det som en fri og uafhængig Nation, saaledes bør ogsaa den svenske Rederivirksomhed ruste saa at den igen engang kan hævde sin Stilling paa Verdenshavene og kan genopbygge det, som i Dag maaske ser ud til at være delvis i Ruiner. Vor højstaaende svenske Skibsbygningsindustri og det gode Samarbejde mellem svensk Rederiering og svensk Skibsbygning er Aktiver, som ikke kan værdsættes højt nok. Vore Værfter er i Dag beskæftigede til Grænsen af deres Kapacitet for de næste to Aar. Det er glædeligt at konstatere, at denne Beskæftigelse i meget høj Grad gælder Ordre fra svenske Redere; det er glædeligt ikke mindst fordi det viser, at der blandt den svenske Søfarts Mænd, trods alle mørke Skyer i den nuværende Horisont, findes en udbredt fast Tro paa Fremtiden og en Tillid til, at svensk Skibsfart endnu en Gang vil faa en Opgave at løse i den internationale Handels og Samfærdsels Tjeneste.

Det er denne faste Tro paa Fremtiden og denne Tillid til vore egne Muligheder, vore egne Ressourcer og vor egen Evne til stadig udadtil at hævde vor Stilling, som er den vigtigste Forudsætning for et fortsat fremgangsrigt Arbejde.

## BETRAGTNINGER OVER SØNÆRINGSLOVEN

Maskinmester J. Zoega har i Maskinmestrenes Blad "Maskinmesteren" skrevet en Artikel med ovenstaaende Titel.

Det hedder deri:

Den 1. Januar 1940 bestod den danske Handelsflaade af ca. 53 pCt. B.R.T. Motorskibstonnage og 47 pCt. B.R.T. Dampskibstonnage, hvoraf altsaa fremgaar, at under Halvdelen af vor Handelsflaade er dampdreven.

1912 sendte Det østasiatiske Kompagni det første danske søgaaende Motorskib ud, og langt det overvejende Antal Motorskibe kan derfor regnes at være tilgaaet Handelsflaaden i de sidste 28 Aar. I hvert Fald en Del af Skibene, hvor Søneringsloven kræver Maskinmester.

Det bemærkes, at ovenanførte Tonnagetal ogsaa omfatter Skibe, hvor Søneringsloven ikke kræver Maskinmestre.

Motorskibenes Antal i Forhold til Dampskibe, hvor Loven kræver Maskinmestre paamønstret, ligger dog nær Antallet af Dampskibe, om ikke over, hvorfor Spørgsmaalet om en Ændring af Lov om Sønering af 28. Februar 1916 hvad angaar Maskinmestre gør sig gældende.

I Søneringsloven af 25. Marts 1892 stod bl. a.: »For at opnaa Bevis som Maskinmester af 2. Kl. skal vedkommende have faret i mindst 1 Aar som Maskinpasser eller i mindst 2 Aar som Medhjælper (Assistent) i Dampskibe m. m. — man bemærker »Dampskibe«.

Fra 1912 til 1916 er der en mindre, men dog jævn Stigning i Bygning af Motorskibe. Og efter 4 Aars Forløb, nemlig i 1916, tilpasses Søneringsloven af 1892 den daværende Udvikling i Bygning af Motorskibe. De 2 Aar som Medhjælper (Assistent) i Dampskibe ændres derhen, at det ene Aar kan erstattes med Sejltid i Motorskib, og samtidig kom Tilføjelse om de 3 Md. Fyrbødertjeneste, der siden da har været obligatorisk, men næppe særlig populær. De 3 Md. var dog incl. det ene Aars Dampertid.

Fra 1916 stiger nu Tilgangen af Motorskibe noget hurtigere, men først efter 1920 kommer der rigtig Fart i Bygning af Motorskibe. Ø. K. udskifter sine Dampskibe med Motorskibe og andre Selskaber følger efter.

Motorskibene skal bruge Maskinmestre, men den i Loven af 1916 krævede Sejltid for at opnaa Bevis som Maskinmester kan ikke opnaas i Motorskibe alene. I flere Selskaber, der helt er gaaet over til Motorskibe, maa Assistenterne afmønstres og søge den lovbefalede Dampertid hos Rederier, der har Dampskibe, — en upraktisk og besværlig Ordning, selv om det kan være gavnligt at skifte Arbejdssted en Gang imellem.

Vanskeligheden ved at faa Dampertid er meget mærkbar, og det har i flere Aar været svært at faa et saadant Arrangement, at Dampertid kunde faas. At en saadan Kalamitet en Gang vilde indtræffe, er jo ganske naturligt, naar under Halvdelen af Handelsflaaden skal give hver Assistent, der ønsker at sejle sin Tid ind, mindst 1 Aars Dampertid.

Ændringen af Søneringsloven af 1892, der fandt Sted 1916, var vel paa det Tidspunkt passende og kunde slaa til nogle Aar frem i Tiden. Udviklingen er løbet fra Søneringsloven af 1916, og en Tilpasning bør finde Sted, naar Tiden dertil er inde. Forhaabentlig kommer der en Opgangstid igen for den danske Handelsflaade, en Tid, hvor det danske Flag igen frit kan vises paa Verdenshavene.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Stærkt formindsket Trafik paa Malmø

Trafiken paa Malmø Havn var i Fjor paa Grund af Krigsforholdene stærkt formindsket, og Godstransporten udgjorde iflg. »Sydsvenska Dagbladet« kun 1,128,415 Tons mod 1,929,186 Tons i 1939, hvilket er en Formindskelse med ca. 42 pCt.

### Ny norsk Isbryder

I den nærmeste Fremtid vil man i Norge paabegynde Bygningen af en kraftig Isbryder, der især skal kunne sættes ind i Trafiken paa Svalbard om Vinteren. Isbryderen bliver paa 3,500 Tons og faar et Maskineri paa 6—7,000 HK.

### Fiskekuttere under Bygning

Frederikssund Skibsværft (Direktør Kristian Andersen) har afsluttet Kontrakt om Levering af fire nye Fiskekuttere, en 20 Tons Kutter, forsynet med en 60—70 HK.

Hundested-Motor til Fiskeskipper V. Larsen. Rødbyhavn, og en 30 Tons Kutter, forsynet med en 75—85 HK. Hundested-Motor, til Fiskeskipper Ejner Andersen, Thyborøn, samt to 50 Tons Kuttere, hver forsynet med en 120 HK. Tuxham-Motor, til Esbjerg. De fire Kuttere skal endvidere forsynes med elektrisk Installation og iøvrigt moderne udrustes.

Værftet har ligeledes saa godt som færdigbygget til Brug ved Grenaa Lodseri en ny 30 Fods Lodsmotorbaad, forsynet med en 25—30 HK. Motor fra Grenaa Havn Motorfabrik, ligesom Værftet med det første bliver færdig med Forandring og Modernisering af et 16 Meter søgaaende Motorfartøj, forsynet med en 100 HK. Motor fra Burmeister & Wain, til Lodsdirektoratet.

For Tiden er man paa Værftet i Færd med at opføre en ny Byggehal, der faar en Længde af 25 Meter. Værftet beskæftiger for Tiden ca. 60 Arbejdere.

### Skibskøb

Skibsreder, Kaptajn Th. Lindholmer, København, har købt den svenske Dampner »Norrland« af Rederiaktiebolaget Staffan, Gefle, for ca. Kr. 70,000.

Skibet er bygget af Jern i Stockholm 1889 til Stockholms Rederi-A/B Svea. Det er paa 250 Tons d.v. og maaler 328 BRT. og 162 NRT. og løber 10—11 Knob.

Et Skibskøb af denne Art hører til Sjældenhederne, idet der i det sidste Aars Tid ikke er sket noget Køb af brugt Tonnage fra Udlandet, medens der kun er foretaget et enkelt Salg til Udlandet i nævnte Periode.

### Verdens største Skibsdieselmaskineri

Fiat-Fabrikerne har nu konstrueret en ny Type dobbeltvirkende Totakts Dieselmotor. For nogle Aar siden byggedes af denne Motortype en Serie, hvoraf de to første paa hver 13,000 E.H.K. blev installeret i det italienske Motorskib »Vulcania« og de to næste af samme Størrelse i Søsterskibet »Saturnia«. Disse Maskiner var ti-cylindrede; Cylinderdiameter 750 mm, Slaglængde 1250 mm, Omdr./min. 125. Skylleluften frembragtes af to Kompressorer, hver drevet af en 1500 E.H.K. Fiats enkeltvirkende Totakts Hjælpdieselmotor.

Firmaets nye Konstruktion er en syvcylindret Type paa 10,000 E.H.K., der skal installeres i fire italienske Nybygninger: M.S. »Luciano Manara«, »Rosolino Pilo«, »Nino Bixio« og »Carlo Pisacano«, hver paa 9500 Brutto Tons og alle tilhørende Rederiet »Soc. Garibaldi« i Genua.

Tidsskriftet for Maskinvæsen, der bringer en udførlig teknisk Beskrivelse af den nye Type, gør opmærksom paa, at det i Forbindelse med Omtalen af dette Maskineris Størrelse kan have Interesse at se, hvilke Skibe, der i de sidste 5 Aar har haft Titlen »Verdens største Skibsdieselmaskineri«.

Det engelske Motorskib »Stirling Castle« med 2 Stk. ti-cylindrede Harland-Burmeister & Wains dobbeltvirkende Totakts Dieselmotorer à 12,000 E.H.K. havde Titlen i 1935, men maatte i 1936 afgive denne til det ovennævnte italienske Motorskib »Vulcania«, som har 2 Stk. ti-cylindrede Fiat's dobbeltvirkende Totakts Dieselmotorer à 13,000 E.H.K.

I 1938 erhvervedes Titlen af det engelske Motorskib »Dominion Monarch«, der har 4 Stk. fem-cylindrede Doxfords Totakts Dieselmotorer à 8000 E.H.K. (direkte koblete til hver sin Drivskrueaksel). For Tiden indehaves Titlen af det hollandske Motorskib »Oranje«, som har 3 Stk. tolv-cylindrede Sulzers enkeltvirkende Totakts Dieselmotorer à 12,500 E.H.K. (direkte koblete til hver sin Drivskrueaksel).

Det vilde være ønskeligt, om Skibsfartens Forhold snart kunde blive saaledes, at et Skib ved Nybygningernes raske Vækst ikke ret længe besad Titlen »Verdens største Skibsdieselmaskineri«.

### Sejladsen paa Leningrad

De sidste Skibe, der var paa Vej til Leningrads Havn med Last, er nu blevet befriet af Isbrydere og ført i Havn, og dermed er Besejlingen af Havnen foreløbig afsluttet. Trafikken vil derefter blive overført til de nye sovjetrussiske Havne ved Østersøen: Riga, Tallin, Liepaja og Wentspiela, og en Del af Havnearbejderne fra Leningrad vil blive sendt til disse Havne.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

**MS. »Falster« solgt**

Motorskibet »Falster« af Nykøbing F. er af Kaptajn H. A. Christensen, Nykøbing, solgt til et Konsortium i Esbjerg, repræsenteret ved Skibsmægler A. C. Struckmann. Prisen har været 85,000 Kr., Skibet leveret i nyklasset Stand.

»Falster«, der er bygget af Staal i Holland 1906, var oprindelig Passagerdampskib, tilhørte Sydfynske Dampskibsselskab og gik i Fart paa Øerne omkring Svendborgsund under Navnet »Brockenhuus Schack«. Efter at være solgt i 1936 blev Skibet ombygget til Motor-Fragtskib. Det laster 160 Tons d.w. og er udstyret med en 120 HK. Vølund Motor, ny fra 1939.

**Flydende Skole for Søfolk**

Det paatænkes at faa indrettet et af de større oplagte Skibe, antagelig en Passagerbaad med Plads til 2 à 300 Mand, som Skole for Søens Folk. Organisationen »Søfartens Fremme« og Dampskibsrederiforeningen har henstillet til Ministeriet, at der gennemføres en saadan Ordning. Man overvejer at søge Fregatten »Jylland« anvendt til dette Formaal, og Marineministeriet, der har faaet Planen forelagt, har stillet Skibet til Raadighed. Gennemførelsen af Planen, hvortil der søges Søfartsministeriets Støtte, vil koste ca. 20,000 Kr.

**Marstal-Damperen »H. H. Petersen« forlist**

Ifølge Meddelelse fra det kongelige Gesandtskab i London er Dampskibet »H. H. Petersen«, tilhørende Dampskibsselskabet »Emanuel«, Marstal, forlist den 7. ds. Besætningen er reddet.

Skibet, der maalte 975 Brutto-Tons, var bygget i Marstal 1927.

**Skagens Fiskerihavn**

Som tidligere omtalt har Skagens-Fiskerne ønsket Fiskerihavnen ved Skagen udvidet mod Øst og Vest til et Beløb af 10 Mill. Kr. Dette finder man i Trafikministeriet er for stor en Mundfuld under de nuværende Forhold. Men Vandbygningsdirektoratet har udarbejdet et simplificeret Projekt, der kan gennemføres for 1—1½ Mill. Kr. og forleden gav Finansudvalget sin Tilslutning til, at der bevilges 25,000 Kr. til Vandbygningsvæsenet til Forarbejder og Forundersøgelser med Henblik paa dette Projekts Gennemførelse.

**Rute Haifa-Amerika via Kap det gode Haab**

»Palæstinensisk-ægyptisk Lloyd« har, efter hvad der meddeles fra Jerusalem, besluttet at oprette Skibsforbindelse fra Haifa til Brasilien og De Forenede Stater. Ruten skal gaa gennem Suez-Kanalen og rundt om Kap det gode Haab. Der er endnu ikke truffet Bestemmelse om, hvorvidt det bliver en fast Rute, eller Skibene skal sejle lejlighedsvis.

**Udbedring af Odden Havn**

Havnebestyrelsen for Odden Havn har andraget om et Statstilskud paa 48,000 Kr., der udgør Halvdelen af Omkostningerne ved Ombygning af Havnens vestre Mole. Bevillingen blev forleden tiltraadt af Finansudvalget.

**Havarist med vilde Dyr om Bord**

Den amerikanske Fragtdamper »West Kebar«, 5620 Tons, er ankommet til Boston med en Samling vilde Dyr. Damperen havde let Slagside, og Overbygningen var slaet i Stykker, efter at den havde været ude i en Storm. Skibet, der kom fra Sydafrika med en Besætning paa 36 Mand og 12 Passagerer, har ikke haft Tab af nogen Art.

**Eksamensresultater**

Ved Svendborg Navigationsskole er Eksamen afsluttet med det Resultat, at 18 Skibsførere, 10 Styrmande og 16 Radiotelegrafister har bestaaet. Forstander L. Rasmussen

talte ved Afslutningen og uddelte Eksamenbeviserne til følgende:

**Skibsførere:** M. Jacobsen, Færøerne, 96, V. Skytte-Jensen, Hammelev, 108, R. J. A. Klausen, Ørbæk, 93, B. H. Enggaard, Bregninge, 102, A. Grønbæk, Uggeby, 133, A. J. Hansen, Thurø, 139, Th. Hansen, Thurø, 128, R. Linde Jørgensen, Otterup, 152, J. Mærsk Møller, København, 86, Ch. Møller, Svendborg, 85, B. Boye Nielsen, Helsingør, 125, J. Dyhr Nielsen, Grenaa, 151, R. P. Ragnarson, Island, 132, E. C. Rasmussen, Harritslev, 122, K. R. Rasmussen, Kirkeby, 107, V. Sørensen, Endelave, 130, H. A. Tengberg, Slagelse, 118, og G. Thomsen, Kerteminde, 122 Points.

**Styrmandseksamen** blev bestaaet af A. Christoffersen, Bornholm, med 135, A. Hansen, Troense, 138, K. T. Holm, Aarhus, 152, S. C. Horn, Bylderup, 126, V. K. Jacobsen, Vejle, 110, D. S. Krysiak, Nakskov, 94, B. T. Olsen, Glostrup, 151, H. M. Plougheld, Glostrup, (Udm.) 174, H. A. Stærke, Marstal, 156, og B. West, Køge, 136 Points.

**Radiotelegrafister:** Følgende fik 1. Kl.s Certifikat: A. V. Jensen, Læsø, 4,0, A. D. Larsen, Læsø, 5,0, og P. C. Larsen, Sønderø, 6,5 Points. 2. Kl.s Certifikat fik: P. M. Andersen, Vordingborg, 6,2, K. Andersen, Klovborg, 4,9, R. C. Bidstrup, Bornholm, 5,2, V. Block, Esbjerg, 5,6, K. T. Hansen, Korsør, 6,1, H. P. Jensen, St. Hedinge, 6,1, K. Jensen, Aalborg, 5,1, O. Johannesen, Færøerne, 5,2, P. G. Kristensen, Frederikshavn, 5,5, J. K. Mogensen, Kolding, 6,7, H. Nielsen, Haring, 4,7, N. O. Nielsen, Nørre Broby, 6,4, og A. J. Skødt, Aarhus, 5,4 Points.

**Eksamensresultater**

Ved de i December 1940—Januar 1941 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Maskinpasserproven* indstillede sig 1 Eksaminand, som bestod.

Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 99 Eksaminander, hvoraf 84 bestod.

Til *Den udvidede Maskinisteksamens*

*Hjælpefag* mødte 70 Eksaminander, hvoraf 67 bestod.

*Maskinfag* mødte 70 Eksaminander, hvoraf 67 bestod.

*Elektrotekniske Fag* mødte 71 Eksaminander, hvoraf 68 bestod.

Til *Elektroinstallator-Proven for Maskinister* mødte 57 Eksaminander, hvoraf 44 bestod.

**85 Aar**

Den 17. Januar fyldte tidligere Skibsfører i D/S »Danmark« og Havnefoged ved Københavns Havnevæsen, Kaptajn N. L. Sørensen, 85 Aar.

Kaptajn Sørensen pensioneredes i 1926.

**80 Aar**

Den 5. Februar fylder tidligere Fører i D/S »Heimdal«, Kaptajn Jens Christensen, 80 Aar. Kaptajn Christensen forlod Søen 1930 og var sidst Fører af S/S »Romø«.

**75 Aar**

Den 22. Januar fyldte tidligere Fører i D/S »Norden«, Kaptajn M. O. Therkelsen, 75 Aar. Kaptajn Therkelsen gik i Land 1918.

**60 Aar**

Tidligere Fører i D/S »Norden«, Kaptajn M. Møller, fyldte den 19. Januar 60 Aar.

Fhv. Fører i D/S »Trio«, Kaptajn L. J. Schrøder, fyldte den 22. Januar 60 Aar. Kaptajn Schrøder er bosiddende i Aarhus.

Fører i C. Clausens Rederi, Kaptajn J. J. Jørgensen, fylder den 1. Februar 60 Aar. Kaptajn Jørgensen er Fører af S/S »Helene«.

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Dania«, Kaptajn C. Jessen Clausen, fylder den 4. Februar 60 Aar. Kaptajn Clausen, der sidst var Fører af S/S »Elie«, gik i Land 1933 og er bosiddende i Nordby paa Fanø.

**Dødsfald**

En af Skibsførerne i Oliefirmaet Alfred Olsen & Co., Kaptajn Hans L. Christensen, er afgaaet ved Døden i Skagen, hvor han laa med sit Skib. Dødsfaldet skyldtes et Hjerteslag.

Kaptajn H. L. Christensen var født i Egersund i 1891. Han havde tysk Skippereksamen, havde deltaget i Verdenskrigen som tysk Soldat og gik efter Krigens Slutning over i dansk Skibsfart. Hos Alfred Olsen & Co. havde han været ansat siden 1937.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

AKTIESELSKABET

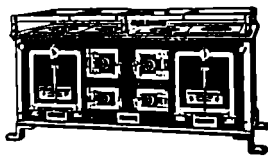
**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

BRUNDLAST 184

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telef.: Central 389-7489-15762  
Efter Kl. 8 Orørup 3098

Telgr.-Adr.: Stores

Amallegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &amp;

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiverforeningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 23. Januar 1941.

Nr. 4.

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

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

## I. Østersøen.

222. (T). Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Klokketønde inddraget.  
(U. f. s. Nr. 3/115. Stockholm 1941.)  
Klokketønden *Trelleborgs ränna Nr. 1* paa c. 55° 21' N. 13° 09' E. er inddraget for Vinterperioden.
223. (T). Sverige S.-Kyst. Tärnö. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/114. Stockholm 1941.)  
*Tärnö östra udde* Fyr paa c. 56° 07' N. 14° 59' E. er slukket for Vinterperioden.
224. (T). Sverige. Häradskär—Arkö. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/113. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lammskär övre* og *nedre* c. 58° 24' N. 16° 57' E. *Horvelsö*.
225. (T). Sverige. Arkö—Kungshamn. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/112. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Gränsösund övre* og *nedre* c. 58° 31' N. 16° 54' E. *Norra Gränsö. Trollholmshällan*.
226. (T). Sverige. Utlängen—Landsort. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/111. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Algersgrund* c. 58° 39' N. 16° 28' E. *Fläskö södra. Fläskö norra*.
227. (T). Sverige. Oxelösund—Sävsundet. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/110. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Korsholm* c. 58° 40' N. 17° 08' E. *Ledskär. Stora Kampåsen. Vålarö. Örnklubb. Espskärsklubb*.

228. (T). Sverige. Femörehuvud—Södertälje. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/109. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lysberget* c.  $58^{\circ} 50' N$ .  $17^{\circ} 36' E$ . *Bockholmen*. *Bokö*.
229. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/108. Stockholm 1941.)  
*Bo* Fyr paa c.  $59^{\circ} 18',6 N$ .  $18^{\circ} 18',0 E$ . ved Indløbet til *Baggenstüket* er slukket for Vinterperioden.
230. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Ångermanälven. Härnö Fyr forandres.  
(U. f. s. Nr. 3/107. Stockholm 1941.)  
Ved Fyrenes Tænding Foraaret 1941 vil *Härnö Fyr* paa c.  $62^{\circ} 37' N$ .  $18^{\circ} 04' E$ . blive forandret til at vise rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Fyrets Synsvide vil samtidigt blive forøget til 9 Sm.
231. Sverige. Bottniske Bugt. Hemsö. Radiomaster opført.  
(U. f. s. Nr. 3/106. Stockholm 1941.)  
Ved *Prästhus* Havn er paa c.  $62^{\circ} 42',5 N$ .  $18^{\circ} 07',8 E$ . opført 2 Radiomaster med en største Højde over Havet af 79 m.
232. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Kyst-, Lede- og Havnefyr midlertidigt slukket.  
(U. f. s. Nr. 3/177. Stockholm 1941.)  
Efter at Skibsfarten er indstillet i *Bottniske Bugt*, er samtlige Fyr N. for  $63^{\circ} 40' N$ . og E. for  $20^{\circ} 30' E$ . slukket indtil videre.
233. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Radiofyr ude af Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 3/180. Stockholm 1941.)  
*Rödkallen* Radiofyr paa c.  $65^{\circ} 19',0 N$ .  $22^{\circ} 21',8 E$ . er midlertidig ude af Virksomhed.
234. (T). Finland. Bottniske Bugt. Brahestad Indsejling. Tauvo Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/10. Helsingfors 1941.)  
*Tauvo* Fyr paa  $64^{\circ} 48' 56'' N$ .  $24^{\circ} 32' 41'' E$ . er slukket for Vinterperioden.
235. (T). Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarleby. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/7. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Råbery* paa  $63^{\circ} 57' 53'' N$ .  $22^{\circ} 56' 44'' E$ . og *Trullögrund* paa  $53^{\circ} 56' 52'' N$ .  $23^{\circ} 03' 13'' E$ . er slukket for Vinterperioden.
236. (T). Finland. Bottniske Bugt. Indsejlingen til Nykarleby. Hällgrund Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/5. Helsingfors 1941.)  
*Hällgrund* Fyr paa  $63^{\circ} 38' 39'' N$ .  $22^{\circ} 25' 10'' E$ . er slukket for Vinterperioden.
237. (T). Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/27. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Palva* c.  $60^{\circ} 27',8 N$ .  $21^{\circ} 38',1 E$ . *Åmmänletto* c.  $60^{\circ} 27',1 N$ .  $21^{\circ} 38',5 E$ . *Kettumaa* c.  $60^{\circ} 23',9 N$ .  $21^{\circ} 41',7 E$ . *Ruotsalainen* c.  $60^{\circ} 22',1 N$ .  $21^{\circ} 43',7 E$ . *Aukkoluoto* c.  $60^{\circ} 21',2 N$ .  $21^{\circ} 43',0 E$ .
238. (T). Finland. Skärgårdshavet. Åbo skärgård. Loukeenkari Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/26. Helsingfors 1941.)  
*Loukeenkari* Fyr paa  $60^{\circ} 19' 36'' N$ .  $21^{\circ} 50' 16'' E$ . er slukket for Vinterperioden.

239. (T). Finland. Skärgårdshavet. Palva. Palvanmutka Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/25. Helsingfors 1941.)  
Palvanmutka Lystønde paa  $60^{\circ} 27' 47''$  N.  $21^{\circ} 38' 04''$  E. er inddraget for Vinterperioden.
240. (T). Finland. Skärgårdshavet. Åbo skärgård. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/24. Helsingfors 1941.)  
Fyrene Rautakallio (Järngrundet) c.  $60^{\circ} 24',_4$  N.  $22^{\circ} 08',_7$  E. og Kauppakari (Köpmansgrund) c.  $60^{\circ} 23',_8$  N.  $22^{\circ} 07',_8$  E. er slukket for Vinterperioden.
241. (T). Finland. Finske Bugt. Hangö Anduvning. Ledefyr slukket.  
(N. f. S. Nr. 3/214. Berlin 1941.)  
Nedennævnte Ledefyr er slukket indtil videre:  
1. Russarö Ledefyr. Bagfyret c.  $59^{\circ} 46',_3$  N.  $22^{\circ} 56',_0$  E. Forfyret c.  $59^{\circ} 46',_6$  N.  $22^{\circ} 56',_4$  E.  
2. Måsskär Ledefyr. Bagfyret c.  $59^{\circ} 47',_8$  N.  $22^{\circ} 55',_2$  E. Forfyret c.  $59^{\circ} 47',_5$  N.  $22^{\circ} 55',_2$  E.  
3. Hangö Landingsbro Ledefyr. Bagfyret c.  $59^{\circ} 48',_9$  N.  $22^{\circ} 54',_6$  E. Forfyret c.  $59^{\circ} 48',_6$  N.  $22^{\circ} 54',_4$  E.  
(E. f. S. Nr. 49/2720 1940.)
242. (T). Finland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/39. Helsingfors 1941.)  
Fyrene Barösunds lotsstuga paa  $59^{\circ} 59' 35''$  N.  $23^{\circ} 56' 00''$  E. og Ålgsjö paa  $59^{\circ} 59' 02''$  N.  $23^{\circ} 59' 18''$  E. er slukket for Vinterperioden.
243. (T). Finland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/38. Helsingfors 1941.)  
Fyrene Stora Ångestö paa  $60^{\circ} 00' 30''$  N.  $24^{\circ} 07' 09''$  E. og Vormö—Högholm paa  $60^{\circ} 01' 17''$  N.  $24^{\circ} 13' 56''$  E. er slukket for Vinterperioden.
244. (T). Finland. Finske Bugt. Karlshamnssudd Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/37. Helsingfors 1941.)  
Karlshamnssudd Fyr paa  $59^{\circ} 59' 22''$  N.  $24^{\circ} 20' 38''$  E. er slukket for Vinterperioden.
245. (T). Finland. Finske Bugt. Helsinki Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(Telegram fra Lødskontoret i Helsingfors 16/1 1941.)  
Helsinki Fyrskib paa c.  $59^{\circ} 56'$  N.  $24^{\circ} 58'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
246. (T). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Högholmskobben Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/35. Helsingfors 1941.)  
Högholmskobben Fyr paa  $60^{\circ} 10' 27''$  N.  $24^{\circ} 58' 52''$  E. er slukket for Vinterperioden.
247. (T). Finland. Finske Bugt. Helsingfors skärgård. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 1/36. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
Björkholm c.  $60^{\circ} 09',_3$  N.  $25^{\circ} 01',_7$  E. Hästnässund c.  $60^{\circ} 09',_5$  N.  $25^{\circ} 03',_1$  E.  
Koholm c.  $60^{\circ} 09',_4$  N.  $25^{\circ} 03',_8$  E. Neitsytsaari c.  $60^{\circ} 09',_1$  N.  $25^{\circ} 06',_1$  E.
248. (T). Finland. Finske Bugt. Kalbådagrund Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(Telegram fra Lødskontoret i Helsingfors 16/1 1941.)  
Kalbådagrund Fyrskib paa c.  $59^{\circ} 58'$  N.  $25^{\circ} 36'$  E. er inddraget for Vinterperioden.

**249. Rusland. Finske Bugt. Viborg Bugt. Fyrbelysning forandret.**

(N. f. S. Nr. 54/4273. Berlin 1940.)

## 1. Nyt Ledefyr tændt.

a) *B a g f y r*. Paa *Karniemi* Baake paa  $60^{\circ} 36' 50''$  N.  $28^{\circ} 32' 18''$  E. er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $1,2^s$ , Mørke  $1,8^s$ .b) *F o r f y r*. Paa *Halli* Baake paa  $60^{\circ} 36' 29''$  N.  $28^{\circ} 31' 35''$  E. er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $2^s$ .2. *Kilpisaari* Bagfyr forandret.*Kilpisaari* Bagfyr paa c.  $60^{\circ} 41',5$  N.  $28^{\circ} 41',1$  E., der viste hvidt Lys med En-Formørkelser, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $3,0^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ .  
(E. f. S. Nr. 39/2267, Pkt. 10 b 1940.)**250. Letland. Akmenrags (Steinort) Fyr. Oplysning.**

(N. f. S. Nr. 3/144. Berlin 1941.)

Efter en Skibsmelding viser *Akmenrags (Steinort)* Fyr paa c.  $56^{\circ} 50'$  N.  $21^{\circ} 04'$  E. fast Lys med Blink.**251. Tyskland. W.-lige Østersø. Flensborg Fjord. Slien. Neustadt Indsejling. Lods-  
tvang ophævet.**

(N. f. S. Nr. 3/125. Berlin 1941.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/43 1941 meddeles, at den deri nævnte Lods-  
tvang er ophævet paa *Flensborg Fjord, Slien* samt Adgangen til *Neustadt*.**252. Tyskland. W.-lige Østersø. Vinterafmærkning. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 3/212. Berlin 1941.)

Omskiftningen af Sømærker til Vinterafmærkning er paabegyndt. Paa Grund af Isforholdene kan det ikke forventes, at Afmærkningen i de *slesvig-holstenske* Farvande er paa Plads og i Orden.**253. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Oplysning om Afmærkning.**

(N. f. S. Nr. 3/123. Berlin 1941.)

1. Nedennævnte Sømærker er inddraget uden at være erstattet af Vinter-  
sømærker:

- a) Losseplads-Lystønden udenfor *Gotenhafen* paa  $54^{\circ} 33' 28''$  N.  $18^{\circ} 37' 48''$  E.
  - b) Lys- og Klokketønden ved Havneindløbet paa  $54^{\circ} 32' 37''$  N.  $18^{\circ} 36' 40''$  E.
  - c) Lystønden ved Havneindløbet paa  $54^{\circ} 32' 17''$  N.  $18^{\circ} 35' 19''$  E.
  - d) Lystønden ved Havneindløbet paa  $54^{\circ} 32' 11''$  N.  $18^{\circ} 35' 18''$  E.
  - e) Tønden ved Undervandstaagesignalet paa  $54^{\circ} 32' 09''$  N.  $18^{\circ} 34' 00''$  E.
  - f) Lystønde *N 1* i Forhavnen paa  $54^{\circ} 32' 16''$  N.  $18^{\circ} 33' 21''$  E.
  - g) Lystønde *N 2* i Havnekanalen paa  $54^{\circ} 32' 12''$  N.  $18^{\circ} 32' 45''$  E.
  - h) Tønde *N 3* i Havnekanalen paa  $54^{\circ} 32' 27''$  N.  $18^{\circ} 31' 49''$  E.
  - i) Tønde *N 4* i Havnekanalen paa  $54^{\circ} 32' 29''$  N.  $18^{\circ} 31' 39''$  E.
2. Nedennævnte Sømærker er endnu paa Plads:
- j) *Gotenhafen* Anduvningstønde (Lys- og Klokketønde) paa  $54^{\circ} 32' 10''$  N.  $18^{\circ} 36' 14''$  E.
  - k) De 3 Tønder ved maalt Mil ved *Hela*.
  - l) De 3 Tønder ved maalt Mil ved *Steege*.

**II. Sundet. Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for  
Fyn og Lille-Bælt.****254. Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Taagesignal oprettet.**Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/63 1941 meddeles, at den deri nævnte Sirene paa *Gilleleje* Havns W.-lige Ydermoles Hoved til Afgivelse af Taagesignal, 1 Stød hver  $20^s$ , Stød c.  $4^s$ , Pause c.  $16^s$ , Tonehøjde: c. 330 c/s, nu er installeret og sat i Funktion.  
 $56^{\circ} 07'$  ( $48''$ ) N.  $12^{\circ} 18'$  ( $54''$ ) E.

(E. f. S. Nr. 1/63 1941. Kort Nr. 131, 130, 102, 125, 100 og 180. Danske Lods III, Side 16. Havnelods Side 78. Fyr.-Fort. Nr. 234.)

255. **Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Viken. Advarsel.**  
(U. f. s. Nr. 3/136. Stockholm 1941.)  
Paa Grund af Isforholdene advares de søfarende imod om Natten at passere de i den N.-lige Indgang til Sundet paa *svensk* Søterritorium udlagte Skibsfartshindringer.  
c.  $56^{\circ} 08' N.$   $12^{\circ} 34' E.$   
(E. f. S. Nr. 1/74 1941.)
256. **Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsmaskine hævet.**  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/79 og 1/80 1941 meddeles, at den deri nævnte sunkne Uddybningsmaskine er hævet, hvorefter Sejladsen i *Kalundborg* Havn atter kan foregaa paa normal Maade.  
c.  $55^{\circ} 40',_0 N.$   $11^{\circ} 05',_0 E.$   
(E. f. S. Nr. 1/79 og 1/80 1941.)
257. **Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa Plads.**  
E. f. S. Nr. 1/79 1941 annulleres og erstattes af følgende:  
Paa Grund af Uddybningsarbejder, der for Tiden udføres i *Kalundborg* Havn, er Afmærkningen af det uddybede Løb ikke i Orden, idet kun den S.-ligste Varpetønde er paa Plads.  
c.  $55^{\circ} 40',_0 N.$   $11^{\circ} 05',_0 E.$   
(E. f. S. Nr. 1/79 1941.)
258. (T). **Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib inddraget for Is.**  
*Halsskov* Rev Fyrskib paa c.  $55^{\circ} 20',_2 N.$   $11^{\circ} 02',_8 E.$  er inddraget paa Grund af Is.
259. **Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Mürwik. Würtembergbroen. Forbud ophævet.**  
(N. f. S. Nr. 3/126. Berlin 1941.)  
De i 1939 udstedte Forbud mod at passere *Würtembergbroen* (*Nordbroen*) med større Fart end 7 Knob samt mod Ankring indenfor en Afstand af Broen af 120 m er ophævet.  
(E. f. S. Nr. 14/1076 og 25/1848 1939.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

260. (T). **Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Sømærke inddraget for Is.**  
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 09' (51'') N.$   $10^{\circ} 14' (67'') E., N.$  for *Aarhus* Havn, er inddraget paa Grund af Is.
261. **Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.**  
Paa Skydeterrænet ved *Hevring* i *Ørsted* Sogn afholdes Skydning med Kanoner alle Hverdage i Tiden: 21. Februar—28. Februar og 13. Marts—8 April 1941 fra Kl. 0300 til Kl. 1700.  
Grænserne for Fareomraadet er i Land afmærket med Advarselstavler og, saa længe Skydning foregaa, ved Udstilling af enkelte Poster. Over Havet ligger Fareomraadet mellem Linierne:  
1. *Ørsted Kirke—Vindingsminde* (c.  $56^{\circ} 31',_3 N.$   $10^{\circ} 26',_8 E.$ ) og  
2. Vestkanten af *Hevring By—Hevring Møller*.  
Disse Linier angives foruden af *Ørsted Kirke* tillige af Baaker med en hvidmalet Trekant med nedadvendende Spids. Indenfor de nævnte Linier strækker Fareomraadet sig c.  $3\frac{1}{4}$  Sm fra Kystlinien.  
Skydning bliver kun varslet ved Hejsning af et rødt Flag med hvid Spuns paa det højeste Punkt af Kysten udfor *Hevring Hede* og i NE.-Kanten af *Hevring By*, samt ved Hejsning af en Kugle ved selve Skydebanen.

Naar de nævnte Signaler er hejst, er det forbundet med Livsfare og forbudt at færdes eller opholde sig paa *Hevring Hede* og paa *Stranden* udfor nævnte Hede indenfor de opstillede Advarselstavler, at besejle eller opholde sig paa det angivne Fareomraade over Havet.

*Hevring*: c.  $56^{\circ} 31' N.$   $10^{\circ} 23',5 E.$   
(E. f. S. Nr. 1/93. 1941.)

262. **Danmark. Kattegat. Anholt W. Stensøre. Sømærke drevet fra Station.**  
*Stensøre* hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost paa  $56^{\circ} 40' (54'') N.$   $11^{\circ} 30' (18'') E.$  er drevet c. 1 Sm mod SW.
263. **Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär Fyr. Lysevne forøget.**  
(U. f. s. Nr. 3/137. Stockholm 1941.)  
Ved *Hallands Svartskär Fyr* paa c.  $57^{\circ} 22',5 N.$   $11^{\circ} 51',5 E.$  er Lysevnen forøget.
264. **Danmark. Limfjorden. Tyholm. Oddesund N.-lige Havn. Tilsanding. Advarsel.**  
De i „Den danske Havnelods“ for *Oddesund N.-lige Havn* anførte Vanddybder kan paa Grund af Tilsanding ikke forventes at være til Stede. Folk, der ikke er stedkendt, advares imod at benytte Havnen.  
(Havnelods Side 170.)
265. **Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Tonsbergfjorden. Tønsberg Tønne. Nyt Fyr opført, men ikke tændt.**  
(E. f. S. Nr. 22/1005. Oslo 1940.)  
Et nyt Fyr, *Tønsberg Tønne Fyr*, er opført, men ikke tændt, paa  $59^{\circ} 03' 20'' N.$   $10^{\circ} 18' 46'' E.$  Fyret vil vise rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ . Flammens Højde: 22 m Synsvidde:  $7,5$  Sm. Fyrlanterne paa Underbygning af Træ. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 1. Juli—10. Juni.  
(Kort Nr. 92.)
266. **Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Tonsbergfjorden. Trubberodden. Nyt Fyr opført, men ikke tændt.**  
(E. f. S. Nr. 22/1004. Oslo 1940.)  
Et nyt Fyr, *Trubberodden Fyr*, er opført, men ikke tændt, paa  $59^{\circ} 04' 12'' N.$   $10^{\circ} 19' 08'' E.$  i *Tønsbergfjorden*. Fyret vil vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde:  $11,8$  m. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern. Fyret vil lyse, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra  $175^{\circ}$  til  $190^{\circ}$ .      4. Hvidt i Pej. fra  $264^{\circ},5$  til  $266^{\circ}$ .  
2. Rødt i — -  $190^{\circ}$  -  $252^{\circ}$ .      5. Rødt i — -  $266^{\circ},5$  -  $8^{\circ}$ .  
3. Grønt i — -  $252^{\circ}$  -  $264^{\circ},5$ .      6. Grønt i — -  $8^{\circ}$  -  $16^{\circ}$ .  
Brændetid: 1. Juli—16. Juni.  
(Kort Nr. 92.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen

267. **Finland. Varanger Fjord. Oplysning om Minefelt.**  
(N. f. S. Nr. 53/4196. Berlin 1940.)  
Omraadet indenfor en Linie, der forbinder nedennævnte Punkter, er farligt for Sejlads paa Grund af udlagte Miner:
- |  |  |
|--|--|
| a) $69^{\circ} 47' 50'' N.$ $31^{\circ} 14' 20'' E.$ | g) $69^{\circ} 56' 10'' N.$ $31^{\circ} 33' 40'' E.$ |
| b) $69^{\circ} 48' 20'' N.$ $31^{\circ} 11' 10'' E.$ | h) $69^{\circ} 55' 05'' N.$ $31^{\circ} 33' 45'' E.$ |
| c) $69^{\circ} 54' 00'' N.$ $31^{\circ} 08' 00'' E.$ | i) $69^{\circ} 55' 05'' N.$ $31^{\circ} 27' 45'' E.$ |
| d) $69^{\circ} 57' 00'' N.$ $31^{\circ} 14' 40'' E.$ | j) $69^{\circ} 54' 15'' N.$ $31^{\circ} 18' 20'' E.$ |
| e) $69^{\circ} 58' 35'' N.$ $31^{\circ} 29' 00'' E.$ | k) $69^{\circ} 52' 00'' N.$ $31^{\circ} 17' 40'' E.$ |
| f) $69^{\circ} 57' 40'' N.$ $31^{\circ} 30' 00'' E.$ | l) $69^{\circ} 49' 50'' N.$ $31^{\circ} 13' 10'' E.$ |
- (E. f. S. Nr. 1/108 1941.)

## 268. Norge. Troms. Lyngenfjord. Nye Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 22/1008. Oslo 1940.)

Følgende nye Fyr er tændt i *Lyngenfjord*:

1. *Olderdalen* Fyr paa  $69^{\circ} 36' 06''$  N.  $20^{\circ} 32' 40''$  E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde:  $5,5$  m. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra $320^{\circ}$ til $337^{\circ}$ . | 4. Hvidt i Pej. fra $78^{\circ}$ til $115^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $337^{\circ}$ - $359^{\circ}$ .        | 5. Grønt i — - $115^{\circ}$ - $137^{\circ}$ .       |
| 3. Rødt i — - $359^{\circ}$ - $78^{\circ}$ .          |  |

Brændetid: 10. August—26. April.

2. *Kvitbergsskjær* Fyr paa  $69^{\circ} 35' 03''$  N.  $20^{\circ} 18' 52''$  E. Fyret viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ . Flammens Højde:  $5,8$  m. Synsvidde:  $3,5$  Sm. Fyrlanterne paa Træunderbygning. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 10. August—26. April.

3. *Kvalvikneset* Fyr paa  $69^{\circ} 29' 41''$  N.  $20^{\circ} 15' 33''$  E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ . Flammens Højde:  $5,8$  m. Synsvidde:  $5,5$  Sm. Fyrlanterne paa Træunderbygning. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 10. August—26. April.

4. *Lyngsdalora* Fyr paa  $69^{\circ} 26' 28''$  N.  $20^{\circ} 10' 17''$  E. Fyret viser hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde:  $2,5$  m. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt og  $5,8$  Sm for rødt Lys. Lille Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Rødt i Pej. fra $218^{\circ}$ til $231^{\circ}$ . | 3. Rødt i Pej. fra $351^{\circ}$ til $358^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $231^{\circ}$ - $351^{\circ}$ .       |  |

Brændetid: 10. August—26. April.

## 269. Norge. Troms. Lyngenfjord. Nortasholmen Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 22/1009. Oslo 1940.)

*Nortasholmen* Fyr paa c.  $69^{\circ} 33',8$  N.  $20^{\circ} 18',7$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra $85^{\circ}$ til $88^{\circ}$ . | 5. Hvidt i Pej. fra $198^{\circ}$ til $234^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $88^{\circ}$ - $102^{\circ}$ .       | 6. Grønt i — - $234^{\circ}$ - $262^{\circ}$ .        |
| 3. Hvidt i — - $102^{\circ}$ - $118^{\circ}$ .      | 7. Hvidt i — - $262^{\circ}$ - $12^{\circ}$ .         |
| 4. Rødt i — - $118^{\circ}$ - $198^{\circ}$ .       | 8. Rødt i — - $12^{\circ}$ - $36^{\circ}$ .           |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

## 270. Norge. Sør-Trøndelag. Trondheimsfjorden. Østmarktangen Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 23/1052. Oslo 1940.)

*Østmarktangen* Fyr paa c.  $63^{\circ} 27',1$  N.  $10^{\circ} 27',2$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra $60^{\circ}$ til $73^{\circ}$ . | 3. Grønt i Pej. fra $101^{\circ}$ til $109^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $73^{\circ}$ - $101^{\circ}$ .        | 4. Hvidt i — - $109^{\circ}$ - $271^{\circ}$ .        |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

## 271. Norge. Vest-Agder. Hidra. Kirkehavn. Sejlløb uddybet.

(E. f. S. Nr. 22/1006. Oslo 1940.)

*Årebrottsundet* paa c.  $58^{\circ} 13',7$  N.  $6^{\circ} 31',8$  E., det S.-lige Indsejlingsløb fra Havet til *Kirkehavn* paa *Hidra*, er uddybet i 10 m Bredde til 3 m Dybde ved Springtids Lavvande. Fyrbelysning vil senere blive oprettet.

## 272. Tyskland. Elben. Brunsbüttelkoog Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 53/4104. Berlin 1940.)

*Brunsbüttelkoog* Fyr paa c.  $53^{\circ} 53',8$  N.  $9^{\circ} 08',0$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $282^{\circ},5$ til $330^{\circ},5$ . | 4. Grønt i Pej. fra $41^{\circ},5$ til $51^{\circ},5$ . |
| 2. Grønt i — - $330^{\circ},5$ - $19^{\circ},5$ .        | 5. Hvidt i — - $51^{\circ},5$ - $79^{\circ},5$ .        |
| 3. Rødt i — - $19^{\circ},5$ - $41^{\circ},5$ .          | 6. Rødt i — - $79^{\circ},5$ - $86^{\circ},5$ .         |

Iøvrigt er Fyret uforandret.



**273. Tyskland. Fms. Aussen-Randzel. Taagesignalstation oprettet.**

(N. f. S. Nr. 53/4195, Berlin 1940.)

Ved *Aussen-Randzel* Fyr paa c.  $53^{\circ} 33' N.$   $6^{\circ} 44' E.$  er oprettet en Taagesignalstation. I usigtbart Vejr gives med elektrisk Membransender, Tonehøjde 300 c/s, Bogstaverne *A R* (• — • — •) hver 30<sup>s</sup>.

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

### Scandinavian Shipowners AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

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

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

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

## ESBJERG

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telgr. Adr.  
»LauritzenTelefon: 3  
» 822

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

**FRIIS & FREDERIKSEN****SKIBSMÆGLERE**

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT  
(GRUNDLAGT 1878)**FREDERICIA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.-ADR.: „HOPPE“

## KALUNDBORG

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

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

**STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE****RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN***Etableret 1852*

A. THEJLL

*Etableret 1852*

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude«,  
Svendborg.

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

**SKIBSMÆGLERFORRETNING**

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

## RUDKØBING

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 5

FREDAG 31. JANUAR 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBÆRETNING

I New York Telegrammerne tales der stadig om de i U. S. A. oplagte danske Skibe. Hvad der sker, eller om der i det Hele taget er sket noget, er det vanskeligt at blive klar over, men ifølge de sidste Meddelelser synes der i Amerika at være en vis Stemning for at sætte de danske Skibe ind paa Ruter, der hidtil kun har været betjent af amerikansk Tonnage, og de derved frigjorte amerikanske Skibe skulde saa overlades til England. Om denne Tanke kan realiseres eller ikke er afhængig af mange Faktorer, men for Landet og for de danske Rederier, der har Skibe oplagte i U. S. A., vilde det naturligvis være en stor Fordel; saafremt der kunde træffes en af alle de interesserede Parter sanktioneret Ordning, hvorved disse Skibes Indtjeningsevne udnyttedes.

Indenfor Krigsførelsen er det iøvrigt stadig Søoperationerne, der fanger størst Interesse. Fra tysk Side var den Tale, den tyske Marines Chef, Storamiral Ræder, holdt for en Forsamling af Værftsarbejdere i Tirsdags et fuldgyldigt Bevis paa den Vægt, man lægger paa, og de afgørende Resultater man venter af Søkrigen, og ogsaa den engelske First Sea Lord har i en Tale fornylig i London givet Udtryk for den Tillid, man der nærer til Flaadens Kampkraft og Evne til at opretholde Landets oversøiske Forsyningslinier.

Om de internationale Fragtmarkeder indløber Effterretningerne desværre stadig sparsomt. Af de enkelte Noteringer, der foreligger, synes det at fremgaa, at der ingen Forandringer har fundet Sted i de engelske Regeringsrater, idet River Plate/UK. stadig noteres i 120/-, og Halifax eller Northern Range UK. ogsaa noterer den uforandrede Rate af 17/- pr. Qr. — I de frie Trades fremgaa det, at Tendensen er uforandret fast. Der er stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Ertstransporter saavel fra Sydafrika og Sydamerika, som fra Philippinerne og indiske Havne til USNH., men medens der ikke synes at være megen Bevægelse i Raterne fra Sydafrika og Sydamerika, synes det at være betydeligt vanskeligere at skaffe Tonnage fra Østen. Hvor Raten for de sidstnævnte Forretninger virkelig ligger, er det vanskeligt at danne sig noget Skøn over, men nominelt noteres \$20:— fra Vizagapatam til USNH.

Paa vore hjemlige Markeder begynder den stærke Kulde at gøre sig gældende og skaber Vanskeligheder, der ikke alene kan forårsage store Forsinkelser, men ogsaa medføre at det kan blive helt umuligt at udføre allerede afsluttede Certepartier. Endnu er det dog lykkedes at holde Tonnagen beskæftiget, men en lang og stræng Frostperiode kan meget let medføre, at adskillige Skibe kan blive tvungne til at ligge uvirksomme. Rateniveauet er iøvrigt praktisk talt uforandret fra sidste Uge. I Kul og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været begrænset Aktivitet.

### HANDELSTONNAGENS VÆKST

Professor A. R. Holm har i Bladet »Maskinteknik« skrevet en Artikel om Handelstonnagens Vækst siden 1900. Det hedder deri:

En Oversigt over Handelstonnagens Udvikling faar man ved at betragte Kurven paa næste Side.

Af denne ser man, hvorledes i den omhandlede Periode Dampen viger for Motorkraft, og Sejlskibene næsten helt forsvinder.

Endvidere ser man, hvorledes Krigen i 1914—18 bevirkede en meget livlig Skibsbygningsvirksomhed i de derefter følgende Aar, da der skulde skaffes Erstatning for den Tonnage, der var gaaet tabt.

En anden mærkværdig Periode er Aarene 1931—36, hvor Skibsbygningen gik stærkt ned; der var i disse Aar en kraftig Bevægelse nedad i næsten alle Priser paa Verdensmarkedet, og dermed fulgte aftagende Købelyst og stigende Arbejdsløshed.

Ordinaterne i Kurven er *Brutto Register Tons*.

Ordet »ton« er oprindeligt det samme som det danske Ord »Tønde«, og naar i gamle Dage engelske Skibe kom hjem med Tønder fulde af Vin fra Frankrig eller Portugal, tog Kongen deraf hvert tiende Vinfad som sin Part. For at regulere denne Beskatning indførte den engelske Regering i 1423 den Bestemmelse, at en Vintønde skulde rumme mindst 252 Gallons. Dette blev i Aarenes Løb til, at en saadan »ton« skulde regnes lig med 100 engelske Kubikfod, og da senere den engelske Stat indførte en Registrering af Fartøjerne, fik dette Rumfang Benævnelsen »Registerton«.

Et Fartøjs indre Rum, maalt op til Maaledækket (som er øverste faste Dæk paa endækkede Fartøjer, men Dæk Nr. 2 fra neden paa Fartøjer med mere end et fast gennemgaaende Dæk) danner Grundlaget for Beregningen af Fartøjets Antal Registertons. Til det nævnte Rumfang skal dog lægges Rumfanget af alle fast anbragte indelukkede Rum over Maaledækket, og man faar da Skibets Rumfang i »Brutto Register Tons«. Dette er det Maal, som er benyttet i Diagrammet.

De fleste Steder regnes, naar Afgift af et Skib skal betales, visse af Skibets Rum (Maskinrum m. v.) fri for Afgift. Disse Rum opmaales for sig og fradrages; man faar da Antallet af »Netto Register Tons«; men da Fradragsreglerne er forskellige fra Land til Land, er Nettodrægtigheden ubrugelig til en almindelig Sammenligning af Fartøjers Størrelse.

En Oversigt over, hvilke Nationer, der bygger Skibene, er givet i Tabel 1.

Tabel 1.

De forskellige Nationers Bidrag til Handelsskibsbygningen.

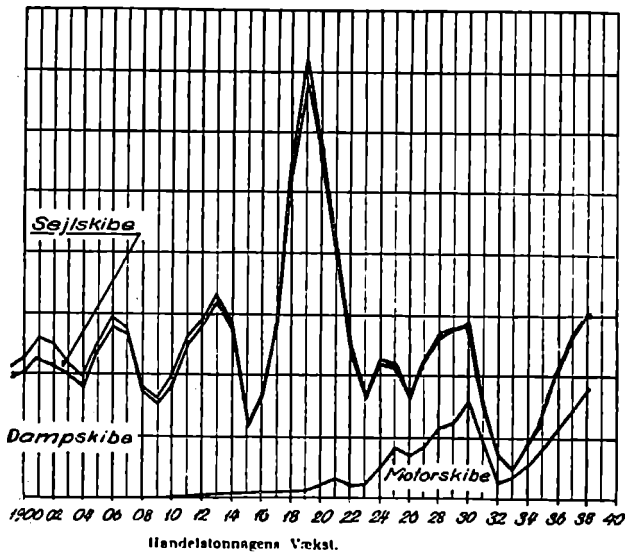
Den søsatte Tonnagemængde	Antal Tusind Registertons	
	Aar 1900	Aar 1938
Storbritannien og Irland .....	1442	1030
Dominions .....	10	30
Østrig-Ungarn .....	15	—
Danmark .....	11	158
Frankrig .....	117	47
Tyskland .....	205	481
Holland .....	45	240
Italien .....	68	94
Japan .....	5	442
Norge .....	33	55
Sverige .....	8	166
U. S. A. ....	334	201
Øvrige Lande .....	15	89
Ialt ....	2308	3033

Det ses heraf, at i 1938 blev omtrent to Trediedele af den samlede Tonnage bygget af de 3 Nationer: *Storbritannien, Tyskland og Japan*, og i samme Aar byggede Danmark en Tonnagemængde, som var større end Frankrigs og Italiens tilsammen. Sverige havde en Skibsbygning omtrent som Danmarks, hvorimod Hollands Skibsbygning var større, omtrent som Halvdelen af Tysklands.

Ved Aar 1920 kom der stærk Fart i Japans Skibsbygning, der hidtil havde været lille, og Fremgangen har været varig; derimod har U. S. A. ikke beholdt Stillingen fra 1920.

Tonnagens Størrelse ved Aar 1939 ses af Tabel 2, der ogsaa viser Tilvæksten i Tonnage siden 1938 og siden 1914.

Den reelle Forøgelse af Transportmulighederne til Søs er dog større, end hvad disse Tal viser:



Tabel 2.

Oversigt over Handelsflaadens Fordeling i Aaret 1939.

	Handelsflaaden ved Aar 1939 B.R.T.	Andel i Verdens- tonnagen Procent
Storbritannien og Besiddelser	21,001,925	30,6
U. S. A. ....	11,361,533	16,5
Japan .....	5,629,845	8,2
Norge .....	4,833,813	7,1
Tyskland .....	4,482,662	6,5
Italien .....	3,424,804	5,0
Holland .....	2,969,578	4,3
Frankrig .....	2,933,933	4,3
Grækenland .....	1,780,666	2,6
Sverige .....	1,577,120	2,3
Danmark .....	1,174,944	1,7
Spanien .....	902,251	1,3
Øvrige Lande .....	0,436,358	—
Verdens Tonnage ....	68,509,432	—

Skibenes Hastighed er samtidig ogsaa vokset. T. Eks. var det i 1891 kun 14,4 pCt. af Tonnagen, der havde Hastigheder mellem 12 og 15 Knob, og kun 4,5 pCt. havde Hastigheder mellem 15 og 20 Knob; men i 1937 var de tilsvarende Tal henholdsvis 17,5 pCt. og 10,4 pCt., og desuden havde 2,6 pCt. af Tonnagen Hastigheder over 20 Knob.

### OBLIGATORISK KRIGSFORSIKRING

I Fortsættelse af forskellige, tidligere indledede Forhandlinger, der er fremkomne ved Initiativ fra Provinshavne-Sammenslutningen, har der i Handelsministeriet været afholdt et Møde med yderligere detaljerede Drøftelser af Spørgsmaalet om Gennemførelsen af en obligatorisk Krigsforsikring for Havneværkerne i de danske Havne.

I Mødet, der lededes af Prof., Dr. jur. Kr. Sindballe, deltog bl. a. Repræsentanter for Handelsministeriet, for Finansministeriet og Trafikministeriet, endvidere for Københavns Havn, Aarhus Havn, Havne-sammenslutningen o. s. v.

Ideen til den Krigsforsikring, der her er Tale om, er udgaet fra Provinshavne-Sammenslutningen, Krigsforsikringen tænkes tilrettelagt som en gensidig Forsikring, tilrettelagt i et Forsikringsforbund. Forsikringen skal efter Planerne omfatte de egentlige Havneværker i samtlige danske Havne, Statshavnene dog undtaget, men saaledes at Københavns Havn og Aarhus Havn, der staar uden for Havne-Sammenslutningen, er med. Værdien af Havneværkerne er beregnet til ialt ca. 300 Mill. Kr. Det tilføjes, at Pakhuse, Kontorbygninger o. s. v., der ejes af Havnene, ikke kommer ind under den nye Krigsforsikring, idet disse Bygninger allerede nu er inddraget under den gældende Krigsforsikring for Bygninger.

Forsikringen tænkes gjort obligatorisk for Havnene, som nævnt undtagen Statshavnene, og dette Moment, at Forsikringen skal være tvungen, vil nødvendigvis, at Sagen skal bringes frem paa Rigsdagen, hvor det da ventes, at Ministeren for Handel og Sø-

fart, Halfdan Henriksen, vil fremsætte et Lovforslag om Sagen.

Overfor det oprindeligt fremsatte Forslag fra Provinshavne-Sammenslutningen er der under Forhandlingerne stillet forskellige Ændringsforslag, ikke mindst vedrørende Grundlaget for Præmieberegningen.

Mødet beskæftigede sig i væsentlig Grad med disse Ændringsforslag. Og Mødets Resultat kan derefter kort udtrykkes saaledes, at Provins-Havnesammenslutningen nu for sit Vedkommende nærmere skal overveje Ændringsforslagene, hvorefter der afholdes et nyt, formentlig afsluttende Møde.

Man regner i alle interesserede Kredse med, at Sagen derefter meget hurtigt kan ventes gennemført.

### NYE PROJEKTER

Ministeren for offentlige Arbejder, Gunnar Larsen, har i Folketinget fremsat Forslag til Lov om Anlæg af en Motorvej fra Rødbyhavn til Storstrømsbroen, herunder Bygning af en Bro over Guldborgsund.

I Bemærkningen til Forslaget hedder det, at Vejen bliver anlagt med Hensyntagen til de Krav, der maa stilles til en moderne Motorvej. Den vil saavidt muligt blive ført i ret Linie Øst om Saksøbøing til Storstrømsbroen, og den anlægges med 2 × 2 Kørebener, adskilt med en Midderrabat, men uden Gang- og Cyklestier. Det er endvidere Mening kun at lave Tilslutning fra andre Veje paa ganske enkelte Steder. Fra Vejens Endepunkter, saavel ved Rødbyhavn som ved Storstrømsbroen, anlægges de fornødne Forbindelser til et bestaaende Vejnet. Det er dog Mening foreløbig kun at anlægge Vejen fra Rødbyhavn til Guldborgsund og sætte Motorvejen i Forbindelse med den allerede eksisterende Bro ved Guldborg og den eksisterende Vej fra Guldborg til Storstrømsbroen, ligesom det er Mening kun at anlægge de to Kørebener, mens alt Jordarbejde og alle Over- og Underføringsanlæg straks agtes udført i fuldt Omfang.

Til Bestridelse af Udgifterne foreslaas Finansministeren bemyndiget til at tilvejebringe det fornødne Beløb ved Udstedelse af Statsobligationer. Til Dækning af Statens Udgifter foreslaas, at der i det fornødne Antal Aar svares en Afgift til Statskassen paa 1 Øre pr. Liter Benzin.

Under Forudsætning af, at Vejen kun anlægges fra Rødbyhavn til Guldborgsund, samt at der kun anlægges to Kørebener, er Udgifterne ved den foreløbige Del af Arbejdet anslaaet til ca. 20 Mill. Kr., medens Udgifterne til hele Projektet er anslaaet til ca. 42 Mill. Kr.

### SEJLSKIBENE

Det er, som bekendt, forlængst bebudet, at Lovens Dom Tilskud og Laan til Bygningsstandsættelser i Byerne skal underkastes en Revision, og det er blevet meddelt, at Lovens Bestemmelser kan ventes udvidet til at omfatte bl. a. Forretningslokaler.

Formentlig paa Baggrund af disse Meddelelser har Sejlskibsrederi-Foreningen fornylig rettet et Andragende til Indenrigsministeriet om, at der ved Lovens Udvidelse ogsaa blev taget Hensyn til de smaa Sejlskibe paa en saadan Maade, at disse Skibe ogsaa kom ind under Lovens Bestemmelser. Der foreligger ingen officiel Afgørelse i Sagen. Ministeriet har i alt Fald i første Omgang indtaget det Standpunkt, at en saadan Udvidelse af Reparationsloven ikke lader sig gennemføre.

Paa Sejlskibsredernes Generalforsamling i København blev der anket stærkt over, at Skipperne ikke kan assurere deres Skibe for stort mere end Halvdelen af Skibenes gangbare Værdi, saaledes at Smaa-skibenes Ejere selv maa bære omkring Halvdelen af Risikoen, og der kom i det hele taget nogen Utilfredshed til Orde med den Maade, hvorpaa man i Øjeblikket behandler de smaa Skibe og deres Ejere.

## JAPANS SKIBSFART

Den japanske Regering har forelagt et Lovforslag om Handelsskibsfartens Beskyttelse. Ifølge dette Forslag skal der gives Krigsflaaden Bemyndigelse til med væbnet Magt at beskytte hele Japans Handelskibsfart og Fiskeri. Lovforslaget har endvidere til Formaal at hindre en fjendtlig Magt i at afbryde Trafik og Handel. I Begrundelsen til Lovforslaget hedder det, at det er »moderne og indstillet paa den totalitære Krig«. Trediestats Overgreb mod den japanske Skibsfart og Beslaglæggelse af japanske Varer skal herved umuliggøres. Marineministeren faar Bemyndigelse til efter Samraad med Handelsskibsrederierne at træffe Foranstaltninger til at beskytte Japans Handel.

## DEN NYE FORMAND FOR SKOLESKIBET „DANMARK”S BESTYRELSESRAAD

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt en officiel Meddelelse om, at Kommandør-kaptajn, Baron Niels Juel-Brockdorff er udpeget til indtil videre at fungere som Ministeriets Repræsentant og Formand for Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark«.

Baron Juel-Brockdorff, der saaledes afløser Kommandør Lorck, har alle Betingelser for at røgte Hvervet som den øverste Leder af vort Skoleskib paa bedste Maade. Skoleskibet var Kommandør Lorcks Hjertebarn, og man har Lov at vente, at dette smukke Sejlskib vil komme til at indtage en lignende Plads hos Baronen, der ikke alene tilhører Sømandsstanden som Søofficer, men tillige som gammel Koffardiskipper.

Efter at have forladt Marinen for en Snes Aar siden traadte Baron Juel-Brockdorff ind i Ø. K., hvor han i nogle Aar sejlede som Kaptajn. Han indlagde sig navnlig Fortjeneste som Fører af Skoleskibet »København«, hvis senere saa sørgelige Skæbne er saa velkendt. Baronen var en meget dygtig Kaptajn for vort smukke Skoleskib. Han havde i sig alle de bedste Traditioner fra Søen og Sømandslivet, og senere, da han rykkede ind i Ø. K. som Direktør for Skibsafdelingen, stod Aarene som Fører af Danmarks største Sejlskib, Femmasteren »København«, dog i en egen Glans. Efter at være traadt ud af Kompagniet har Baron Juel-Brockdorff været vor Flaadeattaché i London.

## DEN NYE NAVIGATIONS-DIREKTØR

Der er udsendt officiel Meddelelse om, at Navigationsskolebestyrer, Kaptajn H. A. Guldhammer fra 1. Februar er udnævnt til Navigationsdirektør.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Fraværende Søfolks Skat

De danske Søfolk, som ikke kom tilbage efter den 9. April, er dog stadig Skatteborgere herhjemme, hvis de har deres faste Bopæl her i Landet. Deres Skatteforhold maa naturligvis have en ekstraordinær Karakter, og Skattedepartementet har derfor nu truffet en Afgørelse om, hvorledes der skal forholdes med disse Skatteydere ved den kommende Ligning.

De paagældende fraværende Søfolks Paarørende eller andre, der kan handle for dem, skal udfylde Selvangivelsesblanket for de fraværende. Det, der skal opgives som Indtægt for de fraværende, bliver for det første Hyreindtægt fra 1. Januar 1940 til 9. April 1940 (ikke medtaget Krigstillæg, der er skattefrit) og dernæst de Beløb, der siden er udbetalt Skatteyderens herværende Paarørende som tilgodehavende Hyre, Tantième eller Kaplak el. lign. — dog ikke Laan eller andre Beløb, som der er Tilbagebetalingspligt hæftet ved.

Herudover skal kun medtages, hvad de paagældende Søfolks Hustruer eventuelt ellers maatte have tjent ved eget Arbejde, eller hvad hjemmeværende Børn har oppebaaret, og endelig naturligvis Skatteyderens Formue.

Skattedepartementet forbeholder sig senere at efterregulere Indtægtsopgørelsen i Overensstemmelse med, hvad de fraværende Skatteydere ved Tilbagekomst senere kan oplyse om faktiske Indtægter i 1940.

### Søfartskongres i Stettin

Paa en Søfartskongres, der har været afholdt i Stettin, talle Statssekretær Koenigs om Trafikspørgsmaalet i Øst-rummet. Han erklærede bl. a., at Forudsætningerne for ny

Kaptajn Guldhammer er som faa inde i det danske Navigationsvæsen. Selv om man bryder med den gamle Tradition at lade Søofficerer rykke ind paa vort Navigationsvæsens højeste Post, vil Guldhammers Udnævnelse blive hilst med Glæde i alle Kredse.

Kaptajn Guldhammer er af gammel Sømandsslægt. Faderen var Skibsfører. Selv gik han til Søs som 15-Aars Dreng, og i nogle Aar fo'r han paa Langfart med danske og udenlandske Sejlere.

Styrmandseksamens 1. og 2. Del tog han fra Københavns Navigationsskole i 1908 og blev Aaret efter Styrmænd i D. F. D. S., men hans teoretiske og praktiske Viden kvalificerede ham hurtigt til en Post som Navigationslærer ved Københavns Navigationsskole. I Aarene fra 1927 til 1931 fungerede Guldhammer som Navigationsskolebestyrer, og han viste i denne Periode udtalte Evner som Leder af Landets største Navigationsskole. Da nu afdøde Navigationsskolebestyrer Funder, trak sig tilbage, afløstes han ganske naturligt af Guldhammer, der nu saa kort efter har overtaget den højeste Stilling indenfor vort Navigationsskolevæsen.

## DØDSFALD

Forhenværende Navigationsskolebestyrer ved Københavns Navigationsskole Th. P. Funder, er død, 71 Aar gammel.

Navigationsskolebestyrer Funder, der i næsten en Menneskealder virkede som Lærer og senere som Forstander ved Københavns Navigationsskole, nød stort Ry for sin Indsats for den danske Sømandsstand. Han var Præstesøn, men allerede fra de tidligste Aar stod hans Hu mod Søen. Som 15-Aars Dreng kom han til Søs, og lærte Datidens haarde Sømandsliv at kende. Senere fo'r han paa Nord- og Østersøfart med Skonnerter, paa Island og endelig paa Langfart med de store udenlandske Sejlere.

Styrmandseksamens 1. og 2. Del tog Funder fra Københavns Navigationsskole i 1892. I nogle Aar var han Styrmænd i Rederiet Heckscher & Son, og i 1896 knyttedes han til Københavns Navigationsskole, for hvilken han i 1921 blev Forstander.

Navigationsskolebestyrer Funder var en højt begavet Mand, hvis Interesser spændte vidt. Han har udarbejdet en lang Række Pièces om nautiske og meteorologiske Problemer. I Aarene fra 1913—15 var han Forstander for Skolen i Skoleskibet Viking.

Virksomhed for de tyske Skibsredere efter Krigens Afslutning var væsentligt gunstigere end i 1919. Til den tyske Handelsskibsfart vilde der blive stillet saa store Transportkrav, at Rederne vilde være tvunget til at udnytte den forhaandenværende Skibstonnage til det yderste. Jo mere det tyske Erhvervsliv bredte sig, desto større blev det Omraade, som den tyske Reder maatte forsyne ved sin Skibsfart. Tyskland vilde derfor efter Krigens have et stort Behov af yderligere, moderne Tonnage, saa at Nybygning af Handelsskibe vilde høre til de mest paatrængende Opgaver efter Krigens. De tyske Østersøhavne vilde faa en stor Andel i de vældige Godskredsløb, der vilde udvikle sig indenfor den europæiske Storrumsøkonomi, navnlig hvad Handelen med de nordiske Lande og Sovjetunionen angik. En anden stor Opgave var Overtagelsen af Transittrafikken mellem de nordiske Stater og de sydøsteuropæiske Stater.

Selvfolgelig maatte Østersøhavnenes Ydeevne til dette Formaal forøges til det yderste. Der var allerede delvis blevet taget Hensyn til denne Nødvendighed. Det samme gjaldt Bygningen af indenlandske Vandtrafikveje. Samtidig med, at det tyske Erhvervsliv mod Øst blev styrket, vilde der opstaa særligt paatrængende Krav om at lade tyske Østersøhavne faa Del i den transatlantiske Skibsfart. Dette vilde navnlig skyldes den Kendsgerning, at der i det tyske Østrum vilde fremkomme Afskibere, der kunde forsyne en transatlantisk Linie med Eksportvarer.

### Fartstillæg paa Skibe, der ligger stille

Den af Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Styrmandsforening nedsatte Voldgiftsret har afsagt Kendelse i en Sag, som Rederiforeningen har anlagt mod Styrmands-

foreningen for at faa denne tilpliglet til at anerkende, at de i den gældende Overenskomst fastsatte Fartstillæg ikke skal udbetales i de Skibe, der under de ekstraordinære Forhold i Henhold til Instruks fra den danske Regering ligger ubeskæftigede i udenlandske Havne.

Voldgiftsmændene var Skibsreder T. C. Christensen og Direktør E. Mægaard, valgt af Rederiforeningen, og Sekretær Gents og Styrmand Kastrup Olsen, valgt af Styrmandsforeningen. Formand var Professor Poul Andersen, der som Opmand maatte træffe Afgørelse i Sagen, idet Stemmerne ellers stod lige.

Kendelsen frifandt Styrmandsforeningen, medens Honoraret til Opmanden — 150 Kr. — skal betales med Halvdelen af hver af Parterne.

Resultatet bliver altsaa, at Fartstillægene maa betales til Styrmand, der gør Tjeneste i Skibe, som befinder sig i Farvande udenfor Europa.

### Domsafgørelse

Østre Landsret har afsagt Dom i en Pensionssag, som tillægges principiel Interesse. Sagen var rejst af Enkefru Olivia Jacobsen, Esbjerg, mod Dampskibsselskabet af 1937 ved Skibsreder Ove Skou.

Fru Jacobsens Mand, Maskinmester Jacobsen, omkom ved Damperen »Hanne« forlis i Nordsoen den 28. December i Fjor. »Hanne«, der var paa Rejse til Blyh efter Kul til Danmark, tilhørte »Dampskibsselskabet af 1937«. Paastanden gik ud paa, at Skibsreder Skou skulde betale Enkepension til Fru Jacobsen efter de Regler, som er fastsat ved Forhandlinger mellem Dansk Dampskibsrederiforening, Maskinmesterforeningen og Pensionsforsikringsanstalten.

Skibsreder Skou er imidlertid ikke Medlem af Dampskibsrederiforeningen, og Jacobsen var ved sin Død ikke Medlem af Maskinmesterforeningen. Han har tidligere været Medlem, men udtraadte, da han gik i Land, og han var ikke genindtraadt, da han kun ganske kort før Forliset havde taget Hyre paany. Mens han sejlede forrige Gang, var han Deltager i den Pensionsordning, som Dampskibsrederiforeningen og Maskinmesterforeningen havde med Pensionsforsikringsanstalten.

Han gik nu ud fra, at hans Reder havde anmeldt ham til Pensionsforsikringsanstalten, saaledes som det kræves i de mellem Maskinmesterforeningen og Dampskibsrederiforeningen aftalte Regler, efter hvilke han var forhyret.

Dette er imidlertid ikke sket, og derfor mente Enken, at Rederen maatte anses for pligtig til selv at udrede den Pension paa ca. 700 Kr. om Aaret, hun vilde have faaet, dersom afdøde havde været tilmeldt Pensionsordningen.

Skibsrederen paastod Frifindelse.

I Landsrettens Dom hedder det, at Skibsrederen mod Godtgørelse af 21 Kr. bør forskaffe Enkefru Jacobsen en livsvarig Rente paa 694 Kr. 80 Øre aarlig. Skibsrederen skal betale Sagens Omkostninger med 200 Kr.

### Passager rute paa Odense Kanal

Odenseannerne er, siden Automobil-Trafikken er saa godt som standset, afskaaret fra at foretage Besøg uden for Byen og dens skønne Omegn. Nogle driftige Mænd har nu sat sig i Spidsen for Oprettelse af en Motorbaads-Rute paa Odense Kanal og Fjorden. De to Mænd, der har sat sig i Spidsen for Foretagendet, Skibsfører K. Christiansen og Grosserer A. Zeberg, har i den Anledning været i København, hvor de har forhandlet med Direktør Aage Petersen, »Havnens Motorfærger«, om Køb af en af dette Selskabs Motorbaade, »H. M. F. 3«, der har Plads til 120 Passagerer.

I denne Baad er der i Forskibet indrettet en ret rummelig Kahyt med Soltag, saaledes at Overdækket i godt Vejr let kan fjernes, saa Passagererne ogsaa herfra faar fri Udsigt. Baaden er udstyret med en Kelvin Motor af nyeste Model og gaar en Fart af op imod 10 Knob. Den har den Fordel, at den temmelig let kan ændres til Drift med Gengas, desuden er der i Baaden Plads til ret betydelige Mængder lettere Gods. »H. M. F. 3« er bygget i København 1932, vel vedligeholdt og for faa Aar siden ombygget og moderniseret.

Den Rutefart, der tænkes oprettet, skal foruden som Udflugtsrute tillige anvendes som Nytterute, navnlig for Befolkningen i Stige og Klintebjerg og Stige Ø.

### Tre reddet fra Esbjergkutter

Esbjergkutteren »Neptun«, der førtes af Fiskeskipper Andreas Christensen, Gl. Færgevej i Esbjerg, er krigsforlist og sunket, da Kutteren var paa Fiskeri. En anden Esbjergkutter reddede »Neptun«s 3 Mand store Besætning og sejlede ind til Havn med dem.

### Dom for uberettiget Annullering af et Certeparti

Aktieselskabet P. Berg, Neksø, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Dampskibsselskabet »Progress«, København, dømt til at betale 10,000 Kr. i Erstatning, fordi Re-

deriet i Januar 1940 uberettiget havde annulleret et Certeparti, hvorefter en af Selskabets Dampere skulde føre en Ladning Kul paa 1200 Tons fra Boston i England til Neksø.

Rederiet paastod sig frifundet, da Besætningen paa den paagældende Damper to Gange havde nægtet at sejle saa sydlig som til Boston, hvorfor man ansaa Annulleringen for berettiget.

Sø- og Handelsretten dømte Rederiet til at betale Akts. P. Berg de 10,000 Kr. og 600 Kr. i Sagsomkostninger, da det ikke kunde anses for godtgjort, at Hindringen for Certepartiets Opfyldelse var af en vedvarende Karakter, saaledes at Rederiet kunde fritages efter Sølovens Paragraf 135 eller efter anden almindelig Retsgrundsaetning.

### Flnske Havne

Kotka Havn er frosset stærkt til, og naar de i Havnen liggende Dampere er blevet fuldt lastede, føres de ud af Isbrydere, der ledsager dem vestpaa, hvorefter Havnen lukkes for i Vinter. Abo har tre Isbrydere til Disposition og klarer sig godt.

### Dagskolen for ledige Søfolk

Den tidligere omtalte Dagskole for ledige Søfolk, der skal afholdes ombord i Fregatten »Jylland«, paabegyndes Mandag den 3. Februar og varer ca. 2½ Maaned. Undervisningstiden er fra Kl. 9 til Kl. 16 med ca. 1 Times Frokostpause. Saavel Undervisning som Frokost ydes vederlagsfrit. Der antages fortrinsvis unge Søfolk i Alderen mellem 15 og 20 Aar, men saafremt Pladsforholdene tillader det, antages ogsaa unge Mennesker, der endnu ikke har faret til Søs.

### Nye Fyrskibsførere

Marineministeriet har ansat Fyrskibsføreraspiranterne M. Worm og J. G. Petersen som Fyrskibsførere fra 1. Februar.

### 25 Aars Lods Jubilæum

Lods J. A. Myhre kan den 1. Februar fejre 25 Aars-Dagen for sin faste Ansættelse ved Københavns Lodseri. Han er født i 1888 i Svaneke, hvor hans Fader var Skibsfører, kom til Søs i 1903 med »Georg Stage« og kom senere ud at sejle med danske og norske Sejlskibe. Efter at have taget sine Navigationseksaminer i Rønne blev Myhre i 1910 ansat som Understyrmand paa Skoleskibet »Georg Stage«. De paafølgende Aar sejlede han som Styrmand i D.F.D.S. og i Dampskibsselskaberne »Vendila« og »København«, indtil han i 1914 blev Lodsaspirant ved Københavns Lodseri, hvor han to Aar senere fik fast Ansættelse.

### To nye norske Ruter gennem Panama-Kanalen

Det norske Rederi Fred. Olsen & Co., der i flere Aar har sejlet mellem Europa og den amerikanske Stillehavs-kyst, har nu sat 3 Skibe ind paa en maanedlig Route mellem Havana, Panamakanalsonen og Seattle. — Skibene sejler under norsk Flag.

Samtidig har Rederiet oprettet en ny Linie mellem New Orleans Houston og de vestamerikanske Havne, Vera Cruz og Coatzacoalcos.

### Udbytte

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har offentliggjort sit Regnskab for det forløbne Aar. Selskabet har et Aarsunderskud paa den egentlige Drift af 196,058 Kr., hertil kommer Afskrivning paa Skibene, Bygninger og paa Inventar 149,405 Kr., saaledes at det samlede Driftsunderskud bliver paa 345,463 Kr. Bestyrelsen foreslaar den kommende Generalforsamling, at der udbetales 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, hvorved der bliver et Underskud paa 407,963 Kr., som dækkes gennem det fra forrige Aars Regnskab overførte Beløb og ved Overførsel fra Dispositionsfonden med 170,000 Kr., ialt 415,106 Kr. Der kan derefter til næste Aars Regnskab overføres 7143 Kr.

Det ved Salget af Selskabets Motorskib »Bornholm«, udover dets bogførte Værdi, indvundne Beløb 1,057,753 Kr., er overført til den ekstraordinære Reservefond med 440,947 Kr. og til Dispositionsfonden med 616,806 Kr.

66-Selskabet har i de sidste 5—6 Aar før Krigens Udbrud hvert Aar udbetalt 12 pCt. i Udbytte. Sidste Aar nedsatte Selskabet dog sit Udbytte til 6 pCt.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**Rumæniens Olieproduktion i December 1940**

Rumæniens Olieproduktion udgjorde i December Maaned 1940 ca. 425,000 Tons mod 525,000 Tons i samme Maaned 1939, altsaa en Nedgang paa ca. 100,000 Tons. Produktionen udgjorde i Tiden Januar—December i Henhold til foreløbig Opgørelse 5,975,000 Tons mod 6,240,000 Tons i 1939.

**Dansk-tyske Forhandlinger**

Det har i nogen Tid været planlagt, at en dansk Delegation skal rejse til Berlin for at forhandle med de tyske Myndigheder om Handelssamkvæmmet mellem Danmark og Tyskland og ikke mindst om tyske Leverancer af en Række Varer her til Landet.

Det var oprindeligt Meningen, at Forhandlingerne skulde finde Sted efter Midten af Januar, men de blev udsat lidt. Endnu er deres bestemte Tidspunkt ikke endelig aftalt, men det ventes, at den danske Delegation vil rejse til Berlin omkring Midten af Februar. Den vil staa under Ledelse af Afdelingschef M. A. Wassard.

**Rationelt Samarbejde**

Stenfiskernes Sammenslutning, der er en Underafdeling af Dansk Sejskibsrederiforening for mindre Skibe, har holdt Generalforsamling under Ledelse af Forretningsfører E. Borch-Johansen.

Som det fremgik af den Beretning, der blev aflagt af Formanden, Alfred Thomsen, Gilleleje, har Krigsforholdene medført en ejendommelig Udvikling indenfor Stenfiskernes Kreds. De var tidligere Individualister om en Hals og drev i mange Tilfælde en kraftig Konkurrence indbyrdes. Nu har Oliemangelen drevet dem ind i et rationelt Samarbejde.

Stenfiskerne har for Tiden ret store Stenleverancer bl. a. til flere offentlige Arbejder. Men det er klart, at den enkelte Stenfisker ikke kan paatage sig en stor Leveringskontrakt, uden at han er sikker paa, at han kan faa den Motorolie, som kræves til Arbejdets Udførelse. For at komme ud over denne Vanskelighed er det, at Stenfiskerne har organiseret et snævert Samarbejde paa den Basis, at de lader deres Organisation fordele baade det forhaandenværende Arbejde og de Oliekvanta, der staa til Raadighed, mellem Medlemmerne. Paa den Maade opnaar Stenfiskerne, at et givet Arbejde ikke maa standse paa Grund af Oliemangel, og at baade Arbejds- og Oliemængden under de forhaandenværende Forhold bliver saa vidt muligt relfærdigt fordelt.

**25 Aar i Redningsvæsenet**

Betjeningsmand ved Aalbæk Redningsstation *Anders K. Jensen* har 1. Februar 25 Aars Jubilæum i Redningsvæsenet.

**50 Aar**

Fører i Dampskibsselskabet »Vendila«, Kaptajn *J. P. Bager*, fylder den 5. Februar 50 Aar. Kaptajn Bager er Fører af S/S »Chr. J. Kampmann«.

**70 Aar**

Skibsinspektør *Emil Nielsen*, Islands Dampskibsselskab, fyldte Fredag 70 Aar. Skibsinspektør Nielsen var i en lang Aarrække Fører i Dampskibsselskabet »Thore« i Farten mellem København og Island og blev ved Islands Dampskibsselskabs Oprettelse i 1914 Leder af dette Selskab med Bopæl i Reykjavik. I 16 Aar varetog han denne Stilling, indtil han vendte tilbage til København, hvor han siden har været Selskabets Skibsinspektør.

**Dødsfald**

Generalsekretæren i »The Interscandinavian Union of Engineers«, Overmaskinmester *Evald Persson*, er død i Helsingborg. Persson, der blev 61 Aar, var født i Helsingborg og har altid haft stærk Tilknytning til Danmark. I de senere Aar har han været en sikker Gæst ved Maskinmesterforeningens Generalforsamling.

Evald Persson har gjort en stor Indsats for at fremme det internationale Samarbejde mellem Skibsofficererne, og han havde rig Lejlighed til det i den lange Aarrække, han var Formand for den interscandinaviske Maskinmesterunion, hvor han ved sin Død var Generalsekretær.

En kendt Skibstekniker, Ingeniør *Johan Sonne*, er død i Nexø, 70 Aar gammel. Ingeniør Sonne kom i sine unge Aar til England, hvor han tog Maskinisteksamen. Han sejlede derefter i en Aarrække som Maskinmester i en-

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

*Grand Prix: Barcelona 1929 Antwerpen 1930-Paris 1937.*

gelske Skibe, indtil han gik i Land og ansattes ved et engelsk Skibsværft. Efter faa Aars Forløb blev han imidlertid knyttet til Bergens Skibsværft, hvor han gjorde en hurtig Karriere og i henvend 25 Aar var Underdirektør. Ved sin Hustrus Død trak Ingeniør Sonne sig tilbage fra Virksomheden og bosatte sig i Fødebyen Nexø.

Det sidste Nummer af »Medlemsblad for Dansk Styrmandsforening« bringer Nekrologer over to Styrmande, der har sat Livet til i udenlandsk Fart.

Det drejer sig om Første-Styrmand *Aage Søren Marius Petersen* og Anden-Styrmand *Pauli Johannes Jensen Lind*, Medlemsbladet skriver:

Styrmand Petersen var født den 27. Januar 1900 i Strandhuse ved Svendborg, han kom til Søs i 1914 med 3-mst. Skonnert »Jason«, fortsatte senere med Skonnerterne »Heimdall« og »Ingeborg«; derefter sejlede han i et Par Aar med »White Star« Liniens Baade. 1920 kom han paa Navigationsskolen i Svendborg og tog Styrmandseksamen i 1922. Ved samme Skole tog han Skibsførereksamen i 1936. Sin Styrmandstid, indtil Ulykken indtraf, tilbragte han i A. P. Møllers Rederi.

Ogsaa under den forrige Verdenskrig sejlede Styrmand Petersen, og her var Krigens Rædsler ogsaa ude efter ham. 1915 blev han torpederet med 3-mst. Skonnert »Jason« i Nordsøen. Dagen efter denne Torpedering blev han torpederet med den tyske Hjelpekrydser »Meteor«, som havde bjærget ham fra »Jason«. Nu for tredje Gang blev han derude. Styrmand Petersen har været Medlem af Dansk Styrmandsforening siden 1922 og har gennem Aarene vist sig som en god og loyal Kammerat.

Anden-Styrmand Pauli Johannes Jensen Lind var født i Aalborg den 20. Maj 1910.

Efter at have gennemgaaet sin praktiske Sømandsuddannelse, kom Lind paa Navigationsskolen i København, hvor han erhvervede sig Styrmandseksamen i 1937 og Skibsførereksamen i 1938. Han blev derefter ansat i Rederiet A. P. Møller, hvor han gjorde Tjeneste, indtil Ulykken ramte ham. Styrmand Lind har været Medlem af Styrmandsforeningen siden 1938.

Medlemsbladet slutter med at udtale sin dybe Beklagelse af to gode Kollegers Bortgang og bevidner de Efterladte den dybeste Medfølelse.

**BEKENDTGØRELSE**

**Stillingen som  
Havnefoged ved Kalundborg Havn**

er ledig fra 1. Maj d. A. at regne og vil være at besætte med en Navigator.

Grundløn 3900 Kr. stigende med 420 Kr. hvert 3. Aar indtil 4860 Kr. + Sted- og Reguleringstillæg som for Statens Tjenestemænd (f. T. for en gift Kr. 1304) Uniformgodtgørelse 200 Kr. og Cyklegodtgørelse 100 Kr., Pensionsret efter Statens Regler.

Der maa dog forbeholdes eventuel Konstitutionsstid i 1 Aar, i hvilket der afkortes 10% af Lønningen.

Der forefindes Tjenestebolig, for hvilken der aarlig afkortes 480 Kr.

Ansøgning bedes indsendt senest den 22. Febr. d. A. til Kalundborg Byraad.

Personlig Henvendelse til Byraadet eller Havneudvalgets Medlemmer ønskes ikke.

KALUNDBORG BYRAAD. den 27. Januar 1941.

*Fr. Andersen.*

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør. F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Tелефон 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telef.: Central 389-7489-15782 Amallegade 43,  
 Efter Kl. 6 Ordrup 3098 København K.  
 Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsforødenheder

**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

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSESELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. RYVANG 139

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

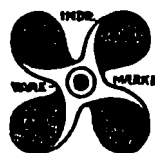
**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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



Hovedoplæg for Danmark

**Th. Møller**

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
SØLV- & SVÆRRER  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang III. Katalog

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

VASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

**VINKE & CO**Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams: Vinkeco **ROTTERDAM** Telephone: 84880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 30. Januar 1941.

Nr. 5.

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

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

## I. Østersøen.

274. Danmark. Bornholm. Rønne Indsejling. Oplysning om Undervandshindring.  
I Indsejlingen til *Rønne* Havn, c. 50 m N. t. E. for *Søndre-Rev W.* røde To-Kost, er paa  $55^{\circ} 05' (37'')$  N.  $14^{\circ} 41' (12'')$  E. fundet en Undervandshindring med c. 6 m Vand. Hindringen vil blive fjernet, saasnart Vejrforholdene tillader det.

275. (T). Sverige. Falsterboleden. Vintersømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 4/194. Stockholm 1941.)

Følgende Vintersømærker er udlagt i *Falsterboleden*:

1. En rød Spidstønde med kort Stage tæt S. for den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 19'_{,53}$  N.  $12^{\circ} 52'_{,35}$  E.
2. En rød Spirtønde uden Topbetegnelse tæt S. for den røde Stage med 1 Ballon mellem 2 opadvendte Koste paa  $55^{\circ} 18'_{,66}$  N.  $12^{\circ} 47'_{,68}$  E.

276. (T). Sverige. Kämpingebukten. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 4/193. Stockholm 1941.)

Lystønderne, som var udlagte paa henholdsvis  $55^{\circ} 20'_{,95}$  N.  $12^{\circ} 55'_{,35}$  E. og  $55^{\circ} 21'_{,65}$  N.  $12^{\circ} 56'_{,15}$  E. som Afmærkning for en Losseplads, er inddraget for Vinterperioden.

277. (T). Sverige. Trelleborg. Lys- og Fløjtetønde samt Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 4/192. Stockholm 1941.)

Lys- og Fløjtetønden *Trelleborgs redd* samt Lystønderne *Trelleborgs rännu* Nr. 2, 3 og 4 er inddraget for Vinterperioden. c.  $55^{\circ} 21'$  N.  $13^{\circ} 09'$  E.

278. Sverige. Trelleborg Red. Undervandskabler. Advarsel mod Ankring.

(U. f. s. Nr. 4/191. Stockholm 1941.)

For at undgaa Beskadigelse af Undervandskablerne bør Ankring paa *Trelleborg* Red om muligt altid ske W. for Fyrlinien *Trelleborgs hamn övre* og *nedre* overet eller W. for Mærket *Trelleborg* Vandtaarn overet med Fyret *Trelleborgs östra*. c.  $55^{\circ} 22'_{,2}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,4}$  E.

(Danske Lods III, Side 279.)

279. (T). Sverige. Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 4/190. Stockholm 1941.)  
Lystønden *Nedjan* paa c. 55° 34' N. 14° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.
280. (T). Sverige. Hävringe Fyrskib midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 4/265. Stockholm 1941.)  
Fyrskibet *Hävringe* paa c. 58° 33',<sub>3</sub> N. 17° 30',<sub>6</sub> E. er midlertidig inddraget.
281. (T). Sverige. Kungshamn—Arkö. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 4/266. Stockholm 1941.)  
Fyrene *Marö övre* og *nedre* paa c. 58° 34' N. 16° 55' E. er slukket for Vinterperioden.
282. (T). Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Fyr og Lystønde slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 4/186 og 4/187. Stockholm 1941.)  
I Farvandet *Södertälje—Femörehuvud* er følgende Fyr og Lystønde slukket for Vinterperioden:  
*Skepna* c. 58° 45' N. 17° 21' E., *Långskär*, *Västra Stendörren* Lystønde, *Ringsön nedre* og *övre*, *Griskär övre* og *nedre*, *Bergö*, *Sävösund* og *Törnskär*.
283. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Lys- og Fløjtetønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 4/184 og 4/185. Stockholm 1941.)  
Lys- og Fløjtetønden *Landsorts Bredgrund* paa c. 58° 44' N. 17° 53' E. og Lys- og Fløjtetønden paa Fyrskibet *Svenska Björns Plads* paa c. 59° 35',<sub>5</sub> N. 19° 56' E. er inddraget for Vinterperioden.  
(E. f. S. Nr. 37/2157 1940.)
284. (T). Sverige. Ålandshavet. Simpnäsklubb N. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 4/183. Stockholm 1941.)  
Lystønden paa c. 59° 54',<sub>8</sub> N. 19° 05',<sub>0</sub> E. er inddraget for Vinterperioden.  
(E. f. S. Nr. 39/2256 1940.)
285. (T). Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/52. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Luodematala* c. 65° 10',<sub>1</sub> N. 24° 59',<sub>6</sub> E., *Länsiletto* c. 65° 10',<sub>8</sub> N. 25° 02',<sub>9</sub> E. og *Kattilankalla* c. 65° 08',<sub>2</sub> N. 24° 59',<sub>9</sub> E. er slukket for Vinterperioden.
286. (T). Finland. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/47 og 2/48. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Korsö* c. 63° 11',<sub>4</sub> N. 21° 08',<sub>8</sub> E., *Stora Högskär* c. 63° 08',<sub>2</sub> N. 21° 26',<sub>6</sub> E., *Kopparfuruskär* c. 63° 08',<sub>2</sub> N. 21° 25',<sub>7</sub> E., *Tjärnbådan* c. 63° 02',<sub>8</sub> N. 21° 17',<sub>9</sub> E. og *Gåsgrund* c. 63° 05',<sub>1</sub> N. 21° 13',<sub>3</sub> E. er slukket for Vinterperioden.
287. (T). Finland. Bottniske Bugt. Vasa Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/49. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Dersiskärgrund* c. 63° 04',<sub>5</sub> N. 20° 49',<sub>2</sub> E., *Rönnskärsbådan*, *Djupskär*, *Lilla Svartbådan*, *Lillsand*, *Medelbådan*, *Veckargrund*, *Tummelsö övre* og *nedre*, *Norrgrynnan övre* og *nedre*, *Fågelskär*, *Storhåsten* og *Nagelprick* c. 63° 06',<sub>3</sub> N. 21° 26',<sub>5</sub> E. er slukket for Vinterperioden.
288. (T). Finland. Bottniske Bugt. Vasa Havneomraade. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/50. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Edvard* c. 63° 05',<sub>0</sub> N. 21° 32',<sub>6</sub> E., *Nikolai*, *Emilia*, *Kasten*, *Vasa övre* og *nedre*, *Brobänken*, *Eklund* og *Östman* c. 63° 05',<sub>6</sub> N. 21° 36',<sub>2</sub> E. er slukket for Vinterperioden.
289. (T). Finland. Bottniske Bugt. Vasa Radiostation midlertidig lukket.  
(U. f. s. Nr. 2/53. Helsingfors 1941.)  
*Vasa* Radiostation paa c. 63° 07' N. 21° 37' E. er midlertidig lukket for offentlig Trafik.

290. (T). Finland. Bottniske Bugt. Kaskö Indløb. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/45. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Tärngrund* paa c.  $62^{\circ} 20',_9$  N.  $21^{\circ} 14',_0$  E., *Brandskogsudden* og *Kaskö övre* og *nedre* er slukket for Vinterperioden.
291. (T). Finland. Bottniske Bugt. Kaskö Havneomraade. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/46. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Satama övre* og *nedre* paa c.  $62^{\circ} 22',_8$  N.  $21^{\circ} 13',_2$  E. samt *Paalusilta övre* og *nedre* er slukket for Vinterperioden.
292. Finland. Ålandshavet. Søterritoriet mellem og omkring Ålandsøerne minefrit.  
Grænser for Søterritoriet.  
(Det danske Gesandtskab i Helsingfors 15. Januar 1941.)  
Det finske Søterritorium mellem og omkring *Ålandsøerne* er nu minefrit.  
Søterritoriet strækker sig mod W. til *Märket Fyr* (c.  $60^{\circ} 18'$  N.  $19^{\circ} 09'$  E.), hvorfra Grænsen gaar henholdsvis i Retning c.  $8^{\circ}$  og c.  $191^{\circ}$ .  
(E. f. S. N. 1/22 1941.)
293. (T). Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/71 og 2/102. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Rangskär* c.  $60^{\circ} 15',_1$  N.  $21^{\circ} 12',_4$  E. og *Lehmäsaari* c.  $60^{\circ} 14',_1$  N.  $21^{\circ} 56',_6$  E. er slukket for Vinterperioden.
294. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Stora Sottunga—Kökar. Långskär. Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 2/72. Helsingfors 1941.)  
*Långskär Fyr* paa  $60^{\circ} 02' 26''$  N.  $20^{\circ} 46' 55''$  E. er forandret og lyser nu, som følger:  
1. Grønt i Pejll. fra c.  $172^{\circ}$  til c.  $182^{\circ}$ . 2. Rødt i Pejll. fra c.  $337^{\circ}$  til c.  $2^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $182^{\circ}$  - c.  $337^{\circ}$ .  
Iøvrigt er Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 52/2857 1940.)
295. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Stora Sottunga—Kökar. Oplysning om Trännskär Fyr.  
(U. f. s. Nr. 2/73. Helsingfors 1941.)  
Synsvidden for *Trännskär Fyr* paa  $60^{\circ} 01' 02''$  N.  $20^{\circ} 47' 48''$  E. er 10 Sm.
296. (T). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Vasikkasaari (Kalvholm) Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/99. Helsingfors 1941.)  
*Vasikkasaari (Kalvholm) Fyr* paa c.  $60^{\circ} 09',_1$  N.  $25^{\circ} 00',_8$  E. er slukket for Vinterperioden.
297. (T). Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard og Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/98 og 2/101. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Lovisa sten* paa c.  $60^{\circ} 26',_3$  N.  $26^{\circ} 15',_8$  E., *Lökholm*, *Hudö övre* og *nedre*, *Myrörn*, *Fanstnäs* samt *Monäs övre* og *nedre* er slukket for Vinterperioden.
298. Rusland. Finske Bugt. Seskär E. Spærret Omraade.  
(N. f. S. Nr. 4/271. Berlin 1941.)  
Omraadet indenfor en Linie, der forbinder nedennævnte Punkter, er spærret for Skibsfarten:  
a) c.  $60^{\circ} 00',_0$  N.  $28^{\circ} 26',_0$  E. c) c.  $60^{\circ} 04',_0$  N.  $28^{\circ} 34',_0$  E.  
b) c.  $60^{\circ} 04',_0$  N.  $28^{\circ} 26',_0$  E. d) c.  $60^{\circ} 00',_0$  N.  $28^{\circ} 34',_0$  E.
299. (T). Estland. Finske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(N. f. S. Nr. 4/272. Berlin 1941.)  
Efter en Skibsmelding er nedennævnte Lystønder inddraget for Vinteren:  
a) *Aegna (Wulf) Lys-* og *Fløjtetønde* paa c.  $59^{\circ} 36'$  N.  $24^{\circ} 43'$  E.  
b) *Middelgrund (Vahemadal) Lys-* og *Fløjtetønde*.  
c) Begge de ved *Netspærringen* paa *Tallinn Red* paa c.  $59^{\circ} 28'$  N.  $24^{\circ} 46'$  E.  
udlagte Lystønder (*Netspærringen* er stadig udlagt).  
d) *Suurup Lys-* og *Fløjtetønde*.  
(E. f. S. Nr. 1/36 1941.)

- 300. Estland. Moonsund. Rukerega (Rukkirahu) Fyr delvis skjult.**  
(N. f. S. Nr. 4/273. Berlin 1941.)  
7 m 213<sup>0,5</sup>, fra *Rukerega* Fyr paa c. 58° 54',<sub>2</sub> E. 23° 21',<sub>0</sub> E. er et nyt Fyrtaarn, som skjuler det nuværende Fyr i Pejlinger mellem 14° og 54°, under Bygning.
- 301. (T). Estland. Dagø. Hiiumadal (Nekmangrund) Fyrskib ombyttet med Reservefyrskib.**  
(N. f. S. Nr. 4/274. Berlin 1941.)  
Efter en Skibsmelding er *Hiiumadal* Fyrskib paa c. 59° 05' N. 22° 12' E. ombyttet med et Reservefyrskib. Reservefyrskibet afgiver ingen Radiopejlsignaler.
- 302. (T). Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Fortøjningstønder inddraget for Is.**  
(N. f. S. Nr. 4/218. Berlin 1941.)  
De rød- og hvidmalede Fortøjningstønder paa nedennævnte Pladser er inddraget paa Grund af Is:
- a) 54° 37' 06" N. 18° 44' 20" E.
  - b) 54° 37' 54" N. 18° 43' 12" E.
  - c) 54° 38' 36" N. 18° 42' 06" E.
- (Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 303. (T). Norge. Oslofjorden og Sørlandskysten. Lys-, Fløjte- og Klokketønder inddrages for Is.**  
(E. f. S. Nr. 1/1. Oslo 1941.)  
Lys-, Fløjte- og Klokketønder i den ydre Del af *Oslofjorden* og ved *Sørlandskysten* vil paa Grund af Isforholdene i den nærmeste Tid blive inddraget og erstattet med Stager.
- (Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 304. (T). Norge. Senja. Lystønder inddraget paa Grund af Is.**  
(E. f. S. Nr. 1/7. Oslo 1941.)
1. *Finsnesskjær* Lystønde paa c. 69° 14',<sub>1</sub> N. 17° 57',<sub>6</sub> E. er inddraget og erstattet med en sort Stage.
  2. *Løkhelleholmen* Lystønde paa c. 69° 14',<sub>1</sub> N. 17° 57',<sub>5</sub> E. er inddraget og erstattet med en rød Stage.
- 305. Norge. Grøtøysund. Uddybningsarbejder afsluttet.**  
(E. f. S. Nr. 1/6. Oslo 1941.)  
Uddybningsarbejderne i *Grøtøysund* paa c. 67° 50' N. 14° 47' E. mellem *Mannshausen* og *Morøy* er afsluttet.  
(E. f. S. Nr. 48/2667 1940.)
- 306. Danmark. Vorupør Ledefyr. Taagesignal nedlagt.**  
Taagesignalet med Klokke fra *Vorupør* Ledefyr paa 56° 57' (30") N. 8° 22' (25") E. er nedlagt.  
(Kort Nr. 104 og 93. Danske Lods II, Side 29. Fyr. Fort. Nr. 62.)  
(Se Tillæg.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

307. (T). Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is.  
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. 55° 05' N. 14° 39' E. er inddraget for Is.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

308. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

Under militære Skarpskydningsøvelser, som i Februar og Marts Maaned 1941 skal afholdes paa *Melby-Tollerup* Overdrev mellem *Asserbo Plantage* og *Liseleje Plantage*, vil Overdrevet samt den NW. for nævnte Terræn værende Del af Kysten og Havet indtil en Afstand af c. 3¼ Sm være spærret for Passage:

Hver Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag fra Kl. 0800 til Solnedgang.

Langs *Asserbo Plantages* W.-Side fra Kysten til *Rævehuslinien* og langs *Liseleje Plantages* E.-Side vil blive opstillet Afvisere. Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydningen varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo Plantager*.

Der vil endvidere blive skudt fra Flyvemaskine mod Slæbemaal. Maskinerne flyver langs Kysten mellem Midten af *Liseleje Plantage* og til c. *Brantbjerg*.

Grundet paa Livsfare forbydes al Færdsel paa nævnte afspærrede Areal samt Sejlads paa den afspærrede Del af *Kattegat* paa nævnte Dage og Tider.

*Asserbo Plantage*: c. 56° 01' N. 12° 01' E.

309. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn NE. Vragvager inddraget for Is.  
Vragvageren ved den sunkne Fiskerkutter paa 56° 09' (53") N. 10° 14' (27") E., c. 530 m 43° fra *Aarhus Havn Østre Molearms* Hoved, er inddraget for Is.  
(E. f. S. Nr. 3/219 1941.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

310. (T). Danmark. Horns Rev. Lys- og Fløjtetønder inddraget for Is. Vintersømærker udlagt.

1. Lys- og Fløjtetønden *Søren Bobbjergs Dyb N.* paa c. 55° 34' N. 7° 58' E. er ombyttet med en rød Spirtønde.

2. Lys- og Fløjtetønden *Ulven SW.* paa c. 55° 30' N. 8° 00' E. er ombyttet med en hvid Spirtønde.

311. (T). Danmark. Jylland W.-Kyst. Graadyb. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Is. Vintersømærke udlagt.

Lys- og Fløjtetønden *Graadyb SW.* paa c. 55° 24' N. 8° 11' E. er ombyttet med Vintersømærke.

## Ekstra-Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**312. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.**

Den 1.—9., 12.—15. og 17.—26. Februar 1941 afholdes militære Skarpskydningsøvelser ved *Jægerspris* fra Solopgang til Solnedgang.

Paa Skydedagene hejses et Spunslag paa en Mast paa *Nissebakker* paa c. 55° 53' N. 11° 56' E. Naar Spunslaget er hejst, er det forbudt at komme Kysten mellem *Nissebakker* og *Over-Draaby* paa c. 55° 50' N. 11° 58' E. nærmere end 2¼ Sm.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**313. (T). Danmark. Jylland W.-Kyst. Torsminde Sluse W. Vraglystønde ind-  
draget for Is.**

Vraglystønden ved Vraget af Dampskibet „*Edmund Hugo Stinnes*“ paa c. 56° 22',<sub>2</sub> N. 8° 02',<sub>1</sub> E., c. 2,<sub>8</sub> Sm 268° fra *Torsminde Sluse* er inddraget for Is.  
(E. f. S. Nr. 15/1140 1940.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Baaballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

**5/-, post free**

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





## † DANSKE HAVNE †

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Englave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforordenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rute fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug. Proviant, Ballast eller andre Skibsforordenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, 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. Lodspegne betales efter Skibets Brutto-tonnage. Dybgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Terdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmestor & Wald) til Løft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepege pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partaladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Terdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydekøkker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepege for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsær ved Havnen og i Fyrekibe -Lappegrund-. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpege 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzer's Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 3000 T. Vægt. 2 Terdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre. for ber hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loss. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingssplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Traekhavnen 7,6—8,8 m, i Flskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspegne efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 800 Kr. (alt med et Tilling af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 160 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerhavn med overdækkede Ladoperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hytteliggende. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 800 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritlager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,5 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 8 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 6

FREDAG 7. FEBRUAR 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Efterretninger om Forholdene paa Fragtmarkederne udenfor Blokadelinien indløber stadig kun i meget begrænset Omfang. Direkte Oplysninger fra Verdens to største Befragtningscentre, London og New York, er det naturligvis umuligt at faa, men ogsaa de Oplysninger det tidligere har været muligt at fremskaffe gennem neutrale Kilder bliver færre og færre. Af det tilgængelige Materiale fremgaar det imidlertid, at de engelske Regeringsrater er uforandrede, hvorimod der i de frie oversøiske Trades adskillige Steder gør sig Tonnagemangel gældende.

Om Omfanget af den engelske Regerings Befragtningsoperationer oplyses der intet, men ifølge Meddelelser i neutrale Aviser har en engelsk Handelsdelegation i den sidste Maanedes Tid ført Forhandlinger i forskellige sydamerikanske Hovedstæder, og disse Underhandlinger skal have resulteret i betydelige engelske Indkøb i Sydamerika, saa det maa formodes, da intet af de Lande, der her er Tale om, selv ejer Handelstonnage af Betydning, at der foregaar en betydelig Befragtning af engelsk og engelsk kontrolleret Tonnage fra Sydamerika. Det er i denne Forbindelse værd at nævne, at Englænderne ikke er villige til at betale højere Rater for neutrale Skibe end de Rater, der er fastlagte i det engelske Maximalrateskema.

I de frie oversøiske Trades har Tonnagemangel visse Steder medført betydelige Spring opefter. Sukker fra Philippinerne til U. S. Atlantic skal saaledes være sluttet til \$18:—, hvilket er en Forbedring paa \$3:—, og Erts fra Sydafrika til U.S.N.H. indikerer \$16:—, hvilket sammenlignet med sidst offentliggjorte Afslutning repræsenterer en Forbedring paa \$4:—. I Farten mellem Nord- og Sydamerika og vice versa rapporteres der ligeledes om Stigninger paa mellem \$2:— og \$3:— per Ton. Under Hensyn til Tonnagemanglen maa man nu efter de sidste Meddelelser at domme regne med, at den amerikanske Regering har bestemt sig til at overtage de derovre oplagte danske Skibe for at sætte dem ind i Ruter paa amerikanske og sydamerikanske Havne samt paa Pacific Ruter. Det drejer sig som bekendt i første Instans om 38 danske Skibe paa tilsammen 250,000 Tons.

Paa vore hjemlige Markeder lægger den stærke Kulde betydelige Hindringer i Vejen for normal Sejlads, og Befragtningsaktiviteten er derfor i Øjeblikket stærkt begrænset. Der er imidlertid mange Ordre paa Markedet ogsaa for Lastning frem i Tiden, saa der vil utvivlsomt blive mere Liv paa Markedet, saa snart Forholdene igen tillader normal Sejlads.

### DANMARKS VAREOMSÆTNING MED UDLANDET

Værdien af Danmarks Vareomsætning med Udlandet i 1940 er nu opgjort.

Vi indførte i 1940 for 1373,8 Mill. Kr. og udførte for ialt 1507,5 Mill. Kr., saaledes at vi havde en Merudførsel paa 133,7 Mill. Kr.

Indførselsværdien var i 1940 366,5 Mill. Kr. mindre end i 1939, medens Udførselsværdien kun viste en Nedgang paa 70,5 Mill. Kr.

Af Aarets 12 Maaneder har de 8 vist Eksportoverskud — mindst i December, da det var 1,7 Mill. Kr., og størst i August, da det var 52,9 Mill. Kr. Det var Januar, Februar, April og November, der kunde vise Importoverskud, og som før omtalt havde April Maaned 1940 et Importoverskud paa ikke færre end 83 Mill. Kr.

I Transitomsætningen har Indførslen i 1940 haft en Værdi af 15,9 Mill. Kr., og Udførslen en Værdi af 20,9 Mill. Kr. — Aaret før var Tallene henholdsvis 40,9 Mill. Kr. og 52,1 Mill. Kr.

Af Statistisk Departements økonomiske Tabeller, der samtidig er offentliggjort, fremgaar det, at Landbrugseksporten er steget med 53 Mill. Kr. fra 1939 til 1940, medens Industrieksporten samtidig er faldet med 126 Mill. Kr. Landbrugseksporten androg i 1939 1146 Mill. Kr., og for 1940 er Værdien opgjort til 1199 Mill. Kr., og for Industrieksportens Vedkommende stiller Tallene sig saaledes: I 1939 en Værdi af 358 Mill. Kr. og i 1940 en Værdi af 232 Mill. Kr.

Hvad Eksporten af Landbrugsvarer angaar, viser Eksporten i 1940 en ret betydelig Tilbagegang for saavel Smør som Flæsk og Æg i baade Mængde og Værdi i Forhold til 1939, men samtidig er der sket en næsten seksdobbeltsaa stor Eksport af levende Svin. Eksporten af Smør androg i 1940 108.000 Tons til en Værdi af 328,8 Mill. Kr. mod i 1939 150.000 Tons til en Værdi af 370,8 Mill. Kr. Eksporten af Flæsk androg i 1940 142.800 Tons til en Værdi af 310,8 Mill. Kr. mod i 1939 189.600 Tons til en Værdi af 393,6 Mill. Kr., og endelig androg Eksporten af Æg i 1940 67,2 Mill. Snese til en Værdi af 128,4 Mill. Kr. mod i 1939 85,2 Mill. Snese til en Værdi af 146,4 Mill. Kr. Hvad Eksporten af levende Svin angaar, saa har Eksporten i 1940 beløbet sig til 753,000 Stykker til en Værdi af 115,2 Mill. Kr., medens denne Eksport i 1939 kun drejede sig om 136,800 Stykker til en Værdi af 25,2 Mill. Kr. — en Fremgang paa 616.800 Stykker og i Værdi en Fremgang paa 90 Mill. Kr.

### KRONEHÆVNINGEN

Paa et Møde forleden berørte Handelsminister *Halfdan Hendriksen* forskellige af Øjeblikkets aktuelle Spørgsmaal.

Overfor Spørgsmaalet om Kronehævning udtalte han, at Kronehævningen ligger indenfor Mulighedernes Grænse, og at denne Vej var den eneste rigtige at betræde for at undgaa Prisstigningerne for Importvarerne.

Overfor Rygterne om Tøjrationering oplyste Handelsministeren, at en saadan ikke er forberedt, fordi den ikke er nødvendig.

Endelig nævnte han, at der arbejdes med en Nyordning med Hensyn til Generatorbrænde, at Brunkulproduktionen skal sættes op til 100,000 Tons pr. Maaned, og at Tørveproduktionen skal forceres langt stærkere end i Fjor.

### BURMEISTER & WAIN

Bestyrelsen for Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har udsendt den foreløbige Regnskabsmeddelelse for 1940.

Selskabets Brutto-Overskud er gaaet ned med 1.053.274 Kr. i Forhold til 1939, og Netto-Overskudet (efter Afskrivningerne) er 1.474.566 Kr. mindre end det foregaaende Aar.

Bestyrelsens Regnskabsmeddelelse har følgende Ordlyd: Regnskabet udviser et Brutto-Overskud paa 4.486.037 Kr. Efter Afskrivninger til et Beløb af 2.059.617 Kr., nemlig paa Bygninger 164.892 Kr. og paa Maskiner m.m. 1.894.725

Kr., fremkommer et Netto-Overskud paa 2.426.420 Kr., som sammen med Overførslen fra forrige Aar, 955.577 Kr., giver 3.381.997 Kr. til Disposition. Af dette Beløb udbetales  $5\frac{2}{3}$  pCt. af Præferenceaktiekapitalen, 733.833 Kr. Da det efter Bestemmelserne i Burmeister & Wain-Loven af 28. Februar 1933 og Lov af 30. Maj 1940 om Begrænsning af Udbytte og Tantième i Aktieselskaber m. v. henstaar som usikkert hvorvidt Præferenceaktionærernes Ret til et kumulativt Udbytte paa 6 pCt. p. A. medfører, at der ved senere Indløsning af Præferenceaktierne skal efterbetales den  $\frac{1}{3}$  pCt., der ikke kan udbetales for 1940, har Bestyrelsen ment det rigtigt at hensætte denne  $\frac{1}{3}$  pCt. 43.167 Kr., paa en særskilt Konto. Til Betaling af Skatter afsættes 310.000 Kr. Bestyrelsens Tantième, reduceret i Hold til Lov af 30. Maj 1940, udgør 27.688 Kr. Til Kontoen til Indløsning af Præferenceaktiekapitalen overføres 1.400.000 Kr., hvorefter denne Konto, inklusive Saldoen fra forrige Aar, udgør 2.800.000 Kr. I ny Regning og til eventuel Hensættelse til Indbetaling til Laanefonden af 1940 overføres 867.309 Kr. Paa Grund af de usikre økonomiske Forhold kan Bestyrelsen endnu ikke overse, hvor stor en Del af det til Kontoen for Indløsning af Præferenceaktiekapitalen hensatte Beløb der vil kunne anvendes til Indfrielse af Præferenceaktiekapitalen i Aar. men Bestyrelsen vil inden Udgangen af Marts Maaned komme tilbage til dette Spørgsmaal.

Burmeister & Wains Brutto-Overskud var for 1939 paa ialt 5.539.311 Kr., heraf anvendtes til Afskrivninger paa Bygninger og Maskiner 1.438.325 Kr. (mod 2.059.617 Kr. for 1940). Afskrivningerne er saaledes godt 600.000 Kr. større end sidst. I Fjor blev yderligere afsat 200.000 Kr. til Imødegaaelse af Valutatab og Garantiarbejder under Hensyn til de urolige Forhold. Der fremkom herefter et Netto-Overskud paa 3.900.986 Kr.

Ved Burmeister & Wains Rekonstruktion blev den daværende Aktiekapital paa 35 Mill. Kr. nedskrevet til 350.000 Kr., med andre Ord til en Krone pr. 100 Kr. Paalydende. Samtidig tegnede en Præferenceaktiekapital paa 14 Mill. Kr., som skal forrentes med 6 pCt. p. A. Selskabets Værdier blev imidlertid bevaret for Stamaktionærerne, idet Præferenceaktierne efterhaanden kan indløses af det løbende Overskud efter nærmere fastsatte Regler og under Hensyntagen til Selskabets Konsolidering.

Stamaktierne blev i Sommeren 1939 opskrevet fra 1 til 4 ved Indløsning af 1.050.000 Kr. Præferenceaktier. Stamkapitalen er saaledes nu paa 1.400.000 Kr. og Præferencekapitalen paa 12.950.000 Kr. I Fjor undlod man paa Grund af de uoverskuelige Forhold og af Hensyn til Selskabets Likviditet at foretage Indløsning af Præferenceaktier, men hensatte et Beløb paa »Kontoen til Indløsning af Præferenceaktier«. Denne Konto udgjorde pr. 31. December 1939 1,4 Mill. Kr. Ved den af Bestyrelsen nu foreslaede Tilskrivning bringes Kontoen op paa 2,8 Mill. Kr. Der er saaledes reserveret Midler til at skrive Stamaktierne op fra 4 til 8.

## BROEN OVER GULDBORGSUND

Folketinget har behandlet Lovforslaget om Bygning af en Statsvej fra Rødbyhavn til Storstrømsbroen. Forslaget gaar som bekendt ud paa foreløbig at nøjes med at udbygge Vejen op til Guldborgsund med 2 Kørebane, hvilket vil koste 20 Mill. Kr. Senere skal Vejen forsynes med 4 Kørebane, og Broen over Guldborgsund skal fornyes og udvides, ligesom Vejen fra Broen til Storstrømsbroen skal udvides til samme Omfang som Vejen over Lolland. Denne sidste Del af Forslaget vil koste yderligere 22 Mill. Kr. I den første Del af Planen er medregnet Udførelsen af alt Jordarbejdet og Over- og Underføringsanlæg til det endelige Vejanlæg for at fremme Beskæftigelsen.

Forslaget blev velvilligt modtaget fra alle Partiers Ordførere.

Trafikminister Gunnar Larsen takkede for den venlige Modtagelse af Forslaget. Arbejdet vilde drage saa megen Arbejdskraft til sig, at Maribo Amt iøvrigt maa være beskeden i sine Krav til andre offentlige Arbejder. Ministeren oplyste, at en dansk Ingeniørkommission har været paa Studierejse paa de tyske Motorveje og har kørt mange tusinde Kilometer, og at deres Indberetning havde været bestemmende for Forslagets Udformning. Ministeren lovede at tage Spørgsmaalet om Anvendelse af Landinspektører ved Vejenes Udstikning op til velvillig Overvejelse. Da Vejen skal være Led i et internationalt Vejsystem, maatte Vejen være facadefors.

## INDENRIGS- OG ØSTERSØFARTEN

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, har paa Opfordring af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe afgivet en Udtalelse om denne Side af dansk Skibsfart i det forløbne Aar, og efter Foreningens Medlemsblad gengiver vi følgende Uddrag:

Den usædvanlig haarde Vinter lukkede i lang Tid baade Bælter og Sunde, saa at Sejlads i indenrigske Farvande var fuldstændig standset i længere Tid. Saa kom den 9. April, som blev skelsættende i saa meget og ikke mindst for den danske Skibsfart. I den første Tid derefter laa al Søfart her omkring næsten stille, men lidt efter lidt kom der nogen Skibsfart i Gang paa Østersøen mellem tyske og skandinaviske Havne, ligesom Indenrigsfarten lavede op paany, men Skibenes Bevægelsesfrihed har været meget begrænset, og Spørringer af forskellig Slags har lagt Skibene store Hindringer i Vejen. Fragtnævnet har haft den afgørende Indflydelse paa Befragtingen, Fragtrater og Skibenes Destinationer.

Paa Slutningen af Sæsonen har Mangelen paa Brændselsolie begyndt at gøre sig gældende i meget høj Grad, og denne Mangel har til Tider truet med helt at standse Farten baade for større og mindre Skibes Vedkommende. Mangelen paa Olie gør sig stadig stærkere og stærkere gældende, og Skibene maa bruge Sejlene mest muligt for saa vidt gørligt at spare paa Brændselsolien. Det kan endda gaa an, at Olien er meget kostbar, naar blot Fragtraterne stiger i samme Forhold, men bliver det helt umuligt at skaffe den nødvendige Brændselsolie, kan Forholdene — navnlig for de mindre Motorskibes Vedkommende — let blive helt katastrofale.

Om Udsigterne for Fremtiden er det umuligt at spaa, idet en stor Del af vor Tonnage er udenfor Redernes Kontrol eller ligger uvirksomme i neutrale Havne; alene Udgifterne til Besætningen paa disse Skibe koster Rederne mere end 1 Million Kroner om Maaned, og følgelig tærer det stærkt paa Formuen, og det letter heller ikke Udsigterne for Nyanskaffelser, naar Tiden en Gang er inde dertil. Alt i alt maa det desværre indrømmes, at Udsigterne for dansk Skibsfart i Øjeblikket er de mørkeste, de kan blive, men da danske Redere altid har været blandt de førende, er der Haab om, at dansk Skibsfart, trods alle Hindringer, alligevel vil hævde sig og i Fremtiden indtage den Plads, den i Kraft af sit høje Stade kan tilkomme.

For Skibenes Besætninger har det nu forløbne Aar været et meget farligt Aar, og mange udmærkede Sømænd har desværre i det forløbne Aar sat Livet til under Udoelsen af deres farefulde Hverv. Deres Minde vil blive holdt højt i Ære. Naar det hidtil har gaaet forholdsvis let at faa Skibene bemanded, tjener dette Forhold den danske Sømandsstand til stor Ære, og det danske Samfund skylder Sømændene af alle Grader stor Tak for den uforfædtede Indsats, der daglig øves af Søens Folk.

## DE SVENSKES FARVANDE

Den haarde Vinter begynder nu for Alvor at true den svenske Skibsfart. De nordiske Havne har allerede længe været helt spærret af Is, og i flere Dage har det endogsaa været umuligt for Skibene at komme igennem Stockholms Skærgaard uden Hjælp af Isbrydere. Flere Steder i Landet har der været maalt Temperaturer paa Minus 33 Grader, og Time for Time vokser Isens Tykkelse. Vinden trænger Isen sammen i Havnene paa Sveriges Østkyst og skaber stadig større og større Hindringer for Skibsfarten.

Stockholm har i Øjeblikket tre store Isbrydere i Virksomhed, men mange Skibe ligger endnu ude i Skærgaarden og venter paa Hjælp.

Hanö har været helt afskaaret fra Omverdenen i to Uger paa Grund af Isen. Den eneste Afbrydelse har været et Besøg af en af Marinens Bugserbaade, som efter meget Møje og Besvær fik sat 20 Kubikmeter Brændsel i Land. Dette Kvantum var haardt tiltrængt, men langt fra tilstrækkeligt til at dække Forbruget i den kommende Tid. Indbyggerne paa Øen har imidlertid ikke tabt Modet, men udtaler, at de haaber, Kulden vil vare ved et Par Dage, saa de kan komme til at gaa over Isen og paa den Maade faa Forbindelse med Land.

Ogsaa paa den svenske Sydkyst er Isvanskelighederne store. Temperaturen er ca. minus 15 Grader i Skaane om Nætterne, og man frygter, at Isbrydere ikke vil være i Stand til at føre Skibene ind i Havnene.

## 150.000 TONS SØSAT I SVERIGE I 1940

Efter de foreliggende Opgørelser fra de svenske Værfter søsattes i 1940 fra:

	Antal	Bruttotons
Gøtaverken .....	8	64.010
Kockum .....	5	40.850
Eriksberg .....	5	19.050
Øresundsvarvet .....	3	14.000
Lindholmen .....	2	8.776
Finnboda .....	1	1.909
Helsingborgs varv .....	1	1.590
Ialt....	25	150.185

Gøtaverken, som i 1939 søsatte 13 Handelsskibe med 95.720 BRT., søsatte altsaa i Fjor kun 8 Tank- og Lastskibe med 64.010 BRT. og 99.320 Tons d.w. Værftet afleverede i Fjor 5 Tank- og Motorskibe med 45.180 BRT. og 64.760 Tons d.w. mod i 1939 ialt 14 med 155.000 Tons d.w. Blandt de søsatte Skibe var det af Rederi A/B Transex for Australien og Stillehavet bestilte Motorskib Mongabarra paa 9.200 Tons d.w. Blandt de afleverede Skibe er Motorskibet Ecuador paa 7.350 Tons d.w. og Tankskibet Oceanus paa 15.380 Tons d.w. til Rederi A/B Nordstjernen, Lastmotorskibet Tonghai paa 10.040 Tons til Svenska Ostindiska Kompaniet og Tankmotorskibet Bellona paa 11.260 Tons til Rederi A/B Zenit i Gøteborg. Gøtaverken havde 1. Januar 1941 i Ordre 26 Tank- og Lastmotorskibe paa ialt 178.910 Brutto Tons, 270.480 d.w. Tons. Heri er ikke medregnet de ved Værftet bestilte Krigsskibe.

Ved Kockums mek. Verkstad i Malmø er søsat 5 Skibe paa 40.850 Brutto Tons, omtrent samme Tonnage som foregaaende Aar. Man bemærker her særlig Nybygningen Tankmotorskibet »Malmøhus« paa 16.250 Tons d.w., der blev søsat i Forbindelse med Værftets 100 Aars Jubilæum til Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag. En anden svensk Ordre er et 16.000 Tons Tankmotorskib til Sveabolaget, der dog endnu ikke er søsat. Hvad Krigsskibsbygningen angaar, er Værftet som bekendt Specialist i U-baade.

De fem Handelsskibe, der som nævnt blev søsat fra Eriksberg Verkstad i Gøteborg, var paa 29.300 Tons Dødvægt. Aaret forud søsattes 8 Skibe paa 49.126 Brutto Tons. Værftet har i 1940 leveret 4 Skibe paa 22.830 Brutto Tons, 35.100 Tons Dødvægt og med 13.800 A.H.K. Under Bygning, heri medregnet søsatte Skibe, er 16 Handelsskibe paa tilsammen 129.600 Tons Dødvægt. For den svenske Marine er søsat 3 Ministrygere samt Jageren »Norrköping«.

Værftet i Landskrona, Øresundsvarvet, er som meddelt i Aarets Løb erhvervet af Gøtaverken, og den søsatte Tonnage er omtrent som Aaret forud. Blandt de leverede Skibe er Tankmotorskibet »Glomdal« paa 5.500 Tons d.w. til Rederiet Dalen i Gøteborg, og Værftet har blandt andet Ordre paa to Motorskibe til et Stockholm-Rederi. Til den svenske Orlogsflaade er søsat de to Ministrygere »Koster« og »Kullen«.

Det tredje Gøteborg-Værft, Lindholmens Varv, har omtrent søsat samme Bruttotonnage som Aaret forud.

Blandt de søsatte Skibe var Skroget til Svenska Lloyds »Saga«, der blev bygget for Gøtaverkens Regning. Svenska Lloyd har iøvrigt faaet leveret et Lastmotorskib og har bestilt et lignende til Levering først i 1942. For Marinens Regning er søsat Ministrygeren »Ramskär«. Lindholmens Ordretegning paa Nybygninger er god, og Værftet regner med at have Beskæftigelse til henimod Midten af 1942.

Stockholms-Værftet Finnboda Varv har leveret et Lastmotorskib til Sveabolaget og et Par mindre Tankfartøjer samt søsat til Flaaden Ministrygeren »Grøn-skär«. Finnbodas Ordretegning er sikret for hele 1941 og en Del af 1942. Værftet har bl. a. Bestilling paa et Opmaalingskib til Staten og bygger desuden en Flydedok for Skibe paa op til 12.000 Tons.

Fra Helsingborgs Varv er søsat en Lastdamper paa 2990 Ts. d.w. til Rederiet Transmarin i Helsingborg samt et Motorskib, »Gävle«, som skal være Tjenestefartøj for Lodsvesenet. Værftet har endvidere Ordre paa en Lastdamper paa ca. 3000 Tons Dødvægt til et Stockholms-Rederi. Fra de øvrige Værfter er søsat nogle mindre Motorsejlere.

## SVERIGES UDENRIGSHANDEL

Værdien af Sveriges Eksport i December Maaned 1940 udgjorde ca. 121 Millioner sv. Kr. eller ca. 33,5 Mill. mindre end Eksportværdien i December 1939. For Importværdiens Vedkommende viser December Maaned en Tilbagegang paa ca. 108,5 Mill. Kr. i Sammenligning med December 1939, nemlig ca. 149 Mill. Kr. mod ca. 257,8 Mill. Kr.

De samlede Tal for den svenske Udenrigshandel i 1940 stiller sig som følger, sammenlignet med Tallene for 1939:

	1000 Kr.	Udførsel	Indførsel
1939 .....		1.888.634	2.498.685
1940 .....		1.337.936	1.999.266

Tilbagegangen i 1940, sammenlignet med 1939, bliver herefter for Indførselens Vedkommende ca. 500 Millioner og for Udførselens Vedkommende ca. 551 Mill. Kr.

## SKIBSFARTEN PAA PHILIPINERNE

Skibsfartskredse i Manila har til Hensigt at sammenlutte deres 12 Skibe til oversøisk Fart i et eneste philipinsk Rederi og samtidig at tage de i Kystfarten beskæftigede Skibe, der er egnet til oversøiske Trafik, ud af Kystfarten og ogsaa sætte dem ind i den fælles oversøiske Fart. Denne Plan er begrundet med, at der i den oversøiske Varetransport hersker stor Tonnagemangel, hvorimod der i Kystfarten er for meget Tonnage. Dampene »Bohol«, »Mactan« og »Luzon«, tilhørende Compania Maritima, »Visayas« og »Lanao«, tilhørende Elizalde & Co., »Maban«, der ejes af Tabacalera, »Lepus« og »Latouche«, der tilhører Madrigal & Co., vil blive taget ud af Kystfarten. Madrigal & Co. har seks Skibe i oversøiske Fart, de la Rama Steamship Company tre. Compania Maritima Tankskibet »Mindanao« og Ossori-Familien 2 Skibe.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Handelsoverenskomst med Schweiz

Udenrigsministeriet meddeler Tirsdag: Efter Delegationsforhandlinger i København er der i Dag blevet underskrevet en dansk-schweizisk Samhandelsaftale med Gyldighed for et Tidsrum af 6 Maaneder fra 1. Februar.

De vigtigste Varer, der i Henhold til denne Aftale i det kommende halve Aar vil kunne udføres til Schweiz, er Æg, Heste, Fisk, Frø, lette Huder og Maskiner samt forskellige Industriprodukter, medens Danmark til Gengæld fra Schweiz navnlig vil kunne indføre Garn og Tekstilvarer (herunder Bomuldsgarn og Bomuldsvare), farmaceutiske Artikler og Kemikalier (derunder Hjælpstoffer til Tekstil-, Læder- og Konservesindustrien) samt Maskiner og svære Huder.

Fra schweizisk Side har Forhandlingerne været ledet af

Dr. A. Koch fra det schweiziske Volkswirtschaftsdepartement, fra dansk Side af Kontorchef i Udenrigsministeriet Hugo Hergel.

## Krigsforsikringen for Skibe

Forslaget om at genoptage Krigsforsikringen af danske Skibe i udenlandsk Fart i et nyt Forsikringsinstitut, blev ved 3. Behandling vedtaget enstemmigt i Folketinget og Loven er dermed færdig fra Rigsdagen.

## Finsk Damper forlist

Den finske Damper »Wirta«, paa 2428 Tons er den 24. Januar forlist ved Islands Kyst. Hele Besætningen er reddet. At dømme efter de til Rederiet indløbne Meddelelser er en Del af Skibets Last, der bestod af Sukker, blevet bjærget.

### Italienske Bestemmelser vedrørende Rationering af Industriartikler under Krigen

Til Regulering og Sikring af den italienske Vaabenmagts og Befolknings Forsyninger under Krigen er Korporationsministeriet — ved et Lovdekret af 27. December 1940, offentliggjort i »Gazetta Ufficiale« den 31. December 1940 — bemyndiget til at træffe Bestemmelse om Rationering og Konsum af saavel indenlandske som importerede Industriartikler (bortset fra Levnedsmidler).

Til dette Formaal kan nævnte Ministerium tage de nødvendige Forholdsregler med Hensyn til Optælling, Opkøb og Requisitionering af Industriartikler paa Statens Territorium; det drager desuden Omsorg for Regulering af Fordelingen, respektive Anvisningen af Raamaterialer til Industriforetagender, saavel som for Fordelingen af færdige Produkter efter Vaabenmagts og Befolkningens Behov, ligesom det kontrollerer den Virksomhed, Industri- og Handelsforetagender udfolder.

Korporationsministeriet fastsætter ydermere de Normer, der skønnes nødvendige til Rationering af Befolkningens Konsum af disse Artikler.

Under skyldig Hensyntagen til de Beføjelser, der er tilagt Krigsministeriet, hvad Fabrikation af Krigsmateriel angaar, og Landbrugsministeriet og Finansministeriet med Hensyn til Indsamling af Forraad o. l., udøver Korporationsministeriet den det ved Dekretet tillagte Myndighed i Samraad med eller paa Forslag af andre, i hvert enkelt Tilfælde kompetente, Administrationsgrene.

### Den nye Navigationsskolebestyrer

Forleden forelaa den officielle Udnævnelse af Navigationsdirektør *Guldhammers* Afløser som Bestyrer af Københavns Navigationsskole. Som almindelig ventet blev Navigationslærer *Einar Kai Strubberg* udnævnt.

Den nye Navigationsbestyrer, der er 57 Aar, er Skibsførerens fra København. Som 17-aarig kom han til Søs med et Sejlskib fra Svendborg, og i de kommende Aar sejlede han med Sejlskibe fra forskellige danske Havne. I 1907 tog han Styrmandseksamens 2. Del fra Københavns Navigationsskole, og efter Eksamen sejlede han i to Aar som Styrmand om Bord i forskellige Sejl- og Dampskibe, indtil han i 1909 blev Hjælpe lærer ved Navigationsskolen.

Indtil 1937 var han Navigationslærer ved Skolen og derefter konstitueredes han som Medlem af Navigations-Eksamenskommissionen.

### Svensk Damper savnes

Det frygtes, at Svenska Amerika-Mexico-Liniens Motorskib »Stureholm« er gaaet tabt. Befragterne har meddelt, at Fartøjet sidst er set i Atlanterhavet den 11. December, og da man ikke har hørt fra det, frygter Rederiet, at Fartøjet er gaaet tabt.

Ifølge Meddelelse fra Rederiets Agenter havde »Stureholm« en Besætning paa 32 Mand, af hvilke 6 er Svenskere.

»Stureholm« var paa 4600 BRT.

### Den franske Linie under Statskontrol

Det store Rederi, der driver den franske Atlanterhavslinie, Cie Générale Transatlantique, vil ifølge »Frankfurter Zeitung« nu blive stillet under Statskontrol. Direktionens Medlemsantal indskrænkes fra 18 til 11, hvoraf de 9, deriblandt Formanden, udnævnes af Finansministeriet, mens Aktionærerne kun faar Ret til at vælge de to.

Siden Juni i Fjor har Statens Subventioner til Selskabet været indstillet, og de vil i Fremtiden blive væsentlig mindre end før. Selskabets Overskud fra 1939 — 87,6 Millioner Francs — skal anvendes til Afskrivning paa tidligere Tab.

### Stor Skibsordre til japansk Værft

Efter at have afleveret 6 nye Linienskibe, der hørte til den 4. Udvidelsesplan for den japanske Flaade, har Selskabet Dairen Kisen Kaisha faaet ny Kontrakt paa 14 Fragt- og Passagerskibe, som skal være færdigbyggede inden Udgangen af 1941.

### »Emilie Mærsk« forlist ved Borkum

I Søretten er afholdt Forhør i Anledning af Damperen »Emilie Mærsk«s Forlis ved Øen Borkum i Dagene 14. til 18. Januar. En Del af Besætningen var mødt. Første Styrmand *Iversen* og Andenstyrmand *Schiørring* afgav Forklaring.

Det fremgik heraf, at Skibet løb paa Grund i diset Vejr. Bjærgningsdampere tilkaldtes, men de kunde intet udrette. Det viste sig, at hele Skibsbunden var trykket op, og Lasten — Papirruller — kunde ikke losses. Den 18. Januar maatte Besætningen gaa i Land, og to Dage efter opgav man at bjærge Skibet.

### Malmø Havn

Havnedirektøren i Malmø har indstillet til Kommunalbestyrelsen at lade to omfattende Arbejder komme til Udførelse. Den samlede Udgift anslaaes til ca. 4 Mill. Kr.

Det ene Projekt omfatter et Kajanlæg øst for Bassin I i Industrihavnen samt de nødvendige Gade- og Sporanlæg. Kajen skulde udstyres med fire Vippearmskraner. Udgiften til dette Projekt anslaaes til 1.825.000 Kr. for Kaj-, Gade- og Sporarbejder og 1.140.000 Kr. for Kranerne. Omkostningerne foreslaas dækket dels gennem Statsmidler og dels ved Optagelse af Laan.

Det andet Projekt drejer sig om Opførelse af en 4 Etagers Magasinbygning til 925.000 Kr. i Frihavnen i Forlængelse af den nuværende Magasinbygning. Tilbygningen skulde være 47 Meter lang og rumme 7500 Kvadratmeter Gulvplads. Udgifterne foreslaas dækket paa samme Baade som vedrørende Kajanlægget i Industrihavnen.

I Bemærkningerne anfører Havnedirektionen, at man ønsker at modvirke Arbejdsløsheden og derfor vil bygge en 350 Meter lang Kaj til en paatænkt Kulhavn indenfor Industrihavnen. Ganske vist er der for Tiden ikke Brug for mere Kajplads, men normalt hersker der stor Pladsmangel ved Kulkajen.

### Fiskerikontrollens nye Skib

Til Fiskeridirektoratet er bevilget et Beløb til Bygning af et nyt Kontrollfartøj, der skal forsynes med en 100 H.K. Motor fra Bukhs Fabrikker i Kalundborg.

Den nye Kontrolbaad faar en Længde af 14 Meter, og udstyres med Kahyt forude til to Mand, Styrehus, hvorfra der bliver Nedgang til Motorrummet; i Agterskibet bliver der Salon, Pantry, Sovekahyt for Føreren samt Toilet.

Fiskerikontrollen har hidtil faaet bygget fire nye moderne Baade, nemlig en paa 18 Meters Længde med en Frich-Motor paa 200 H.K. og tre paa 14 Meter, hvoraf to med 80 H.K. og en med 100 H.K. Motor fra Frich og Bukh; af disse Baade er to bygget paa Værftet i Frederikssund, medens de to er bygget paa Værfterne i Korsør og Struer.

Nybygningen skal være klar til Aflevering i sidste Halvdel af September Maaned.

### Ny dansk Rederisammenslutning

Paa et Møde forleden blev der dannet en Sammenslutning af Redere for mindre og mellemstore, danske, moderne Skibe, som indtil nu ikke har haft nogen Organisation.

Den nye Forening fik Navnet *Rederiforeningen af 1941*. Der valgtes følgende Bestyrelse: Direktør *R. L. Albertsen*, Rederiet »Anholt«, som samtidig overlager Formandsposten, og Skibsrederne *Th. Lindholmer*, *K. H. Tuzen*, *Erik Hagemann*, *E. Nygaard* og *O. Larsen*.

*Rederiforeningen af 1941* faar Kontor i Dampskibsselskabet Anholt's Lokaler og Folkelingsmand *S. P. Larsen* er antaget som Forretningsfører.

I første Række bestaar Sammenslutningen af Redere, der ikke har kunnet staa i nogen anden Rederisammenslutning, idet deres Skibe er for smaa til at berettigede dem til Optagelse i Dansk Dampskibsrederiforening. Heller ikke bestaar deres Flaade af Sejlskibe, saaledes at de kan falde ind under Dansk Sejlskibsrederiforening, og endelig er Skibene for store til, at de kan staa i Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

### Et nyt Kabelskib

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet har gennemgaaet de fra de danske Skibsværfter indkomne Tilbud paa Bygning af det nye Kabelskib. Der var Tilbud fra Aalborg, Helsingør og Nakskov Skibsværfter, medens de øvrige Værfter, som Følge af Materiale vanskeligheder og den knapt tilmaalte Leveringsfrist, ikke havde reflekteret paa den fra Generaldirektoratet stillede Anmodning om at indsende Tilbud paa Bygning af det nye Skib.

### Dagskolen for de unge arbejdsløse Søfolk

»Foreningen til Søfartens Fremme« og Stiftelsen »Georg Stages Minde« har tilskudt betydelige Beløb til Afholdelse af et Kursus for arbejdsledige Søfolk i den gamle Orlogsfregat »Jylland«. Dette Kursus, der skal vare 2½ Maaned, begynde forleden og det ledes af Skoleskibet »Georg Stages« Fører, Kaptajn *Juncker*.

Fregatten, som paa denne Tid af Aaret normalt ligger i Flaadens Leje, er derfor lagt til Kaj ved Orlogsværftet.

I Anledning af dette Kursus er der i »Jylland« indlagt Centralvarmeanlæg i de Rum, som skal benyttes. Man venter, at et saadant Kursus vil faa stor Betydning for vore unge Søfolk, der er tvunget ud i Arbejdsløshed. De vil, foruden Undervisningen faa et varmt Maaltid Mad hver Dag om Bord.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**Maskinmestrenes Generalforsamling**

Maskinmestrenes Forening afholder Generalforsamling paa Lørdag. Blandt Punkterne paa Dagsordenen er Valg af Formand, og for første Gang i de 20 Aar, der er gaaet siden Hr. K. A. Rasmussens første Valg til Foreningens Formand, vil der blive opstillet en Modkandidat imod ham, nemlig Maskinmester F. Hansen.

Aarsberetningen indeholder en meget udførlig Rede- gørelse for de Forhandlinger, der i Løbet af sidste Aar har været ført med Myndighederne, Rederne og de Søfarendes forskellige Organisationer om Lønforhold, Krigstillæg, Sikkerhedsforanstaltninger, Assurancespørgsmaal og mange andre brændende Problemer.

Et Afsnit af Beretningen omhandler den Ordning, der er opnaaet med Laan fra Staten til de Sømandsfamilier, hvis Forsørgere ikke kan sende Penge hjem, fordi de sejler i fremmed Fart, eller ligger stille med deres Skibe i udenlandske Havne.

Foreningen har i Løbet af 1940 haft en Afgang paa 362 Medlemmer, hvoraf 95 er afgaaet ved Døen. Der er optaget 273 nye Medlemmer, og Medlemsantallet var den 1. Januar i Aar 3884.

Arbejdsløsheden er betydelig. Antallet af Arbejdsløse var 1. Januar 1940 75, hvoraf 22 nød Understøttelse af Foreningen. 1. Juli var disse Tal 270 og 125, 1. Oktober: 262 og 170 og 1. Januar 1941: 246 og 226. Der er i Aarets Løb udbetalt 260,000 Kr. i Arbejdsløshedsunderstøttelse, deraf 188,000 Kr. som ordinær og 72,000 Kr. som ekstrordinær Understøttelse.

**Uretmæssigt Brud paa Fragtkontrakten**

Firmaet Harald Kjær & Co. havde ved Sø- og Handelsretten krævet Dansk Krigsforsikring for Varer dømt til at betale 12.402 Kr., som Firmaet havde maattet betale i Merfragt for en Ladning Splitved fra Finland til Middelfart i Efteraaret 1939 som Følge af, at et oprindeligt fragtet Sejlskib ikke kunde udføre Rejsen, da Mandskabet nægtede at sejle, og Firmaet havde maattet fragte en Damper i Stedet.

Firmaet gjorde gældende, at Rejsens Afbrydelse er medført af en af Forsikringen omfattet ulykkelig Hændelse, nemlig en realiseret Krigsfare.

Sø- og Handelsretten udtaler, at Rejsens Afbrydelse skyldtes et uretmæssigt Brud paa Fragtkontrakten fra Selskabets Side og saaledes ikke kan siges at være en af Forsikringen omfattet ulykkelig Hændelse, hvorfor Krigssøforsikringen frifandtes.

Harald Kjær & Co. dømtes til at betale Krigssøforsikringen 600 Kr. i Omkostninger.

**Erstatningssag**

Maskinmester Kaj Madsen, København, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Dampskibsselskabet »Nautica«, København, og Kaptajn L. Hansen, Svendborg, dømt til at betale 10.052 Kr. i Erstatning i Anledning af, at han paa en Rejse med Damperen »Lise« havde paadraget sig et Laarbensbrud paa venstre Ben, ved, at Føreren, Kaptajn Hansen, havde stødt ham ned ad Trappen til Kommandobroen. Dampskibsselskabet og Kaptajnen krævede Fri- findelse, da Maskinmesteren havde været beruset og meget respektstridig, hvorfor Kaptajnen maatte siges at have handlet i Nødværge.

Sø- og Handelsretten fastslog, at Kaptajnens Handlemaade havde været uforsvarlig, selv om Maskinmesteren havde vist usømmelig og respektstridig Optræden, og Dampskibsselskabet og Kaptajnen blev in solidum dømt til at betale Maskinmesteren 5100 Kr. i Erstatning for tabt Arbejdsfortjeneste, Svie og Smerte samt 600 Kr. i Sagsomkostninger.

**Værftet maa betale Omkostningerne**

Højesteret har afsagt Dom i en Sag mellem Nordhavnsværftet og Dampskibsselskabet Draco.

Draco's Damper »Riga« laa i Foraaret 1939 til Reparation paa Værftet. Den 26. Maj om Aftenen udbrod der Brand i Damperen. Skaden, der er blevet repareret paa Værftet, beløb sig til 14.585 Kr. Draco vægrede sig ved at betale dette Beløb med den Motivering, at Værftet var ansvarlig for Branden, og tilbageholdt iøvrigt i Værftets yderligere Tilgodehavende 2137 Kr. som Erstatning for det Tab, Selskabet havde lidt ved den ved Branden forarsagede Forsinkelse. Nordhavnsværftet krævede Damp-

skibsselskabet dømt til at betale begge disse Beløb eller ialt ca. 16.700 Kr.

Ved Sø- og Handelsretten blev Draco frifundet, og Værftet paalagt Sagens Omkostninger med 500 Kr. Højesteret stadfæstede denne Dom og paalagde Værftet Sagens Omkostninger for Højesteret med 800 Kr.

**Plan om Udvidelse af Hirtshals Havn**

En Deputation fra Hirtshals Borgere har forelagt Ministeren for offentlige Arbejder en Plan til en betydelig Udvidelse af Hirtshals Havn. Havnen, som har kostet godt 14 Mill. Kr. at anlægge, har i den sidste Tid haft meget stor Trafik af Fiskefartøjer, og man ønsker ved Udvidelsen at skaffe bedre Betingelser for disse. Hvor meget den paatænkte Udvidelse vil komme til at koste, ønskes endnu ikke oplyst, men det drejer sig om en betydelig Sum.

**Udbygningsarbejderne paa Donau skal udvides**

I det første Hefte af et nyt Tidsskrift »Grossdeutscher Verkehr« er optaget en Artikel om den tyske Flodskibstrafiks Tilslutning til Flodskibsfarten i det sydeuropæiske Omraade. Det fremhæves bl. a., at Udbygningsarbejderne paa Donau maa udvides stærkt for til enhver Tid at kunne modtage Skibe paa indtil 10—12,000 Tons. Derfor blev der straks efter de østeuropæiske Omraaders Tilslutning til Tyskland paabegyndt et stort Arbejde med Bygning af Dæmninger, af Ledninger og Industrihavne langs den tyske Del af Donaufloden, ligesom de allerede eksisterende Anlæg blev udbedret, især ved Wien. En Del af de nye Anlæg er allerede taget i Brug. Som den østligste Forbindelseskanal til Vandvejene i det gamle Rige paabegyndtes Arbejdet paa Oder-Donau-Kanal, der skal mulliggøre Skibstrafiken fra Donaumraadet til hele det østlige og mellemtyrsk Omraade samt de tyske Kysthavne og omvendt. Der vil saaledes fra Stettin til Det sorte Hav opstaa en gennemgaaende 2,900 km lang sejlbare Vandvej.

**Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866**

Ifølge det nu opgjorte Regnskab for Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 udgør Underskudet for Aaret 1940 196,058 Kr. Hertil kommer Afskrivninger og Inventar 149,405 Kr., saaledes at det samlede Driftsunderskud bliver paa 345,463 Kr. Bestyrelsen agter at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne med 62,500 Kr., hvorved der bliver et Underskud paa 407,963 Kr., som dækkes gennem det fra forrige Aars Regnskab overførte Beløb paa 245,106 Kr., og ved en Overførsel fra Dispositionsfonden paa 170,000 Kr., hvorefter der til næste Aars Regnskab overføres 7143 Kr.

**50 Aar**

Kontorchef i The Baltic and International Maritime Conference Ernst Rosenkrantz, fylder 11. Februar 50 Aar. Kontorchef Rosenkrantz har siden han var 16 Aar været knyttet til »Conferencen« og han har i de mange Aar erhvervet sig utallige Venner indenfor international Shipping, Venner der ikke vil glemme ham paa hans Højtidsdag. Vi fejrer vor Lykønskning til de mange, der vil indløbe paa 50 Aars Dagen og ønsker Kontorchef Rosenkrantz endnu mange gode Aar i den store Institutions Tjeneste.

**Dødsfald**

Tidligere Lodsformand Holm Markussen, Troense, er afgaaet ved Døden, 84 Aar gammel. Den gamle Lods blev for 27 Aar siden knyttet til Svendborg Lodseri og blev efter 8 Aars Tjeneste Lodsformand, hvilken Post han besre- d, indtil han faldt for Aldersgrænsen.

Fra Neapel meddeles, at Skibsmægler Carl Johan Serdrup er afgaaet ved Døden. Serdrup, der tilhørte den kendte Slægt fra Reine i Lofoten, var en af de mest fremtrædende norske Forretningsmænd i Italien.

Forh. Lods ved Københavns Lodseri N. P. Dano-Nielsen er død 65 Aar gammel.

Dano-Nielsen kom til Søs i 1889 og sejlede 5 Aar med danske og udenlandske Sejlskibe. Efter Styrmands- og Skibsførereksamen fra Københavns Navigationsskole i 1894 sejlede han i nogle Aar i D. F. D. S., indtil han i 1902 ansattes som Lods ved Københavns Lodseri, hvor han virkede, indtil han i 1935 trak sig tilbage fra Lodstjenesten.

Lods Dano-Nielsen sad i Bestyrelsen for »Sømandsforeningen af 1856«, ligesom han havde deltaget ivrigt i Lødsforeningens og Marineforeningens Arbejde.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

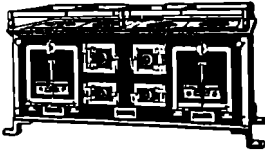
AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

TOLBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

**CHR. MØLLER A/S**  
Amaliegade 49 København K.PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**SIMONSEN & MØLLER**  
STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Waasberg &amp; Christoffersen)

**STEVEDORES**

Telefon 2889

**R A N D E R S****AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**DET FORENEDE****DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S**

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Red og Graa Indenbordlarve Kobberslof for Træskibe  
Patent Menje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn-K.  
Telefon: Central 13778.

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL. ADR.: \*SALVESEN\*

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE

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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post frée

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.  
TOLDRODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFPE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 7

FREDAG 14. FEBRUAR 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Der forelæa i forrige Uge forskellige Meddelelser fra Amerika, hvoraf det synes at fremgaa, at en umiddelbar Overtagelse af de danske Skibe af den amerikanske Regering kunde ventes, men efter de i denne Uge fremkomne amerikanske Udtalelser, er der noget, der kan tyde paa, at der ikke vil blive truffet nogen officiel Afgørelse i dette Spørgsmaal førend Præsident Roosevelts »Lend and Lease Bill« er vedtaget af Kongressen. Dette vil antagelig ske i indeværende Maaned, og den Afgørelse der da kan forventes om de danske Skibes Skæbne imødeses utvivlsomt med stor Spænding i vide Krese herhjemme.

Tonnageproblemet er iøvrigt stadigt, som fremhævet af den engelske Søfartsminister Cross i en Tale for nogle Dage siden, et af Krigens mest brændende Spørgsmaal. Værftsindustrien i England arbejder sikkert for fuld Kapacitet, men det er vel mere end tvivlsomt, om ikke kun en Del deraf kan afses til Bygning af Handelsskibe, da det engelske Admiralitet sikkert har beslagnat en stor Del af Beddingerne til Bygning af Krigsskibe, og det falder godt i Traad hermed, naar den engelske Søfartsminister fremhævede overfor Amerikanerne, at det var af vital Betydning for Udnyttelsen af det fulde engelske Krigspotential, at der var tilstrækkelig Tonnage til Disposition. Af amerikanske Meddelelser om Forholdsregler til Fremskyndelse af Skibsbygningen fremgaaer det imidlertid ogsaa, at man i Staterne er fuldkommen klar over dette Problems Vigtighed, og at der vil blive gjort en virkelig Kraftanstrengelse for at løse det tilfredsstillende.

Om Udviklingen paa de enkelte Fragtmarkeder foreligger der desværre stadig kun sparsomme Efterretninger. De engelske Regeringsrater synes ikke at være underkastet Forandringer af nogen Art. Korn fra River Plate til U.K. noteres stadig i 120/- og de forskellige Rater, der er gældende i de specielle Trades fra det amerikanske Kontinent til U.K. er ligeledes uforandrede. For de frie Markeders vedkommende er Ratetendensen stadig meget stram, men Aktiviteten er tilsyneladende begrænset paa Grund af Tonnagemangel. For Malm fra Forindien til U.S. Atlantic noteres stadig \$20.-, men Rederne holder, efter hvad der meddeles, ud for \$2.- mere. Sukker fra Philippinerne til U.S. Atlantic har betalt \$18.-. Der rapporteres iøvrigt om livligere Efterspørgsel i Farten mellem Nord- og Sydamerika og omvendt, men hvor Markedsværdien i disse Trades ligger nævnes ikke. Iøvrigt synes der at være livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Korn fra Sydamerika til den pyrenæiske Halvø, idet der cirkulerer Laster saavel til Spanien som til Portugal, men nogen Rate noteres ikke herfor.

Paa vore hjemlige Markeder har Forholdene ikke undergaaet nogen Forandring. Klimatiske Hindringer lægger stadig Baand paa den normale Aktivitet, men efterhaanden som Solen kommer højere og højere paa Himlen, vil disse Hindringer naturligvis forsvinde, og der er da al Grund til at tro, at der vil udvikle sig en ganske betydelig Forretning.

### DANMARKS ØKONOMISKE SITUATION

Handelsbanken har udsendt sin Aarsberetning, i hvilken der, som sædvanligt, gives en udførlig Redegørelse for de Forhold, under hvilke det danske Erhvervsliv har virket i det sidste Aar. Det hedder i Beretningen bl. a.:

De alvorlige Bekymringer, hvormed man ved Aarsskiftet 1939—40 imødesaa Udviklingen af Danmarks Udenrigshandel, viste sig begrundede allerede i Aarets første Maaneder. De opstaaede vanskelige Forhold for saavel Eksport som Import understregedes yderligere af den usædvanlig strenge Vinter, der skabte store Vanskeligheder for baade Erhvervene og det daglige Liv; Isen lukkede for vore søværts Forbindelser og afskar for en Tid vor normale Samhandel med Udlandet, og inden man paany havde haft Mulighed for at erstatte det ved Tilførslernes Udeblivelse opstaaede Svind i Lagerbeholdningerne, indtraf Begivenhederne d. 9. April.

Da vore Forbindelser vestpaa efter denne Dag maatte indstilles paatrængte sig som en bydende Nødvendighed den Opgave gennem de fornødne erhvervsmæssige Omlægninger at finde Afsætning for vore Eksportvarer og at fremskaffe de for Landet livsnødvendige Tilførsler andet Steds fra, i første Række gennem Aftaler med vort sydlige Naboland.

Foruden dette Forsyningsproblem udadtil forelæa indadtil Spørgsmaalet om mulige produktive Nyskabelser og Udvidelser, bl. a. til Erstatning for svigtende Import, samt, under den skete Reduktion af vore Forbrugsmuligheder og dermed af den almindelige Levefod. Problemet om en rimelig Fordeling af de til Raadighed værende Konsumgoder.

Vareomsætningen med Udlandet har vist en Nedgang, der særlig er faldet paa de indførte Varemengder, hvorfor Danmark for Aaret som Helhed har haft en aktiv Handelsbalance, og navnlig som Følge heraf har Landet opsamlet meget betydelige udenlandske Tilgodehavender. Dette har i et vist Omfang været forbundet med Eksport af den i Landbrugsbesætningerne investerede Produktionskapital, og for Landets fremtidige økonomiske Udvikling vil det blandt andet derfor være af stor Betydning, hvad der kan erhverves for disse udenlandske Tilgodehavender.

Den danske Krone har gennem hele Aaret ligget fast i Forhold til Dollar, og Kronens Guldverdi er saaledes uforandret 42,55 Guldøre.

Engrosprisniveauet steg i Aarets første Maaneder, og gennem Aarets sidste Maaneder fortsattes Stigningen. Den første Stigningsperiode skyldtes væsentligst en stærk Opgang i Priserne for Importvarer, ganske særlig Brændselsstoffer, hvorved de voksende Transportomkostninger og Transportvanskeligheder spillede en vigtig Rolle. Den derefter i Forsommeren følgende Nedgang i Priserne paa Brændselsstoffer bidrog i Forbindelse med Opgangen i Priserne paa vore Eksportvarer til at holde det samlede Niveau ret stabilt, indtil den anden Stigningsperiode i Eftersommeren satte ind, denne Gang ikke blot med fornyet Opgang i Importvarernes, men samtidig med en kraftig Opgang i Eksportvarernes Priser. Desuagtet er der vedblivende et Misforhold mellem Priserne paa vore Import- og Eksportvarer, og den egentlige Fare for vor økonomi ligger for Tiden i en fortsat Stigning af Importpriserne.

Det middelstore og større Landbrug har imidlertid nydt godt af den stedfundne Prisudvikling; for det mindre Landbrug har Stillingen været vanskeligere, men ogsaa dette maa dog have haft Fordel af de højere Priser paa Landbrugets Produkter. Standsningen af Foderstofimporten har imidlertid for hele Landbruget ved Realisationer og Besætningsreduktioner medført en Nedgang i den egentlige Landbrugskapital, som allerede har resulteret i en alvorlig Nedgang i Produktionen, og Landbrugs pengemæssige Likviditet kan derfor indgive en urigtig Følelse af Velstand, ligesom de stigende Priser paa Landbrugsvarer rummer en Fare for en Overvurdering af Fremtidsudsigterne med Stigning af Ejendomspriserne udover, hvad en Rentabilitet paa langt Sigt kan berettigede til.

De fleste Industrigræne havde allerede i Aarets første Maaneder følt Vanskelighederne nærme sig som Følge af de reducerede Tilførsler af Raa- og Hjelpestoffer.

For Handelen har Tiderne ikke været gunstige. Aar efter Aar har den frie Handel set sit Omraade indskrænket, og under de nuværende Forhold er Dispositionerne naturligvis saa vanskelige som nogen Sinde. Detailhandelen har mærket den stedfundne Reduktion af Befolkningens Levefod, omend Publikums Indkøb med Fremtiden for Øje vel nok paa nogle Felter har givet forøget Omsætning.

Skibsfartens Forhold kan for Tiden vanskeligt overskues; kun en mindre Del af den danske Handelsflaade befinder sig i hjemlige Farvande. Det er sikkert unødvendigt at komme nærmere ind paa, hvilken Betydning Bevarelsen af vor Handelsflaade har for Danmarks fremtidige Økonomi.

Der har i Aar kun fundet faa Obligationsemissioner Sted og ingen offentlige Aktieemissioner.

I driftsmæssig Henseende har det forløbne Aar for Handelsbanken ikke været utilfredsstillende, men den stadig fortsatte Udvikling, hvorved vigtige Afsnit af Bankernes Beskæftigelsesomraader indsnævnes eller overføres til andre Institutioner, maa bevirke, at Bankerne ikke kan imødesee Fremtiden uden en vis Betænkelighed.

### SØFARTS-KONFERENCE I STOCKHOLM

Repræsentanter for Søfartsmyndighederne i Sverige, Danmark og Finland er mødtes i Stockholm. Man drøftede Spørgsmaalet om Sikkerhedsforanstaltningerne til Søs under den nuværende Situation.

### PRISTALLET

Det fremgaar af Statistisk Departements Udregninger, at naar Udgiften i Aaret 1935 sættes lig 100, var Udgiften efter de i Oktober 1940 gældende Priser 145 og efter de nu for Januar 1941 foretagne Beregninger 151. Beregnet paa samme Grundlag, men med Priserne i Aaret 1931 som Basis, bliver Pristallet for Januar 167 mod 160 for Oktober.

Departementet har endvidere pr. Januar 1941 foretaget en delvis skønmæssig Beregning af den Forskydning, som fremkommer i Forbrugets Totaludgifter, hvor man tager Hensyn til de gældende Rationer af Fødevarer: Brød, Gryn, Sukker, Kaffe, Te, Smør og Margarine. Det samlede Resultat af Beregningen viser ikke nogen Udgiftsnedsættelse i Henhold til Pristalsbudgettet. Det i Henhold til Lov om Stalens Tjenestemænd beregnede Udgiftstal, der for Januar 1940 blev 3181 Kr., udgør efter Fradrag i Henhold til Lov om midlertidige Forbrugsafgifter 3986 Kr. for Januar 1941.

	Jan. 1941	Dec. 1940	Jan. 1940
1935 = 100			
Vegetabiliske Levnedsmidler	170	170	133
Animalske	185	186	138
Foderstoffer	206	206	171
Gødningstoffer	170	169	120
Brændsel og mineralske Olier	300	300	259
Jern, Metaller og Varer deraf	188	183	165
Bygningsmaterialer (undt. Træ)	164	164	141
Træ og Papir	175	176	147
Tekstil og Konfektion	191	191	142
Huder, Læder og Skotøj	173	165	140
Kemisk-tekniske Varer	180	176	140
Engrospristallet	192	191	154
Raavarer og Halvfabrikata	231	229	193
Deraf til Levnedsmidler	206	205	161
— Andre Varer	253	250	223
Færdigvarer	175	174	135
Deraf Levnedsmidler	169	169	130
— Andre Varer	180	179	139
Importvarer	221	220	181
Eksportvarer	193	184	129
Hjemmemarkedsvare	176	175	137

En Beregning med Aaret 1913 = 100 giver for Januar 1941 følgende Tal: Landbrugsvarer 212 (deraf vegetabiliske 183, animalske 245), Foderstoffer 227,

Gødningstoffer 158 og Industrivarer 301 (deraf Raavarer og Halvfabrikata 347, Færdigvarer 278). Samtlige Varer under eet 247.

### SPANIENS APPELSINEKSPORT

Spanien har usædvanlig gode Udførselsmuligheder for sin Frugt, dels paa Grund af dens Kvalitet, dels fordi Landet ligger saa gunstigt i trafikmæssig Henseende for de vigtigste Salgsmarkeder. Disse Udførselsmuligheder maa Spanien nu, hvor dets Økonomi er under en vanskelig Genopbygning, helt og fuldt udnytte for paa denne Maade at hjembringe den saa haardt tiltrængte udenlandske Valuta. I normale Tider beløb Udførslen af spanske Landbrugsprodukter sig til 10 Millioner Pund Sterling aarlig. Halvdelen heraf faldt alene paa Appelsineksporten.

Blandt de Afsætningsmarkeder, der har været Tale om, for spansk Frugt, har det engelske altid været det betydeligste. I 1935 leveredes der for 3,160,000 Pund Sterling Frugt fra Spanien til England. I 1938 indførte England dog kun for 1,274,000 Pund spansk Frugt.

Siden er Eksporten af spanske Appelsiner til det engelske Marked blevet betydelig formindsket, delvis paa Grund af Tonnagemangel, men dog ogsaa af andre Aarsager. I Aarene 1919—1923 dækkede England 88 pCt. af sit Appelsinforbrug med Varer af spansk Oprindelse. Men siden disse Aar er spanske Appelsiners Andel i det engelske Forbrug stadig dalet. I 1934 aftoges kun 36 pCt.

Den haardeste Konkurrence, som spanske Appelsiner har mødt paa det engelske Marked, kom fra Appelsiner fra Palæstina. I Spanien er man derfor gaaet over til at organisere Appelsinhandelen og ogsaa den samlede Frugthandel. Ogsaa for Afsætningen af spansk Frugt andet Steds i Europa er en god købmandsmæssig Organisation nødvendig, hvis man skal kunne konkurrere med Italien og med Palæstina. Men i hvert Fald har Spanien ved Forsyningen af det kontinentaleuropæiske Marked Fordelen ved Landtransporten, hvad der navnlig nu i Krigstiden vejer meget til. Iøvrigt gælder det ovenfor sagte ikke blot den øjeblikkelige Situation, men det har almen Betydning, og saaledes bliver disse Problemer da ogsaa betragtet i Spanien. Frugthandelen har hidtil alene været varetaget af Eksportørerne og Agenterne i Udlandet. Dette skal være anderledes i Fremtiden.

Man vil organisere Frugteksporten uden derved at gøre for meget Indgrib i den enkelte Eksportørs Frihed.

Udbudet af Varen skal reguleres, og Afskibningerne skal fastlægges ensartet. Det skal ogsaa forhindres, at enkelte spanske Eksportfirmaer underbyder hinanden paa de forskellige Afsætningsmarkeder. Man maa derfor tilvejebringe og kontrollere en ensartet Pris- og Salgspolitik. Men ogsaa Transporten skal centraliseres, saa at ikke en enkelt Reder træder all for meget i Forgrunden og dermed kun fordyrer Fragterne i den sidste Ende. Kort og godt stræber man i den spanske Frugteksporthandel efter en vis Regulering. I Særdeleshed støder man paa et saadant Krav, naar man betragter Transportproblemet inden for Spaniens en gros Frugthandel. Dette Spørgsmaal er blevet et »nationalt Anliggende«. I Værdi udgør Landbrugeksporten to Tredjedele af den samlede spanske Udførsel. I Omfang udgør denne Eksport i normale Aar omtrent 1,400,000 Tons, hvoraf cirka tre Fjerdedele hidtil er blevet transporteret af fremmede Skibe. Værdien af Fragten herfor androg i normale Tider 1,500,000 Pund. Med den Mangel paa udenlandsk Valuta, der i Øjeblikket tvinger Spanien til alle mulige Beparelser med Hensyn til fremmed Tjeneste, er det naturligt, at Kravet om en egen Handelsflaade

er blevet endnu stærkere. Man stræber efter at faa en Frugthandelsflaade, der i det mindste kunde transportere Halvdelen af den spanske Frugtekspor, men man ønsker ikke, at Frugthandelen skal overgaa til Staten. Men hvad man ønsker er en ensartet Ledelse og Kontrol med Produktionen og Afsætningen. Tilvebringelse af Standardprodukter, der bliver ensartet sorteret og pakket, Transport, Fordeling paa de enkelte Havne, Udvælgelse af Handelsfirmaer, alt dette skal finde Sted under ensartede Synspunkter og under ensartet Ledelse. Man henviser her til Eksemplet fra toneangivende frugtudførende Lande som U. S. A., Sydafrika og Palæstina.

Den Form, under hvilken denne ensartede Frugtudførelse skal gribes an, er allerede skitseret med de anførte Eksempler. Staten skal ikke gribe direkte ind

gennem sine Organer, men de umiddelbart interesserede Kredse skal danne kooperative Sæmmenslutninger, hvori Producenten er lige saa delagtig og interesseret som Eksportøren. Paa denne Maade skal ogsaa den spanske Frugtproducent faa Interesse for Afsætningen og Eksporten og dens Problemer, Betydningen af Produktionen og Videreforhandlingen skal bringes i Harmoni o. s. v. Ifølge Fagbladet »Rama« synes denne Sæmmenslutning at skride godt frem. Paa Grundlag af forrige Aars Erfaringer har man i dette Aars Appelsinsæson anset det for bedre igen at give Plads for fri Handel, men uden at lade sig fratage Ledelsen. De Erfaringer, der gøres for Tiden, vil ikke være af uvæsentlig Betydning for den videre Udvikling af hele dette vigtige Eksport- og Transportspørgsmaal.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### København faar særligt Havnepoliti

I Løbet af nogle faa Uger vil der under Københavns Politi blive oprettet et særligt Havnepoliti med en Mandskabsstyrke paa ca. 50 søkyndige Mand. Disse skal forsynes med hurtiggaaende Motorbaade og Biler, og baade Motorbaadene og Bilerne skal udstyres med moderne Radio.

Politiets Opgave bliver Kontrol med ulovlig Sejlads og forskellige Bevogningsopgaver.

### »Gamma« solgt til Norge

Ekspeditionsskonnerten »Gamma« er solgt til et norsk Fiskeselskab for 123.000 Kr. »Gamma« er en gammel Svendborg-Skonnert, som Elgil Knuth og Ebbe Munck købte i 1938 for 57.000 Kr. Den blev moderniseret udvendig med »Ishud« og indvendig med nye Motorer, saa den kom til at staa Ekspeditionen i 110.000 Kr. »Gamma« sejlede hele Ekspeditionen til Mørkefjord i Nordøstgrønland Sommeren 1938 og vendte hjem igen om Efteraaret.

For Øjeblikket staa den paa Bedding i Svendborg, og saa snart Forholdene tillader det, vil den afgaa til Norge.

### Korsør Havn overtager Fæstningen

Paa Korsør Byraads Møde forleden drøftedes ogsaa Korsør Havns Forhold. Der forelaa saaledes en Indstilling fra Havneudvalget om, at Havnen overtager Korsør Søbatteri paa nedennævnte Vilkaar, der vil kunne forventes godkendt af Staten:

Der ydes fra Havnens Side et Vederlag paa 10.000 Kr., men dette Beløb skal i Løbet af de 4 første Aar efter Overtagelsen anvendes paa Istandsættelse af Fæstningsterrænet sammen med dets Driftoverskud, som Søbatteriets Drift i disse Aar maatte give. Fyrvæsenet overtager en Del af Stejlepladsen ved Batterivej mod at afgive et Areal af Gasstationens Grund, som støder op til Fæstningsterrænet. I Tilfælde af Mobilisering skal den store Magasinbygning stilles til Raadighed for Staten, og man er ligeledes endes om, at Vandbevægelsen faar overladt den lille Magasinbygning til Brug for et Tidsrum af 20 til 25 Aar.

Samtidig forelaa Havnens Budget for 1941—42, der i Følge »Sorø Amtstidende« var nedskaaet ca. 120.000 Kr. i Forhold til sidste Aars Budget, og alligevel er der budgetteret et Overskud paa ca. 14.000 Kr. Sidste Aar budgetteredes ca. 100.000 Kr. i Overskud, hvilket naturligvis ikke kunde holde under de ændrede Forhold, men Regnskabet sluttede dog med et Driftoverskud paa ca. 15.000 Kr. efter Afskrivninger og Henlæggelser.

De samlede Indtægter er paa det forelagte Budget anslaaet til 316.869 Kr., heraf Havne- og Bropenge 198.000 Kr., Leje af Bygninger og Pladser 97.636 Kr., andre Lejeindtægter og Afgifter 3153 Kr. og andre Indtægter 6200 Kr.

### Den danske Lods

Det kgl. Søkortarkiv har udsendt Tillæg Nr. 1 til Den danske Lods II og Tillæg Nr. 1 til Den danske Lods III, begge 11te Udgave fra henholdsvis 1939 og 1940. Endvidere har Søkortarkivet udsendt Tillæg Nr. 1 til Fortegnelse over danske og islandske Fyr og Taagesignaltationer (A) samt Radiofyr, Undervandssignaltationer og Kyststationer (B) 1938. Tillægene indeholder samtlige de Rettelser, der er tilkommet siden Paabegyndelsen af de paa-gældende Bøgers Trykning.

### Svendborg Havns Regnskab og Budget

I Svendborg Byraads Møde forleden forelaa en kalkulatorisk Oversigt over Svendborg Havns forventede Indtægter og Udgifter i Aaret 1940—41 i Forbindelse med Hav-

nens Budget for 1941—42. Begge Dele var ifølge »Svendborg Avis« præget af de unormale Tider, saaledes at Havnen ikke kunde vise samme fine Økonomi som sædvanlig, men dens Stilling maa dog stadig siges at være god.

Borgmesteren gennemgik den kalkulatoriske Oversigt og udtalte, at man skulde være meget heldig, hvis man skulde naa op paa 175.000 Kr. i Havne- og Bropenge. Der var regnet med et Overskud paa 26.555 Kr., men i Stedet var der blevet et anslaaet Underskud paa 43.000 Kr. Dette var dækket af Beholdningen. Budgettet slutter med et meget beskedent Overskud paa 1447 Kr., men de 175.000 Kr., som man har sat Havne- og Bropenge til, vil det trods Taksternes Sligning være tvivlsomt, om man kan faa ind. Udover de budgetterede Nyanlæg til 53.000 Kr. havde man Arbejdet paa Bolværket i nordre Havn, men Udgifterne hertil vilde man afholde ved Laan. Det var godt at have Kassebeholdningen til Imødegaaelse af eventuelle Underskud. Man skulde nødtigt naa dertil, at Havnens Underskud skulde dækkes ved Skat. Havnen havde tre Laan. Det ene var oprindeligt paa 600.000 Kr. og vilde pr. 1. April 1942 være nedskrevet til 182.556 Kr., det andet oprindeligt 250.000 Kr. og pr. 1. April 1942 110.299 Kr. og det tredje oprindeligt 500.000 Kr. og pr. 1. April 1942 16.000 Kr. Havnens Stilling er saadan, at den godt kan taale, at der optages et Laan.

### Søassuranceforeningen »Ærø«.

Søassurance-Foreningen »Ærø« i Marstal kan i disse Dage fejre 85-Aarsdagen for sin Bestaaen, idet Foreningen stiftedes den 4. Februar 1870 paa Initiativ af Skibsfører Erik Christensen og Mægler H. C. Grube, og der startedes med 88 Skibe til en Forsikringssum paa 757.350 Kr.

Det var paa en Tid, hvor Marstal var i rivende Udvikling, der blev bygget mange Skibe og foretaget talrige Indkøb af Fartøjer til Byen, saa Foreningen gik stot fremad. I 1915 havde Assurance den største Antal forsikrede Skibe, man var da naaet helt op til 288. I 1915 havde Foreningen det højeste Forsikringsbeløb, nemlig 3.509.575 Kr. Allerede i 1918 var Skibenes Antal reduceret betydeligt, og der var en stor Tilbagegang i Foreningen. Der var kun 84 Skibe i Hovedforeningen til 1.444.700 Kr. og 53 i II. Afdeling til 476.100 Kr. Søassuranceforeningen er dog stadig en livskraftig Virksomhed af stor Betydning for Marstal. I sidste Aar har den haft en Omstøtning paa 72.000 Kr. med 77 Skibe til en Forsikringssum paa omkring 1,5 Mill. Kr.

### De to forsvundne svenske Skibe

Det maa nu anses for givet, at Motorskibe »Valparaiso« og »Stureholm« er gaaet tabt tillige med deres Besætninger. »Valparaiso« afgik fra Nordamerika 18. December og er ikke siden set. Skibet, som var bygget i København i 1917, var paa 6,550 Tons Dødvægt og tilhørte Rederiet Nordstjernen. Blandt Besætningen, som var paa 33 Mand, var en dansk Letmatros *Svend Petersen* fra Aalborg.

»Stureholm« afgik fra Kanada 29. November, og intet er hørt til Skibet siden. Det var paa 7,880 Tons Dødvægt, bygget ved Götaverken i 1919 og tilhørte Svenska Amerika-Mexico Linien. Besætningen bestod af 32 Mand, hvoraf 6 var svenske.

### Aalborg Havn

Aalborg Havneudvalg har udsendt Beretning for 1939—40. Den bringer Beretninger om Aalborg Havn og herunder A. Nyanlæg: Nyt Bolværk Toldeboden—Broen, Jernspunsvæg Værftet, Jernspunsvæg ved Snedkerværksted, Broer

for Fiskeboder, Uddybning foran nyt Bolværk, Gadeanlæg Spritkaj—Ryesgade, Ny 2.5 t Vippekran. B. Vedligeholdelse af Anlæg m. v.: Opmudring, Havneværker, Bygninger, Pladser, Veje og Spor, Maskiner, Inventar og Redskaber, Bugserbåd og Isbryder »Frem«, Renholdelse, Belysning m. v. C. Udleje af Arealer og Bygninger. D. Drift af Beddinger, Kraner, »Frem« m. v. E. Havne- og Bropenge. Videre Beretning om Hals Havn, om kommunale Badeanstalter og om et nyt Friluftsbad ved »Grenen«. Oplysninger om Havnens Personale o.s.v.

De Afgifter til Aalborg Havn, der opkræves af Toldvæsenet, har i Aaret 1939—40 udgjort Brutto 878.820 Kr. 20 Øre og Netto — efter Fradrag af Procenter for Opkrævningen og udbetalte Godtgørelser — 869.244 Kr. 32 Øre.

Af Bruttobeløbet andrager: Skibsafgift 184.059 Kr. 65 Øre, Skibsafgift for Fællesskibe, godtgjort af Nørresundby 1.180 Kr., 20 Øres Afgift (for Partsladninger) 12.710 Kr. 15 Øre, Bugserafgift (for ikke-subventionerede Selskaber) 219 Kr. 25 Øre, Overliggepenge 1.067 Kr. 10 Øre, Vareafgift 679.584 Kr. 05 Øre.

Der er i Regnskabsaaret til Havnen indgaaet ialt 3509 Skibe (med 870.785 Netto Reg. Tons), hvoraf 704 Skibe (med 696.873 N.R.T.) havde en Drægtighed paa 300 N.R.T. eller derover, medens der til Aalborg—Nørresundby—Cementbroerne er indgaaet ialt 5444 Skibe (med 1.210.682 N.R.T.) fra Havne udenfor Tolddistriktet, hvoraf 939 Skibe (med 977.788 N.R.T.) havde en Drægtighed paa 300 N.R.T. eller derover.

De ind- og udgaaede Varemængder udgjorde: Indgaaede Varer (t): for Aalborg Havn 554.889, for Nørresundby Havn 211.514, for Rørdal 103.522, for Norden 54.516, for Dansk Andels Cementfabrik 61.356, for hele Distriktet 985.797. Udgaede Varer (t): for Aalborg Havn 158.590, for Nørresundby Havn 54.116, for Rørdal 238.684, for Norden 51.580, for Dansk Andels Cementfabrik 47.565, for hele Distriktet 550.535. Ialt (t). for Aalborg Havn 713.479, for Nørresundby Havn 265.630, for Rørdal 342.206, for Norden 106.096, for Dansk Andels Cementfabrik 108.921, for hele Distriktet 1.536.332.

Den samlede Længde af Havnens Bolværker, Liggepladser langs Skibsbroer og Spunsvægge med 3 m Vanddybde og derover udgør 5.400 m.

#### Handelsbanken

Paa et Møde i Kjøbenhavns Handelsbanks Repræsentantskab velloges det paa Bestyrelsens Indstilling at foreslaa Generalforsamlingen for Aaret 1940 at udbetale i Udbytte til Aktionærerne 6% pCt., der er det højst tilladte Udbytte efter Loven om Udbyttebegrænsning af 30. Maj 1940.

Driftsregnskabet udviser et Overskud paa 13.909.110 Kr. inklusive Overførsel fra forrige Aar 3.309.389 Kr. og Overførsel fra Konto for Skatter 1.200.000 Kr.

Til Imødegaaelse af Tab paa udestaaende Fordringer hensættes 399.588 Kr. og til Afskrivning paa faste Ejendomme og Inventar foreslaas anvendt 500.000 Kr.

Af Overskudet foreslaas endvidere hensat til Imødegaaelse af Risiko paa Bankens Garantforpligtelser for »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« og »Krigsforsikringen for danske Skibe« 2 Mill. Kr., svarende til det fulde Beløb for disse Forpligtelser.

Til Dividende medgaaar 3.277.778 Kr., til Ekstra-Reservefonden foreslaas henlagt 2.000.000 Kr., til Tantième til Bestyrelse, Direktion og Personale anvendes 765.022 Kr., til Konto for fremtidige Skatter overføres 1.200.000 Kr. og til næste Aar overføres 3.766.722 Kr.

#### Betydelige Bjergningsarbejder

I 1914 kom den store russiske Damp »Calabria« i Brand udfor Skagen. Kaptajnen førte dog Skibet videre langs den jydsk Vestkyst paa Vej til Esbjerg, hvor »Calabria« sank. Her har Bjergningsmester A. P. Lund, Aalborg, flere Gange forsøgt at fiske Ladningen op og hidtil er der bragt 140 Tons Jern op fra »Calabria«, som for nogle Aar siden fik den ene Side revet ud som Følge af en Minesprængning.

Nu er det Hensigten at tage fat paa Bjergningsarbejde, og forleden startede Hr. Lund med tre Mand fra Aalborg til Esbjerg. Det er Hensigten at søge at bjerge ikke alene 100 Tons Kul fra »Calabria«, men ogsaa at sprænge Vraget i Stykker, hvorved man mener at kunne bjerge 800 Tons Jern. Alene »Calabria«s Skrue har en Værdi af 20.000 Kr. og Skibets samlede Værdi anslaaes til  $\frac{3}{4}$  Mill. Kr. Naar Bjergningsarbejdet er afsluttet, vil Hr. Lund tage fat paa at bjerge tre andre Vrag, nemlig Trawleren »Weser«, der strandede i 1919, og hvor hele Besætningen omkom, Aarhusdamperen »Poseidon« samt en Fregat, der har ligget paa Havets Bund i 25 Aar. Ingen kender dens Navn, men den indeholder en meget kostbar Ladning Kobber.

#### 50 Aars Jubilæum

De forenede Bryggerier havde den 9. Februar bestaaet i 50 Aar. Som bekendt dækker Navnet over de to store

Bryggerivirksomheder Tuborg og Kongens Bryghus, men ved Selskabets Stiftelse var der ikke færre end tolv københavnske Bryggerier under dette Navn. Disse tolv Bryggerier sluttede sig sammen, fordi de arbejdede under meget vanskelige Vilkaar hver for sig. Det. der gav det endelige Stød til Sammenslutningen af de forskellige Virksomheder til eet stort Selskab, var Indførelse af Ølskat, hvorom der i 1890 blev fremlagt Forslag paa Rigsdagen. De københavnske Bryggere forudsaa, at denne Beskatning yderligere vilde vanskeliggøre Bryggeriernes Forhold, og en Kreds af dem traadte derfor i Forhandling med hinanden for at finde en Løsning til Imødegaaelse af Krisen, og disse Forhandlinger, hvori C. F. Tietgen tog livlig Del, resulterede i, at man enedes om at slaas de tolv Bryggerier sammen til ét Selskab. A/S De forenede Bryggerier.

Der begyndte nu en Omlægning af de forskellige Bryggeriers Drift; trods alt var det imidlertid ikke let for det ny Selskab at klare sig, men da Tuborg i 1894 traadte ind i Selskabet, hjalp det. Fra nu af viste Salget da ogsaa Stigning Aar for Aar, og efter at Tuborgs dygtige Leder, Benny Dessau, i 1899 tillige var blevet Direktør for De forenede Bryggerier, gik det rigtig fremad. Driften koncentreredes efterhaanden paa kun tre Bryggerier. Kongens Bryghus, der har to Afdelinger (Vodroffsvej og Rahbeks Allé) og Tuborgs Bryggerier, og disse Bryggerier har i Dag en teknisk Indretning, der gør dem til Mønsterbryggerier.

Saadan er i meget korte Træk De forenede Bryggeriers Historie gennem de forløbne 50 Aar. Virksomheden er førende ikke blot herhjemme, men i hele Norden og med Ry langt ud over disse Grænser. Mere end to Tusind Mennesker er til daglig beskæftiget paa selve Bryggerierne, og hertil kommer den store Slab af Forhandlere ude over hele Landet.

I Ølskat og Omsætningsafgift er der i de 50 Aar betalt næsten 300 Millioner Kroner. De forenede Bryggeriers samlede Salg i de 50 Aar beløber sig til 8 Milliarder 664 Millioner 514 Tusind 285 Flasker!

Den 9. Februar var ogsaa en Mærkedag for Tuborgfondet, der denne Dag har bestaaet i 10 Aar. Da Bryggerierne i 1931 havde bestaaet i 40 Aar, oprettedes Tuborgfondet som en selvejende Institution med en Fondskapital paa 1 Million Kroner. I Løbet af de ti Aar er denne Kapital bragt op til ca.  $2\frac{1}{2}$  Million. Fondets Formaal er, som det udtrykkes i dets Fundats, »at virke for samfundsgavnligt Formaal og særlig til Støtte for dansk Erhvervsliv«, og gennem den halve Snes Aar er disse Formaal fulgt paa den bedste Maade.

#### Faar Fiskerne en »Reparationslov«?

For nogen Tid siden henvendte Fiskeriorganisationerne sig til Landbrugsministeren med Anmodning om en Lovgivning til Støtte for den danske Fiskerflaades Forbedring og Fornyelse paa Linie med de nye Love, der er gennemført om Tilskud til Byggeriet og Landvinding. Der blev fra Fiskernes Side fremsat Ønske om, at 30 pCt. af den Sum, det koster at reparere ældre Fartøjer, gives som Tilskud fra Staten, og desuden fremsattes Ønske om, at der gives Laan og Tilskud til Bygning af nye Kuttere.

Efter hvad Landbrugsminister Bording oplyser, har dette Ønske fra Fiskernes Side nu været til Behandling i Regeringens Beskæftigelsesudvalg, hvor man i Princippet er gaet ind paa Tanken. For Øjeblikket er der i Ministeriet for Landbrug og Fiskeri et Forslag under Udarbejdelse, og dette Forslag ventes fremsat paa Rigsdagen i Løbet af den kommende Uge.

#### Ombygning

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har foretaget en Ombygning og Modernisering af Damperen »Østersøen« med Natsejls for Øje. Der er nu Køjlepladser til 56 Passagerer paa 1. Klasse. Salonerne er ogsaa blevet moderniseret, blandt andet ved at man har laant en Del af Inventaret fra Motorskibene »Rotna« og »Frem«.

#### Forlænget Overenskomst

Maskinmestrenes Forening har afholdt sin ordinære Generalforsamling.

Forinden man gik over til Dagsordenen, mindedes For-

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

manden de af Foreningens Medlemmer, der siden sidste ordinære Generalforsamling havde sat Livet til som Følge af Krigshændelser.

Formanden omtalte de Forhandlinger, der havde været ført med Dansk Dampskibsrederiforening angaaende Overenskomsten. Forhandlingerne var resulteret i, at man var enedes om at forlænge Overenskomsten, for saa vidt vedrører de almindelige Bestemmelser, medens Lønspørgsmaalet stod aabent og hver af Parterne kunde fremsætte Forslag inden Udgangen af Februar Maaned d. A. Formanden omtalte de Overenskomster, der var truffet angaaende Arbejdsdeling.

Spørgsmaalet om Betalingen af Pensionspræmier for de Søfarende, der befinder sig i Skibe, som danske Skibsredere ikke har Kontrol over, var endnu ikke endelig i Orden, men Pensionsforsikringsanstalten var gaaet med til at holde Policerne i Kraft, indtil Forhandlingerne var ført færdige. Skibsofficerernes Organisationer har som bekendt anmodet Regeringen om, at der maa blive givet Garanti for Betalingen af disse Præmier, saaledes at Pensionspolicerne til enhver Tid kan være effektive — hvilket jo har særlig Betydning i de Tilfælde, hvor en Forsørger afgaar ved Døden.

Formanden oplyste endvidere, at Regeringen var gaaet med til Udbetaling af Lønn til Paarørende af de Skibsofficerer, der ikke har Forbindelse med deres Hjem, og denne Ordning vil være gældende foreløbig for Januar Kvartal. Endelig omtalte Formanden de Forhandlinger, der har været ført angaaende Krigstillæget.

Arbejdsløsheden har været — og er — betydelig. Den 1. Januar 1940 havde Foreningen 75 Arbejdsløse, hvoraf de 22 fik Understøttelse fra Foreningen. I Juli var disse Tal 270 og 125, 1. Oktober 262 og 170 og endelig den 31. December 246 og 226. Der er i Aarets Løb blevet udbetalt 260,000 Kr. i Arbejdsløshedsunderstøttelse, deraf 188,000 Kr. som ordinær og 72,000 Kr. som ekstraordinær Understøttelse.

Baade Beretningen og Regnskabet blev godkendt. Til Formand genvalgte Maskinmester K. A. Rasmussen. Som Repræsentanter for de søfarende 1. Maskinmestre genvalgte Maskinmester P. Ravn, D. F. D. S., og nyvalgte Maskinmester Aage Christiansen, Dpsk. J. Lauritzen. Som Repræsentanter for de søfarende 2., 3. eller 4. Maskinmestre genvalgte Maskinmester H. P. Larsen, Marinen, og nyvalgte Maskinmester G. Dalby. Som Landmestre genvalgte Maskinmester Hj. Halsen, B. & W., og Maskinmester C. Poulsen, Industribygningen. Til Revisor genvalgte Maskinmester R. H. Sørensen.

#### To danske Tankskibe i amerikansk Fart

De danske Tankbaade M/S »Christian Holm« og S/S »Scandia«, der har ligget i St. Thomas siden April i Fjor, er afsejlede til Caripitia i Venezuela for at indtage Petroleumslaster til New York. Begge Skibe tilhører D.D.P.A.

#### Norsk Tankdamper sunket

Det meddeles nu, at den norske Tankdamper »Therima«, der sejlede under britisk Kontrol, er sunket 675 Sømil Vest for England.

#### En af de store Kornsejlere savnes

Den tremastede Bark »Penang«, der ejes af Rederiet Gustaf Erikson i Mariehamn, har i længere Tid ikke været rapporteret, og man frygter, at der er sket en Ulykke.

Rederikontoret meddeler, at man ikke har hørt fra Skibet i over 200 Dage. Det var paa Rejse fra en Havn paa den sydlige Halvkugle til Irland med Kornlast og burde være ankommet til Bestemmelsesstedet efter højst 130 Døgn Rejse.

Rederen har to Gange været i Forbindelse med det finske Udenrigsministerium og anmodet om Undersøgelser angaaende Skibets Skæbne, men alle Undersøgelser har hidtil været uden Resultat.

»Penang« har en Besætning paa 18 Mand og laster 3250 Tons.

#### Privatbanken

Som den første af de københavnske Hovedbanker har Privatbanken udsendt den foreløbige Regnskabsmeddelelse for 1940.

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

### HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Bankens Driftsoverskud viser sammenlignet med Indtjeningen det forsgaaende Aar en smuk Fremgang, fra 6,2 Mill. Kr. i 1939 til 6,9 for 1940. Forøgelsen er saaledes 700,000 Kr. Denne Fremgang staar utvivlsomt i Forbindelse med Fondsforretningen, Sligningen i Obligationskurserne. Medens Privatbanken for 1939 maatte afskrive 677,000 Kr. paa Fondsbeholdningen, har den i 1940 haft en anseelig Fortjeneste i Form af Kursgevinst. De almindelige Afskrivninger har ikke varieret meget i de senere Aar, paa det nu afsluttede Regnskab er der afskrevet 482,000 Kr. paa udestaaende Fordringer og 100,000 Kr. paa Bankens Ejendomme. Derimod har Bankens Ledelse fundet det rigtigst helt at afskrive de indgaaede Garantiforpligtelser overfor Dansk Krigs-Søforsikring for Varer og Skibe, en Forpligtelse, som beløb sig til 2 Mill. Kr.

En direkte Følge af denne ekstraordinære Afskrivning, som vidner om gennemført nøgtern Vurdering, er blevet en noget mindre Nettofortjeneste end i 1939 (Nettooverskudet for 1940 udgør 4,3 Mill. Kr. mod 5,2 Mill. for 1939). Da Overførslen fra foregaaende Aar er betydelig større — 1.777.000 Kr. mod 607.000 Kr. — og Overførslen fra Skattekonto udgør 1 Mill. Kr. mod 900.000 Kr. sidste Aar, bliver det disponible Beløb alligevel større end i Fjor, nemlig 7.078.000 Kr. mod 6.687.000 Kr.

Af disse 7,1 Mill. Kr. anvendes 2.444.444 Kr. til Udbyttet paa 6 $\frac{1}{2}$  pCt., der er Maksimumsdividende efter Loven om Begrænsning af Udbytte og Tantième.

#### De Forenede Jernstøberier: 5 pCt.

Paa et i De Forenede Jernstøberier A/S afholdt Bestyrelsesmøde, hvor Aarsregnskabet for 1940 er blevet gennemgaaet, har Bestyrelsen vedtaget at ville foreslaa Generalforsamlingen, at Netto-Overskudet 261,790, der i Forbindelse med Overførsel fra forrige Aar 120,158 Kr. ialt andrager 381,948 Kr., fordeles saaledes: Ordinær Afskrivning paa Ejendomme 13,441 Kr., ordiær Afskrivning paa Maskiner, Inventar og Automobiler 106,127 Kr., Henlæggelse til Reservefond 7711 Kr., Udbytte til Aktionærerne 5 pCt. af Kr. 1,930,000 Kr., 98,500 Kr., Tantième til Bestyrelsens Medlemmer 3041 Kr., til Skatter og Overførsel i ny Regning 155,128 Kr.

#### Belgiske Udførselsbestemmelser

Ved en belgisk Forordning af 15. Januar forbydes det fra den 16. Januar at regne at udføre bl. a. følgende Varer: Uld og Haar af animalsk Oprindelse, Silkeaffald, uforarbejdede Menneskehaar, Krølhaar af animalsk Oprindelse, Svineborster (ogsaa af Vildsvin), Tekstilstoffer af vegetabilsk Oprindelse, Plantefrø og lign. Produkter til Brug i Børstenbinderier, Rebslagier, Kurvemagerier, Beklædningsvarer, Linned og Manufakturvarer af enhver Art. Fodtøj af Tekstil- eller Plantestoffer med Læder- eller Gummisaaler, Fodtøj med Sanler af Fibre eller Tovværk og Overdel af Jutestof etc., Børstenbindervarer samt Knapper.

#### Dansk Tidsskrift Index

Den 25. Aargang af det fortræffeligt ordnede Dansk Tidsskrift Index er nu udkommet hos Nyt Nordisk Forlag og har efterhaanden udvidet sig saa stærkt, at det nu er et omfangsrigt Værk paa 456 Sider. Det er meget praktisk og overskueligt, og de Henvisninger, der findes vedrørende bl. a. Skibsfartspørgsmaal, er ganske omfattende, selvom det for andre Erhvervs Vedkommende vel nok er endnu langt mere vidtrækkende.

#### Dødsfald

Skipper Jacob Knudsen, Skagen, er død, 61 Aar gammel. Den afdøde har været Medlem af Ligningskommissionen og Byraadet og sad i Tilsynsraadet for Skagen Sparekasse.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

AAGE HEINBERG

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

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

HØVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
 KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7808

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
 STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
 KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPKIBSSELSKABET

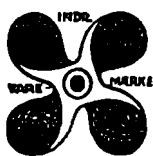
**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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



Viking  
 Kompasser  
 Viking  
 Loddemaskiner  
 Chronometre  
 Sekstanter  
 Marinekikkerter

Innehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
 Norsk statsant. Kompassrettere  
 Forlang Ill. Katalog

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

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

**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers  
 Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 84880 (3 Lines)  
 Vinkoco  
 Amsterdam — Zaandam — Antwerp

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT







### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1926, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 C. Clausen, Haderslev.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Buggerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rederi A/S »Isafold«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 8

FREDAG 21. FEBRUAR 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE FRAGTBERETNING

Ugens mest bemærkelsesværdige Begivenhed i vor hjemlige Shippingverden har været Meddelelsen om, at Chile har rekvitioneret 3 i en chilensk Havn oplagte danske Handelsdampere, en Begivenhed, som vi andet Steds omtaler. Den Forklaring, der fra chilensk Side er fremsat i Anledning af Beslaglæggelsen af disse danske Skibe, giver et ganske godt Indblik i, i hvor høj Grad den internationale Skibsfarts Forhold er paavirket af Krigen.

Af andre Faktorer af mere almen Interesse for Skibsfarten er den latente Spænding i Østasien en af de mest betydningsfulde. Denne Spænding, der synes at have passeret et nyt Højdepunkt i Slutningen af forrige Uge, var utvivlsomt forårsaget af Meddelelsen om Koncentrationen af stærke japanske Flaadestyrker i det sydkinesiske Hav, ligesom forskellige japanske Udtalelser var meget pessimistiske, hvad angik Bevarelsen af Freden i Østasien. Den engelsk-amerikanske Reaktion overfor disse Begivenheder synes ikke at have været uden Indflydelse i Tokio, og i de sidste Par Dage har et mærkbart Omsving fundet Sted i de forskellige Udtalelser, der foreligger fra japanske Statsmænds Mund, ligesom Meddelelsen om, at den japanske Regering nu har besluttet sig til at indlede Forhandlinger med den hollandske Regering i London om en Regulering af Handelsforbindelsen mellem Hollandsk Indien og Japan, utvivlsomt ogsaa maa anses for et Tegn paa, at Japan i Øjeblikket finder det opportunt at fare med Lempe. Om denne Afspænding er af permanent Karakter, er vel desværre mere end tvivlsomt.

Om Udviklingen paa de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun sparsomme Meddelelser. De engelske Regeringsrater er uforandrede, hvorimod Tendensen i de frie Trades nærmest er endnu strammere end i forrige Uge. Saaledes rapporteres bl. a. en Slutning af Korn fra River Plate til en norditaliensk Havn for Videretransport til Schweiz til den uforstaaeligt høje Rate af \$ 55:-. Det maa formodes, at en saadan Forretning kun kan afsluttes med Approbation af saavel den engelske som den italienske Regering, og i saa Tilfælde forekommer det uforklarligt, at det skulde være nødvendigt at betale en Rate af denne Størrelse. Iøvrigt er det mest fremtrædende Træk paa de frie Markeder stadig den stærke Efterspørgsel efter Tonnage for Erts til U. S. A. Forindien/Northern range rapporteres at være sluttet til \$ 24:50, hvilket er et voldsomt Spring opefter i Forhold til sidste Slutning, der laa omkring \$ 4:-lavere. Om Timecharterraterne i Vestindia Farten meddeles, at Raten for 3000 Ts. Dampere nu ligger omkring \$ 6:-.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig meget vanskelige, men saasnt normal Sejlads igen kan optages, vil vi utvivlsomt faa et overordentlig livligt Marked at se.

### SKIBSFARTENS VANSKELIGE STILLING

Skibsfarten er formentlig det af Landets Hovedserhverv, der rammes haardest — hedder det i Landmandsbankens Beretning —, idet kun en mindre Del af Handelsflaaden var til Disposition i hjemlige Far-

vande, hvor Skibene har kunnet holdes beskæftiget væsentligst med Danmarks Forsyninger, medens den øvrige Del af Danmarks Handelsflaade har været enten paa fremmede Magters Haand eller har ligget stille i neutrale Havne. Handelsflaaden er desværre gennem Krigen blevet stærkt reduceret.

Det er jo desværre en Kendsgerning, at Skibsfarten er blevet ramt haardere, end man nogensinde havde tænkt det muligt. I Virkeligheden er Situationen, det gælder Nutid som det gælder Fremtid, saa frygtelig usikker, da der overhovedet ikke er noget Holdpunkt.

Vi ved kun, at en ringe Del af den danske Handelsflaade for Tiden er i vore hjemlige Farvande, Resten har vi ikke Raadighed over, og hvornaar vi faar det igen, ved ingen, ligesom man heller ikke aner, hvor meget af den danske Tonnage, der er bevaret, naar Krigen engang er forbi. Der er ikke andet at gøre end at »tie og bie«, — det har vi før maattet i Danmark, men aldrig under saa alvorlige, saa tragiske Forhold som nu.

### DE BESLAGLAGTE DANSKE SKIBE

De tre danske Dampere »Frida«, »Helga« og »Lotta«, som ifølge Telegrammer fra Chile er blevet beslaglagt af den chilenske Regering for at anvendes til Transporter med Landets Forsyning for Øje, tilhører alle Rederiet J. Lauritzen. De hører til Rederiets og dermed ogsaa til den danske Handelsflaades nyeste og bedste Dampskibe.

»Frida« og »Helga« er Søsterskibe, bygget paa Skibsværftet i Helsingør 1936 og 1937. De laster hver for sig 2900 Tons dw., og deres Drivkraft er Helsingørsværftets Compound-Maskiner med Spildedampsturbine, hver paa 1550—1750 I. H. K. Sammen med endnu et Par Søsterskibe, ligeledes bygget i Helsingør, har de, indtil Krigsforholdene standsede dem, gaaet i Rute-fart mellem Nordamerikas Østkyst gennem Panamakanalen til Chile.

»Lotta« er bygget i Aalborg 1938; den er lidt større, laster 3400 Tons dw.

Rederiet ved ikke, hvornaar Beslaglæggelsen er sket, eller om Skibene allerede er kommet i Fart under chilensk Flag. Heller ikke foreligger der endnu Underretning om, hvorvidt Skibenes Besætninger har valgt at gaa i Land, eller om de vil sejle med Skibene under de ændrede Forhold.

»Frida« førtes af Kaptajn Broder Nielsen, der har været i Rederiets Tjeneste som Skibsfører siden 1912. I 1916 førte han Damperen »Carla«, der blev minesprængt i Østersøen, og i 1917 var han Fører af Damperen »Nordsøen«, der krigsforliste i Atlanterhavet.

Meddelelsen om Beslaglæggelsen har medført Protest fra den danske Regerings Side.

Udenrigsministeriet meddeler herom:

I Anledning af Beslaglæggelsen fra den chilenske Regerings Side af de Rederiet J. Lauritzen tilhørende Skibe »Lotta«, »Frida« og »Helga«, der henligger i chilensk Havn, har Udenrigsministeriet instrueret den kongelige Gesandt i Santiago, p. T. Buenos Aires, om overfor den chilenske Regering at nedlægge bestemt Protest mod Beslaglæggelsen af Skibene og at forlange disses Frigivelse.

Beslaglæggelsen har ogsaa vakt stor Opsigt i Skibsfartskredse i andre Lande i Sydamerika. Man diskuterer ivrigt Sagen, og der fremkommer Røster om, at der bør foretages lignende Skridt i Uruguay.

Bladet »El Pueblo« erklærer, at hvis andre sydamerikanske Lande skulde tage ved Lære af Chiles Eksempel, vil Spørgsmaalet ogsaa rejses for Uruguay. Der ligger i Øjeblikket to danske Dampere i Montevideo Havn, nemlig »Laura« og »Kristian«.

»Laura« tilhører ligesom de af Chile beslaglagte Skibe Rederiet J. Lauritzen. Det er bygget paa Nakskov Skibsværft 1933 og er paa 1471 Brutto Register Tons.

Navnet paa den anden Damp, »Kristian«, er antagelig en Forveksling.

## OVERENSKOMST

Der er i disse Dage afsluttet en Overenskomst mellem Dampskibsrederiforeningen og Foreningen af danske Søassurandører. Isklausulen af 1930 er blevet utidssvarende, og Søassurandørerne rejste da ogsaa allerede sidste Efteraar overfor Dansk Dampskibsrederiforening Spørgsmaalet om en Nyordning paa Isforsikringens Omraade. Rederne forstod, at Assurandørerne ikke kunde bære Isskaderne i samme Omfang som tidligere, og de tilkendegav en Forhandlingsvilje, som Assurandørerne har paaskønnet, hedder det i »Assurandøren«s Meddelelse om Overenskomsten. De førte Forhandlinger er nu resulteret i en »Overenskomst mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Foreningen af danske Søassurandører vedrørende Forsikring af Skader og Tab, bevirket ved Is i 1. Halvaar 1941«, som dens officielle Titel lyder.

Hovedpunkterne i Overenskomsten, som i første Række omfatter samtlige danske Damp- eller Motorskibe af Jern eller Staal under Dansk Dampskibsrederiforening i det Omfang, de er kaskoforsikret, gengives nedenfor. Søassurandørerne enedes om for de Redere, der ikke er Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening, at betinge sig de samme Vilkaar, og hvis de paagældende Redere ikke maatte være villige hertil, da at opsigte Kaskopolicerne. I Overenskomstens Prgf. 2 hedder det:

Assurandørerne indgaar paa at erstatte Isskader i Henhold til følgende Isklausuler:

A. Forsaavidt og i det Omfang Forsikringerne inkluderer partielle, partikulære Skader:  
Isklausul vedrørende Isskader, opstaaet i 1. Halvaar 1941.

»Forsaavidt angaar Isskader, der opstaaer i første Halvaar 1941, gælder følgende særlige Vilkaar:

I Henhold til nærværende Police og uanset Bestemmelserne i Policens Isklausul Nr. 135 og Franchise-klausul Nr. 181 erstattes Isskade uden Isafdrag og uden Franchise. Ved Isskade forstaas Skade (herunder ogsaa Totaltab samt Havari grosse, Bjergeløn og andre Omkostninger), som er bevirket ved Is.

Bestemmelserne i Konventionens Prgf. 67 kan ikke bringes til Anvendelse paa Isskade, der skyldes, at Skibet har maattet udføre Pligtrejser under Isforhold.

Ved Beregning af Erstatning for partikulær Isskade paa Skibet gøres — uanset afvigende Afdragsbestemmelser i Policen — Afdrag efter Reglerne i Konventionens Prgf. 154, dog saaledes, at de fastsatte Afdrag af  $\frac{1}{6}$  og  $\frac{1}{3}$  for de Dele af Skroget, der er af Jern eller Staal, bortfalder. Endvidere bortfalder Afdrag for Skrue og Skrueksel; forsaauidt angaar andre Maskindele, hvorpaa der er opstaaet Brud bevirket ved Is, bortfalder Afdraget ligeledes.

B. Forsaavidt Forsikringen ikke inkluderer partielle, partikulære Skader:

Isklausul vedrørende Isskader, opstaaet i 1. Halvaar 1941.

Bestemmelserne i Konventionens Prgf. 67 kan ikke bringes til Anvendelse paa Forsikringsbegivenheder, der skyldes, at Skibet har maattet udføre Pligtrejser under Isforhold.

For den nævnte Dækning betales i Tidsrummet 1. Januar 1941 til 1. Maj 1941 for hvert Skib en Grundpræmie paa 1 Kr. pr. Ton Dødvægt ekskl. Bunkers pr. Maaned samt  $\frac{1}{10}$  pCt. pr. Maaned beregnet af den Takst, til hvilken Skibet er krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe. Under Oplægning ydes pro rata Ristorno. Un-

der Isforhold betales yderligere en Tillægspræmie for hver Rejse, der helt eller delvis udføres indenfor nævnte Tidspunkt. Saadan Tillægspræmie bestaar ligeledes af en Præmie pr. Ton Dødvægt og af en procentuel Præmie, der til enhver Tid fastsættes af et Tariferingsudvalg.

Tonnagepræmien er Vederlag for partielle, partikulære Skader, medens den procentuelle Præmie er Vederlag for Totaltab og Havari grosse.

Til Medlemmer af det nævnte Tariferingsudvalg er udpeget Direktør K. Husted, Direktør Kay Skovgaard-Petersen og Direktør Peter Leth.

Da de Kaskopræmier, hvormed de danske Søassurandører arbejder, ikke indeholder nogen Margin til Dækning af de Isskader, som maa ske under Forhold som de nuværende, og da Assurandørernes Ansvar desuden paa forskellig Maade er udvidet, er det en Forudsætning fra disses Side for denne Overenskomst, at Rejsepræmierne fastsættes saaledes, at de i Forbindelse med Grundpræmierne maa skønnes at blive tilstrækkelige til Dækning af samtlige de Isskader, som maa paaregnes at ville opstaa i indeværende Vinter. Det bliver nu det omtalte Tariferingsudvalgs Opgave at fastsætte passende Præmier, saaledes at denne Forudsætning sker Fyldest.

## SKIBSFØRERNES AARSBERETNING

Den almindelige danske Skibsførerforening har offentliggjort sin Beretning for Aaret 1940, som Formanden gjorde Rede for paa Generalforsamlingen i Tirsdags. Det hedder deri bl. a.:

Aaret 1940 blev et Alvorens Aar, særlig for den danske Skibsfart og dens Udøvere.

Krigen mellem Stormagterne fortsattes Aaret igennem og vedvarer ved Aarsskiftet 1940—41 uden nogen Klaring med Hensyn til, hvor længe Krigssituationen vil komme til at fortsætte.

I det Aar, som er gaaet, har de danske Skibsføreres Opgave mere end nogen Sinde været at optræde som Rederens Repræsentant og Befuldmægtigede, og den dem i Henhold til Sømandslovens § 44 og Sølovens § 48 givne Myndighed og Fuldmagt har været den Støtte, som har muliggjort det for dem at løse de vanskelige Opgaver, som Forholdenes Udvikling efterhaanden medførte.

Den 9. April blev Danmark besat af den tyske Værnemagt, og dette medførte for den danske Skibsfart en ny Situation. De danske Skibe, som paa daværende Tidspunkt befandt sig i engelske og allierede Havne, blev overtaget af England eller allierede Magter. Disse Skibe androg ca. en Trediedel af Handelsflaaden.

En anden Trediedel, som henlaa i neutrale Havne uden for Nordsøen, blev efter Ordre fra den danske Regering tilbageholdt der og henligger til Stadighed ubeskæftiget i de samme Havne. Det drejer sig her om de største og bedste Motor- og Dampskibe, som var beskæftiget i oversøisk Rutefart eller Timecharterfart.

Med Hensyn til de i neutrale Havne tilbageholdte Skibe da har der været Mulighed for Forbindelse mellem Rederiet og Skibsføreren, medens dette har været udelukket for de Skibes Vedkommende, som er blevet beslaglagt i engelske eller allierede Havne og sat i Fart efter Ordre af nævnte Landes Regeringer.

Den sidste Trediedel, som befandt sig i danske og nordiske Havne, har fundet Beskæftigelse i den hjemlige Fart og Østersøfarten m. m.

Desværre medførte en stigende Mangel paa Brændselolie, at mange af Motorskibene efterhaanden maatte binde fast, baade hvor det drejede sig om Ruteskibe og Lastskibe.

En ualmindelig streng Vinter lukkede ved Nytaarstid saa godt som for al Trafik.

Det er saaledes under ekstraordinære og vanskelige

Forhold, at Landet og den danske Skibsfart mødes med det nye Aar.

Naar denne Del af Danmarks Søfartshistorie skal skrives, vil der sikkert blive henvist til den Betydning, det havde, at Førerne af den danske Handelsflaades Skibe besad den Dygtighed og Erfaring, som de gør og har givet Bevis for.

Den danske Sømandsstands Indsats under Forsøget paa at opretholde Tilførlerne til Landet, og den store Risiko, som blev taget og fortsat tages under Sejladsen, som stadig trues af de af de krigsførende foretagne Forholdsregler, ikke mindst gennem den om sig gribende Mineudlægning, vil altid blive husket.

Dette har H. M. Kongen givet Udtryk for i sin Nytaars-Radiotale og Handelsministeren i sin Julehilsen til de Søfarende, men ogsaa Regering og Rigsdag har jævnlige givet Udtryk for deres Anerkendelse af de Søfarendes Indsats og som et sidste Bevis herfor vedtaget Hædersgaven til de omkomnes Enker og Børn.

I Formandens Beretning fremkom en Række supplerende Oplysninger, saaledes om den nye, almindelige Krigsulykkesforsikring. Efter den tidligere Krigsulykkesforsikring for Skibsfarten fik Enken efter den omkomne en Erstatning paa 20,000 Kr., men efter den nye Lov var Erstatningen kun 13,000 Kr. Bestyrelsen var blevet overrasket over Lovens Virkning for de søfarende, idet man først var blevet opmærksom herpaa, da Erstatningen til Enken efter Kaptajn Albertsen fra Damperen »Rise« skulde opgøres. Skibsførerforeningen beklagede meget, at Myndighederne ikke havde været opmærksom herpaa og gjort en Undtagelse for de søfarende, saa disse ikke blev ringere stillet end før. Der var straks fra Foreningens Side gjort Forestilling herom.

Formanden oplyste endvidere, at der endnu ikke var indløbet Svar fra Ministeriet paa Henvendelsen om Laan til Betaling af Præmierestancer for Pensionsforsikringen, men man havde det bedste Haab om snart at modtage tilfredsstillende Svar.

Formanden forelagde ligeledes Regnskabet, der balancerede med 57,765 Kr. og udviste et Overskud paa 1363 Kr.

Foreningens samlede Formue, inklusive Fonds og Legater, er nu naaet op paa 900,444 Kr.

Kaptajnerne Bugge og Emdal maatte udtræde af Bestyrelsen, da de ikke mere var farende Førere, og Kaptajn Sander ønskede ikke Genvalg. I Stedet for nyvalgte Kaptajnerne H. L. Kromann, C. C. Rasmussen og Niels Vange. Genvalgt blev Kaptajnerne J. Chr. Andersen, Laur. P. Hansen, Th. Larsen, A. H. Posselt og R. M. Rosenhøj. Som ikke-farende genvalgte Kaptajnerne C. M. Knudsen, P. C. C. Petersen og Harald Neergaard.

### NYE LODSTAKSTER

Marineministeriet har udfærdiget nye »Lodstakster« og nye »Bestemmelser vedrørende Lodsningssomraadet«, der begge træder i Kraft den 1. Marts. Herved ophæves samtlige Særbestemmelser paa dette Omraade, der stammer fra før Udgangen af 1939 med Undtagelse af Takstbestemmelserne for Lokal-Lodsningen i Øresund og de derved beliggende Havne.

De midlertidige Takstklasser for Esbjerg Lodseri angaaende Lodsninger gennem det midlertidige Sejlløb mellem Esbjerg og Lyngvig er omregnet for Betyttelse af den nye Takstbog.

De i »Lodstakster« for 1941 som Rejsepenge fastsatte Beløb beregnes indtil videre med et Tillæg af 30 pCt.

### DANMARKS HÆR OG FLAADE OG DANMARKS BEFOLKNING

Der er udsendt følgende officielle Meddelelse:

»I Overensstemmelse med Kongens og Regeringens Henstilling om Sammenhold indenfor Folket i denne vanskelige Tid har Officerer fra begge Værn anset det for deres Pligt her at gøre en Indsats. Man har derfor søgt Forbindelse med Repræsentanter for Land-

brugskredse, Arbejderbefolkningen og andre Befolkningsgrupper, Skole, Kirke, Ungdomsorganisationer, Sport m. fl.

Man ønsker herved at udvide og underbygge det gensidige Kendskab og Tillidsforhold mellem Værnene og hele Befolkningen.

Arbejdet ledes af General Gørtz, Chef for Generalstabens, og Admiral Hammerich, Chef for Marinestaben.

Det er et fortræffeligt Program, der sikkert vil kunne bidrage til at skabe Samhørighed mellem Hæren og Flaaden og Befolkningen.

### KRONEKURSEN

Handelsminister Halfdan Hendriksen har som før nævnt udtalt sig for en Hævning af Kronekursen. Det er et Spørgsmaal, som diskuteres ivrigt rundt om, fordi man forstaar, at det er det Middel, der skal til for at faa standset den Prisstigning, som truer med at kaste Landet ud i Ulykke. »Det er derfor naturligt, at de Politikere, som er i forreste Række, udtaler sig om Krone-spørgsmaalet. Saadan er det Sædvane her i Landet, og saadan maa det naturligvis være i et folkestyret Land, hvor Folket kræver og har Ret til at faa Oplysning om dets egne Sager,« hedder det i en konservativ Udsendelse.

Fra Venstres Side har man frabedt sig, at »Ministre rejser rundt og lufter private Meninger om vigtige økonomiske Spørgsmaal. Enten bør de udtale Regeringens Mening, eller ogsaa bør de tie stille.«

Men naar det var forsvarligt i sin Tid at agitere for en Sækning af Kronen, da man ansaa en saadan Foranstaltning for paakrævet, hvorfor skulde det saa ikke være tilladt at pege paa Betimeligheden af at gaa den modsatte Vej, naar det skønnes ønskeligt?

Ethvert rimeligt Forslag vil blive overvejet med den Alvor, som Situationen gør naturligt. Et staar fast: Som det gaar i Øjeblikket, kan det ikke fortsætte.

### ITALIENS SKIBSFART

Den italienske Handelsflaade bestod ved Verdenskrigens Begyndelse af 637 Skibe paa tilsammen 1,430,475 Brutto Tons og bestod ved Begyndelsen af denne Krig af 1335 Skibe paa ialt 3,449,433 Brutto Tons eller godt 5 pCt. af Verdensflaaden. Af de nuværende ca. 3,5 Millioner Tons tilhører 1,3 Mill. Tons »Finmare«-Gruppen, der som bekendt er et Holdingselskab for de 4 store Liniereheder »Italia«, »Lloyd Triestino«, »Tirrenia« og »Adriatica«.

Oprindeligt havde Italien planlagt at forøge sin Handelsflaade med ca. 200,000 Brutto Tons gennem en Periode af 10 Aar; men dette Byggeprogram blev i September 1939 forandret paa 3 vigtige Punkter: 1) størst muligt Fart i Skibsbygningen, 2) Bygningen af Passagerskibe kommer efter Bygningen af middelstore Lastebaade, 3) Skibene skal saa vidt muligt bygges i Serier.

I Januar 1940 var over 50 store Motorlasteskibe paa tilsammen 450,000 Brutto Tons under Bygning paa italienske Værfter. Alle disse Skibe skal være færdige i 1941. Naar Skibene er af samme Størrelse, skal de saa vidt muligt bygges som Serieskibe med ensartede Motorer med høj Ydeevne og billige i Drift. Kun 2 Typer af Motorer bruges. Ligeledes gøres alt Udstyr mest mulig ensartet.

### UDVIDET SAMHANDEL MED FINLAND

Efter forudgaaende Delegations-Forhandlinger er der i København blevet underskrevet en Aftale angaaende en Udvidelse af Samhandelen mellem Danmark og Finland i Tiden indtil den 1. Juli d. A.

Ved Aftalen er der navnlig blevet muliggjort Import

af mere Trælast, af Spindepapir til Fremstilling af Høstbindegarn og af Kraftpapir til Sække samt af visse Varer af Interesse for dansk Industri. Fra dansk Side skal til Gengæld hovedsagelig leveres Sukker, saltet Soflæsk, Æg samt Kød- og Flæskekonserves.

Aftalen medfører yderligere danske Indkøbsmuligheder i Finland for 8 Mill. Kr. i indeværende Halvår ud over det i Helsingfors i December i Fjor aftalte Beløb paa 30 Mill. Kr.

### AMERIKANSK SKIBSFART

I en officiel Meddelelse fra De Forenede Staters Skibsfartsudvalg oplyses, at Skibsfarten i det Beretningsaar, der endte den 31. Oktober 1940, havde haft en yderligere Fremgang til Trods for, at store Dele af Verden, med hvilke der under normale Forhold blev drevet to Femtedele af De Forenede Staters Udenrigshandel, var blevet afskaaret af Krigsbegivenhederne.

I Modsætning til, hvad Tilfældet var under Verdenskrigen, havde Fragtraterne ikke ligget særligt stærkt stigende, da Skibsfartsudvalget havde været tilbageholdende med Hensyn til Fragtsatserne, og den større Tonnagemængde havde modvirket en alt for

stor Forhøjelse af Fragterne. Som Situationen laa den 1. Oktober 1940, havde Skibsfartsudvalget afgivet Byggeordre paa 177 Dampere med en samlet Tonnage paa 1,407,000 B. R. T. og en Mindstehastighed af 15,5 Knob. Af de 177 Dampere var der indtil 1. Oktober 1940 lagt Køl til 108, medens 69 Skibe endnu ikke var paabegyndt. Af tidligere Ordre blev 66 Skibe søsat og 47 færdigbygget. De samlede Omkostninger for de bestilte 177 Dampere beløb sig til 438 Mill. Dollars, af hvilke 39,8 pCt. allerede var udbetalt til Skibsværfterne.

### DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Det Østasiatiske Kompagni meddeler, at Regnskab for 1940, der er opgjort under Forbehold af manglende Oplysninger fra Udlandet, viser et Nettoresultat, som inklusive Overførslen fra forrige Aar, 3,552,712 Kr., og efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter og Hensættelser andrager 4,207,174 Kr., som foreslaas overført i ny Regning.

Kompagniets Nettoresultat for 1939 udviste et Overskud paa 11,215,933 Kr. Heri inkluderedes en Overførsel paa 3.428.560 Kr. Det er dog naturligvis umuligt at drage nogen Sammenligning mellem de to Aar.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Amerikansk Skibsfartsraadgiver

Præsident Roosevelt har udnævnt Lederen af Skibsfartsudvalget, Admiral Land, til sin personlige Raadgiver angaaende Spørgsmaalet om Sikring af tilstrækkelig Handels-tonnage for De forenede Staters Behov. Lands Opgave bestaar bl. a. i at konstatere Krigsflaadens, Landhærens og de forskellige Myndigheders Tonnagebehov. Han skal i snævert Samarbejde med Rederne fordele den tilstedeværende Tonnage blandt de enkelte Skibsfartslinier paa Grundlag af de Godsmængder, som skal befordres. Land skal koordinere Planerne angaaende Fremskaffelse af yderligere Dampere, Værfternes Muligheder og Tarv, Transport af strategisk vigtige Raastoffer og Hjælpetjeneste for Krigsflaaden. Endvidere skal Land udarbejde Forslag angaaende Køb af udenlandske Dampere samt Forslag i Forbindelse med Trediemands Anmodninger om Overladelse af amerikanske Skibe.

### Retssag om Hyre

Forskellige Sømænd tilbragte i Fjor nogle Maaneder i franske Koncentrationslejre. Nogle af dem har senere ved Sø- og Handelsretten krævet Hyre fra deres Rederi for Opholdet i Frankrig. Nu har Sø- og Handelsretten afsagt Dom i en saadan Sag. Resultatet svarer til Afgørelserne i de tidligere Sager.

Søfyrbøder N. H. Vindberg Petersen og Kullempen Poul Wagner havde paastaet »Dampskibsselskabet af 1912« dømt til Betaling af henholdsvis 267 og 167 Kr.

De var forhyret med Dampskibet »Arnold Mærsk«, der den 9. April i Fjor blev opbragt ved Skotland, men senere fik Ordre til at sejle til Brest. Den 22. Maj anmodede Skibets Kaptajn efter en fransk Officers Befaling Mandskabet om at skrive under paa en Erklæring, hvorefter man var villig til at sejle under fransk eller engelsk Flag. Ellers vilde man blive arresteret. De fleste, deriblandt Vindberg Petersen, skrev under. Enkelte, hvoriblandt Wagner, vilde ikke. De forblev dog alle ombord, uden at der skete noget. Den 2. Juni hejstes det franske Flag, og den 3. Juni udbetalte Kaptajnen Hyre. Det blev sagt, at Skibet skulde til Senegal, men den 10. Juli fik man Besked om, at Skibet skulde til Le Havre for at hente Krigsmateriel. To Styrmand nægtede at sejle, og hele Besætningen blev derefter ført til en Koncentrationslejr i Pyrenæerne, hvorfra den blev hjemsendt den 30. August.

Rederiet paastod sig frifundet og gjorde gældende, at Skibet faktisk var overtaget den 22. Maj. Rederiet vilde i hvert Fald ikke betale Hyre for Hjemrejsen, idet Sømændene havde faaet 75 Kr. hver paa denne Konto.

Sø- og Handelsretten dømte Rederiet til at betale de to Sømænd henholdsvis 210 og 127 Kr., hvilket er Hyre for den nævnte Tid, dog undtaget Hjemrejsen.

### Store Sovjet-Skibe under Bygning

Efter hvad »Komsomolskaja Pravda« meddeler, er der for Tiden sovjetrussiske Handelsdampere paa 19,000 Tons under Bygning paa Værfterne i Odessa. Det er de hidtil største Handelsdampere i Sovjetunionen.

Paa Marty-Værfterne i Odessa er man i Færd med at bygge de to første Skibe med elektrisk Fremdrift. Vicekommisær for Handelsflaaden Lesovikov har herom i et

Interview erklæret, at det er Meningen til næste Aar at indlemme disse Skibe i den sovjetrussiske Handelsflaade. De vil kunne medføre tilstrækkelige Mængder Brændselstoffer til at kunne sejle fra Sovjetunionen til Amerika og tilbage igen uden at behøve at indtage nye Forsyninger.

### 75 Aars Jubilæum

Det er i disse Dage 75 Aar siden, at »Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866« blev stiftet. Jubilæet gaar dog paa Grund af de vanskelige Forhold meget stille af.

Selskabet raader i Dag over tre smukke og fuldt moderne Baade. Det begyndte med en lille Damper paa 96 Brutto-ton. Den kostede 60,000 Rigsdaler og havde Køjleplads til 35. Nu raader 66-Selskabet over Motorskibet »Hammerhus«, der blev bygget i 1936, »Frem«, der blev bygget i 1924 og moderniseret i 1934, og den helt nye »Rotna«, som ikke er kommet i Fart endnu paa Grund af Krigsforholdene; endvidere over den gamle »Østersøen«.

»Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866« har i en Aarrække givet smukke Udbytter. Gennem mange Aar laa Udbyttet fast ved 12 pCt.. I 1939 maatte det halveres til 6 pCt., og 1940 har givet Underskud, men der vil dog i Jubilæumsaaret blive udbetalt 5 pCt., hvilket er muligt paa Grund af den fortrinlige Konsolidering.

Selskabets nuværende Leder er Direktør Thorkild Lund, Rønne.

### Tilbagetræden

Føreren af den for Tiden oplagte Øresundsdamper »Øresund«, Kaptajn Claes Victor Dahl, har i disse Dage taget sin Afsked efter 34 Aars Tjeneste i Selskabet, deraf 13 Aar som Fører. Han har staaet paa Broen af alle Selskabets Baade og har udført ikke mindre end 26,000 Ture over Sundet. Før 1907, da han indtraadte i denne Fart, sejlede han paa Nord- og Østersøen samt paa »Varmen«, bl. a. i nogle Aar som Fører af et stort Sejlskib. Kaptajn Dahl var vellidt indenfor Selskabet og blandt dets mange Tusinde Klienter. I Havnegade og i Malmø er hans Punktlighed berømt. »Man kan stille sit Ur efter Kaptajn Dahl«, siger man der.

### Det gamle Hvalfangerskib

M/S »Laapra« er af Kaptajn Jensen, Rudkøbing, solgt til et københavnsk Selskab for 130,000 Kr. Skibet, der før har været Hvalfangerskib, er for Tiden under Ombygning i Marstal, bl. a. skal det have installeret ny Motor. »Laapra« er paa 104 Tons Dødvægt.

### Planen om Industrihavn i Nyborg

Det store Projekt til Anlæg af en ny stor Industrihavn

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

i Nyborg har modt megen Interesse i Ministerier, der beskæftiger sig med Spørgsmaalet. De første tekniske Genoprøvnninger af Projektet er tilendebragt, og man kan vente, at Regeringens Beskæftigelsesudvalg vil tage Stilling til Sagen i et Møde i den allernærmeste Fremtid.

#### Udklarering i italienske Havne

Udenrigsministeriet har fra det danske Gesandtskab i Rom faaet en Meddelelse om, at Generaldirektionen for den italienske Handelsmarine under Kommunikationsministeriet ved et til samtlige Havnekaptajner i Landet rettet Cirkulære af 7. August f. A. har fritaget danske Skibe for det i »Regolamento per la esecuzione del Codice per la marina mercantile« af 1879 foreskrevne danske konsulære Visum — eller speciel Tilladelse — ved Udklarering i italienske Havne, naar det drejer sig om Havne, hvor der ingen dansk konsulær Repræsentation findes.

Med ovenstaaende har Gesandtskabet gjort de kgl. Konsuler i Havnestæderne bekendt, idet man samtidig har tilstillet dem et Eksemplar af Cirkulæret.

#### 1,8 Mill. Kroner til Søfolk og Fiskere

Folketingets Finansudvalg har tiltraadt en af Handelsministeren foreslaaet Omordning af Ulykkesforsikringen for danske Søfolk med Henblik paa den nuværende Situation.

Omordningen har tilbagevirkende Kraft fra den 9. April og er skønsmæssigt anslaaet til en Udgift for Statskassen paa 1,8 Mill. Kr. i Tiden til Nytaar 1941.

#### Franske Indførselsbestemmelser

I Følge en fransk Anordning af 15. f. M. skal franske Importører indsende deres Andragender om Importlicens i 6 Eksemplarer paa en særlig Formular til det franske Finansministerium. Samtidig skal vedkommende Importør underskrive en Deklaration, hvorefter han forpligter sig til at indbetale Fakturabeløbet for de Varer, der ønskes indført, til »Service de la Compensation«.

#### J. Lauritzens Søfartsskole

Dansk Skibsfart ligger stadig praktisk talt stille. Selv i gunstigste Tilfælde kan højst Halvdelen af de danske Skoleskibe komme i Fart til Sommer.

Rederiet J. Lauritzen har derfor besluttet ogsaa i Aar at oprette en Søfartsskole i Svendborg i Lighed med den i 1940 oprettede Skole, som slutter til Marts i Aar.

De Unge, der derfor alvorligt ønsker at komme til Søs og senere arbejde sig frem til Skibsofficerer, kan henvende sig skriftligt til Rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K., for at erfare de nærmere Beløbninger for dette Kursus, som vil begynde ca. den 25. Juni.

Unge, der har Mellemskole- eller Realeksamen, vil faa Fortrinsret.

Undervisning og Ophold paa Skolen er gratis for de Elever, Rederiet udtager.

#### United Fruit Company har mistet 8 Skibe

United Fruit Company meddeler, at 8 af Selskabets 23 Skibe, der sejler under engelsk Flag, er blevet sænket ved fjendtlige Aktioner. En 9. Fragtdamper er blevet saa haardt beskadiget, at den har maattet oplægges paa ubestemt Tid. Den engelske Regering overtog i Begyndelsen af 1940 paa Grundlag af en Charter-Overenskomst samtlige Selskabets 23 Fragtdampere.

#### Nykøbing F. Havn

Byraadet i Nykøbing F. har godkendt Havnens Budget for Aaret 1941—42, der balancerer med 231,016 Kr. og viser et Underskud paa 77,988 Kr. Borgmesteren oplyste, at indeværende Aar antagelig vil give et Underskud paa ca. 68,000 Kr. I det nye Budget har man taget Hensyn baade til Isforholdene og til de ekstraordinære Vanskeligheder. I Øjeblikket er der intet at sejle med, sagde han. Naar Indtægterne saaledes svigter, og Kassebeholdningen er opbrugt, man Kommunen træde til og dække Underskudet.

#### Amerikansk Søkrigsforsikring

United States Maritime Committee oplyser i sin Aarsberetning for 1940, at De forenede Stater har overtaget en større Part i Søforsikringen paa Englands Bekostning. U. S. M. C. s og de amerikanske Forsikringselskaberers Andel i den samlede Bestand voksede fra 52,6 pCt. i Oktober 1939 til 67,3 pCt. i Oktober 1940. Denne Udvikling forklæres for en stor Del af den Omstændighed, at Amerika-

nerne selv driver mere Skibsfart og Udenrigshandel i nye Retninger, mens Fremtiden maa vise, hvilken Betydning det vil faa, at et Antal engelske Forsikringselskaber har flyttet deres Domicil til Canada eller U. S. A.

#### Havneforholdene i Helsingør

Folketingets Finansudvalg har aflagt Besøg i Helsingør for at se paa Havneforholdene; der arbejdes paa en Plan om en Udvidelse og Ombygning af Havnen, og disse Planer ønskede man at se nærmere paa paa Stedet.

Finansudvalget har desuden faaet forelagt en Plan vedrørende en Ombygning af Færgelejet i Helsingør. I Øjeblikket er der kun et Færgeleje med Jernbanespor, og da det er 50 Aar gammelt og flere Gange har været udsat for store Beskadigelser, er en Ombygning paakrævet. Inden man paabegynder Ombygningen af det nuværende Leje med Jernbanespor, maa der imidlertid bygges et nyt Leje med Jernbanespor, og paa det nedertid Lejes Plads vil der kunne bygges yderligere et Jernbanefærgeleje, hvilket dog vil medføre et mindre Indgreb i den søndre Mole. For Tiden vil det ikke være nødvendigt at anlægge to Lejer, men saafremt Rødby—Femern-Ruten etableres, paatænkes det at lade Trafikken til Sverige fra denne Rute gaa over Helsingør, og i saa Fald vil der blive Tale om at anlægge et Leje Nr. 2.

Med Hensyn til det nye Lejes Sporforbindelse med Stationens Spor anlæg bør det nye Leje anlægges umiddelbart ved Siden af det eksisterende Jernbanefærgeleje, hvor der for Tiden er Automobilmfærgeleje, men da dette for Tiden slet ikke bruges, er Tidspunktet for saa vidt gunstigt.

Der er mellem Helsingør Byraad, Havneraadet og Statsbanerne opnaaet principiel Enighed om Anlæggets Udformning, og Arbejdet ventes at ville vare 2—3 Aar, men det ønskes paabegyndt snarest. Udgiften anslaaes til 1,9 Mill. Kr., hvoraf 500.000 Kr. paaregnes brugt i Finansaaret 1941—42. I Løbet af den nærmeste Tid ventes Finansudvalget at ville tage Stilling til Sagen.

#### Landmandsbankens Driftsoverskud

Landmandsbankens Bankraad har udsendt den foreløbige Regnskabsmeddelelse for 1940. Driftsoverskudet er efter Fradrag af Overførsel og Skattekonto paa 10.536.000 Kr. mod 8.697.000 Kr. for 1939, Fremgangen er saaledes paa 1.839.000 Kr.

Den officielle Meddelelse fra Bankraadet lyder saaledes: Efter at samtlige Afgifter — deri indbefattet Skatter og Afgifter 728.858 Kr. — er afholdt, andrager Driftsfortjenssten forinden Afskrivninger 12.692.343 Kr.

I dette Beløb er indeholdt Overførsel fra forrige Aar 1.406.089 Kr. og Overførsel fra Konto for Skatter 750.000 Kr.

Paa udestaaende Fordringer afskrives og hensættes 381.525 Kr., og paa Bankbygninger 250.000 Kr. — medens Bankens Andel i Dansk Krigs-Søforsikring for Varer og Skibe, 2.000.000 Kr., afskrives helt. Til Bankens Kursreguleringskonto henlægges 1.000.000 Kr., hvorefter denne andrager 4.500.000 Kr.

Til Betaling af Skatter reserveres 2.300.000 Kr., medens 500.000 Kr. anvendes som Tantième til Personalet. Til Reservefonden henlægges ifølge Vedtægterne 1.427.364 Kr., hvilken Henlæggelse Bankraadet vil indstille til Generalforsamlingen at forøge med 172.636 Kr. til 1.600.000 Kr., hvorhos Bankraadet vil indstille at udbetale det tilladte Maksimumsudbytte: 6 pCt. af Aktiekapitalen med 3.000.000 Kr., og fremføre i ny Regning 1.660.818 Kr.

#### 70 Aar

Mangeaarig Fører af Damperen »Taarnholm«, Kaptajn Mathias Jørgensen fyldte Onsdag 70 Aar.

Kaptajn Jørgensen er af Sømandslægt, født i Marstal, og kom allerede som 14-aarig til Søs med Marstal-Jagten »Fuglen«. I 1905 gik han over i Dampskibsfarten, fra 1912—20 var han knyttet til Rederiet Carl og fra 1920—35 til D. F. D. S. som Fører af S/S »Taarnholm«, fra hvilket Skib han i 1935 gik i Land.

#### Gammel Skipper død

Skibsfører Erik Hansen, Marstal, faldt forleden og brækkede sit ene Ben og er død som Følge af Benbruddet. Han blev 84 Aar gammel.

Erik Hansen har mange Gange skabt Ry om sit Navn; første Gang, da han som 22aarig blev Skibsfører paa sit eget Fartøj.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

'Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

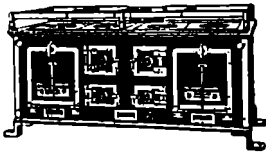
Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.*Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Til C. 1630

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

BRUNDLAST 1848

Skibsproviantering

Schiffhandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon Central 389-7489-15762

Amallegade 43,

Efter Kl. 8 Ordrup 3096

København K.

Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**DET FORENEDE****DAMPKIBS-SELSKAB A/S****CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

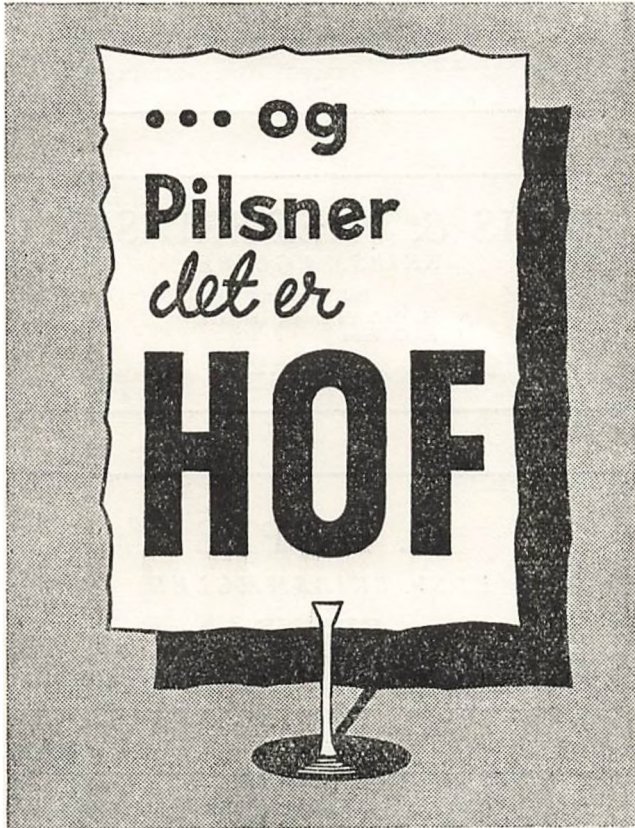
GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**




Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post frée

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

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

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
*Statsautoriseret Skibsmægler*Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distanse: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## ESBJERG

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telgr.-Adr.  
»Lauritzens»Telefon: 3  
» 822

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN  
**STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE****ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## FAABORG

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

Telegramadressen NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

**FRIIS & FREDERIKSEN****SKIBSMÆGLERE**

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ***Statsautoriseret Skibsmægler***KALUNDBORG***Lloyds Agent*TELEFON  
NO. 4. 801.TLGR. ADR.  
SCHULTZ

## RANDERS

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

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G****KOLDING**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSENBEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE 88-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN***Etableret 1852*

A. THEJLL

*Etableret 1852*

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude«,  
Svendborg

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

**SKIBSMÆGLERFORRETNING**

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

## RUDKØBING

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

## FRA UGE TIL UGE FRAGTBERETNING

Krigsbegivenhederne paa Søen følges, som naturligt er, med den mest levende Interesse af Shippingmænd Verden over. Mange Tegn i den almindelige Krigspolitik tyder nemlig paa, at det er paa denne Front, at alle Kræfter, i hvert Fald i første Omgang, vil blive sat ind for at fremtvinge en Afgørelse. Rigs-kansler Hitler udtalte f. Eks. bl. a. i sin sidste Tale, at hvad man hidtil havde set af Undervandsbaadskrigsførelse vilde være for Intet at regne i Sammenligning med, hvad der forestod i de kommende Maaned, og af det sidste nye engelske Slogan, der gaar ud paa, at Krigen vil blive vundet eller tabt paa den 20. Meridian, fremgaar det med Tydelighed, at Eng-lænderne er klare over, hvor Faren ligger og har rustet sig til at imødegaa den.

Men ogsaa ud fra andre Synspunkter end de rent øjeblikkelige, nemlig Tonnagesituationen efter Krigen, er der Grund til at følge Søkrigen med største Opmærksomhed.

Om den øjeblikkelige Stilling paa Fragtmarkederne er der iøvrigt kun faa Nyheder. De engelske Rege-ringsrater er uforandrede, og i de frie Trades er Ten-densen stadig meget stram. Af de sidst fremkomne Noteringer skal nævnes: heavy grain River Plate/St. Lawrence, \$20.—, Kul Hampton Roads/River Plate \$9.50, Erts Rio/Baltimore \$12.50, Erts Forindien/USNH. \$25.50. Timecharter i inter-amerikansk Fart noterer mellem \$5.— for stor Tonnage og op til \$7.— for mindre Baade.

I Østersøen og paa vore andre hjemlige Markeder er Aktiviteten for prompt Tonnages vedkommende stadig begrænset paa Grund af Veirforholdene, men for senere Positioners vedkommende er der rigeligt med Ordre i praktisk talt alle Trades. For mange Rederes vedkommende synes der dog at gøre sig en vis Tendens til at vente gældende, og det er endnu kun ret beskedent, hvad der er sluttet for senere Lastning. I den sidste Tid har der været sluttet noget Kul og Koks til Danmark til de af Fragtnævnet fastsatte Ra-ter.

For Sveriges Vedkommende har Vejrforholdene i den senere Tid ikke skabt forøget Søfart. Et stort Antal Skibe ligger stadig oplagt i svenske Havne. Be-frægtningsforretningerne i de hjemlige Farvande er stærkt begrænsede, men saa snart Vejret bedrer sig, kan man vente et livligt Marked. For f.o.w. cirkulerer mange Ordre, saavel for Malm som for Træ. Det er imidlertid forklarligt, at Rederne under de nuværende usikre Forhold stiller sig afventende. Efter den nye Handelsoverenskomst med Tyskland ventes den svensk-tyske Handel at blive forøget væsentligt. Man kan bl. a. i den kommende Sæson regne med store Træmassetransporter. Endvidere maa man ogsaa anse det for sandsynligt, at der vil blive gjort alt for at forcere Brændselsafslutningerne. Man kan vente en Del forhøjede Udgifter i de svenske Havne, baade med Hensyn til Afgifter og som Følge af Dyrtidstil-læg.

### SKIBSFARTENS STILLING

Naar vi ser paa de Udtalelser, som Handelsmini-steren har fremsat om dansk Skibsfarts Stilling i Øjeblikket og sammenligner dem med lignende fra

svensk og finsk Side, vil man finde talrige Ligheds-punkter. Dansk Skibsfart har faaet et »*mare no-strum*« for at bruge et aktuelt Udtryk, og det er Øster-søen. Det er hvad der i Øjeblikket er tilbage af Operationsomraadet for dansk Skibsfart og Initiativ indenfor dansk Søfart. Det samme gælder stort set ogsaa Sverige og Finland. Men det behøver ikke at understreges, at et saadant begrænset Omraade selv-følgelig aldrig vil kunne dække andet end en Brøkdel af det Arbejdsfelt, dansk Skibsfart maa betragte som sit. Faa Landes Skibsfart er mere internationalt ori-enteret end Danmarks, og derfor er det saa uendelig vanskeligt og saa fortvivlet for de danske Rederier i Øjeblikket. Vi har Gang paa Gang sagt det og maa gentage det paany: For dansk Skibsfart er et inter-nationalt Samarbejde en bydende Nødvendighed. Det maa alvorligt haabes, at hvordan Udfaldet af Krigen saa end bliver, der da ikke bliver lagt vort Erhverv Hindringer i Vejen for en saa fri Udfoldelse her som tænkeligt. For uden det internationale Samarbejde ingen virkelig betydelig dansk Skibsfart. Det samme vil Sveriges og Finlands — for slet ikke at tale om Norges — Redere kunne underskrive for deres Lan-des Vedkommende.

### VI SKAL KOMME IGENNEM

Handelsminister *Halfdan Hendriksen* har flere Gange i den sidste Uge talt om den erhvervs-økonomiske Situation.

Ministeren fremhævede bl. a. Nødvendigheden af at vise Sparsommelighed og at gennemføre Selvforsynin-gen paa alle Omraader, hvor det overhovedet kan lade sig gøre, og kom derefter ind paa en Omtale af Handelssamkvemmet med andre Lande. Her er vor Forbindelse med Tyskland det alt overskyggende, idet den er større end med andre Lande tilsammen. Der er gennemført trekantet Clearing med nogle Lan-de, og Regeringen vil fortsat søge at faa gennemført sadanne Ordninger med saa mange Lande som muligt.

Under en Omtale af Rationeringsordningen frem-hævede Ministeren, at der ikke forberedes nogen Tøj-rationering. Vi har i Øjeblikket Rationering for 12 Vareemner, og der var ingen nye Rationeringer paa Stabelen, men heri ligger naturligvis intet Tilsagn om, at der ikke kan komme andre Rationeringer.

Dog haabede Ministeren ikke, at nogen af de gæl-dende Rationer skal blive mindre i Fremtiden. Der vil blive sat alt ind paa allerede i Løbet af den kom-mende Sommer at fremskaffe saa meget indenlandsk Brændsel som muligt. Tørve- og Brunkulsproduktio-nen vil blive stærkt forøget, og Pligthugsten maa sik-kert ogsaa sættes op, idet der bruges 5—600.000 Rum-meter Brænde alene til Gengas-Biler.

Selv om Landet maa indstille sig paa Selvforsyning i videst muligt Omfang, har vi Lov til at regne med at faa udenlandske Forsyninger af en Række livs-vigtige Fornødenheder. Men paa de Omraader, hvor der kan blive Vareknaphed, er det at foretrække, at Erhvervene frivilligt indfører en Fordelingsordning, saaledes som det f. Eks. var sket med Tobakken. Fri-villige Ordninger er i alle Forhold bedre end Tvang.

Efter en Omtale af den danske Handelsmarines For-hold og de Vanskeligheder, som Rederierne er ude for, sluttede Ministeren med at fremhæve, at mange og store er Vanskelighederne og nye taarner sig op, men vi maa og vi vil komme igennem, og under dette Motto maa vi alle gøre Dagens Gerning.

Ved fælles Hjælp skal alle Vanskeligheder overvindes.

*Vi bliver fattigere, men vi taber ikke vor Tro og vort Haab, og vi samles alle om det største og vigtigste af alt for os: DANMARK.*

### KØBENHAVNS HAVN I 1940

Trafikken paa Københavns Havn er et af de Omtraader af Byens Erhvervsliv, der er blevet ramt haardest i 1940 — dels paa Grund af Isvinteren, dels paa Grund af Tabet af de vestlige Forbindelseslinier efter den 9. April.

Der ankom ifølge den nu foreliggende Statistik i 1940 ca. 10,100 Skibe paa 2,3 Mill. N.R.T. mod 23,700 Skibe paa 7,6 Mill. N.R.T. i 1939. Fra udenrigske Havne ankom 2600 Skibe paa 1,3 Mill. N.R.T. mod 9400 Skibe paa 5,1 Mill. N.R.T. i 1939.

### DANSKE SKIBE UNDER DANSK FLAG

Finansudvalget har behandlet en Række Bevillingsspørgsmaal, af hvilke det vigtigste angaar danske Skibe i fremmede Havne.

I Anledning af, at mange Rederier har vanskeligt ved at klare deres Forpligtelser for deres Skibe, som er i Havne maaske paa den anden Side Jordkloden, har Handelsministeriet efter Forhandling med Dansk Dampskibsrederforening indstillet til Finansudvalget, at der fra Statskassen ydes et Laan til disse Rederier, saaledes at de kan svare deres Forpligtelser, og derved sikre, at Skibene forbliver under dansk Flag, og altsaa ikke tages som Pant for Fordringer paa Rederierne.

Den aarlige Udgift til de 76 danske Handelsskibe, som befinder sig i fremmede Havne, beløber sig til 10—11 Millioner, men en Del af Rederierne er i Stand til selv at afholde Udgifterne, mens andre ikke er det. Til Støtte for de sidste har Finansudvalget nu paa Handelsministerens Anmodning stillet 2 Millioner Kr. til Raadighed. Dermed er Skibene sikret indtil 1. April, hvorefter Spørgsmaalet paany maa tages op. Pengene fordeles som Laan til Rederierne mod Rente, Afdrag og Pantesikkerhed paa forskellig Maade.

### INDUSTRIPRODUKTIONEN

Medens det officielle Produktionsindeks for Industrien for December Maaned 1940 blev opgjort til 91 eller det samme som for November, har der i Januar fundet en Nedgang Sted til 89. Denne gennemsnitlige Tilbagegang dækker imidlertid over anselige Forskydninger i de forskellige Industrigrupper. I Sten-, Ler- og Glasindustrien har der været en meget voldsom Nedgang, saa Indekset er dalet fra 69 til 45, Træindustrien viser en Nedgang fra 96 til 87, Læderindustrien fra 104 til 101, Næringsmiddelindustrien fra 91 til 88, Jern- og Metalindustrien fra 99 til 98 og grafisk, kemisk-teknisk Industri fra 84 til 83. Derimod har der været en anselig Produktionsfremgang for Tekstilindustrien — fra 85 til 94 — og Beklædningsindustrien, fra 106 til 111. Udgangspunktet for Beregningerne er overalt Produktionen i 1935 = 100.

Det samlede Beskæftigelsestal for Industrien, som angiver Antal Arbejdstimer pr. Arbejdsdag, er for Januar 1941 beregnet til 1.010.000 mod 1.090.000 i December 1940.

### LOVFORSLAG OM HAVNENES KRIGSFORSIKRING

Det bestaaende Lovkompleks af Krigsforsikring vil nu — som det tidligere har været bebudet — blive udvidet med en ny Lov om Krigsforsikring af Havne. Initiativet er udgaet fra Sammenslutningen af danske Provinshavne, og Sagen har været behandlet i et Udvalg med Professor, Dr. juris Kristian Sindballe som Formand, og Forslaget blev fremsat i Folketinget af Handelsminister Halfdan Hendriksen.

Princippet er det samme som i det øvrige Lovkompleks om Krigsforsikring. Der stiftes et gensidigt Forsikringsforbund, og Forsikringen skal omfatte Moler, Kystbeskyttelser, Bolværker og Kajmure, Havnebroer, Sluseanlæg, Beddinger, Havnefy, Sirener og andre Indretninger til Vejledning for Sejladser.

Forsikringsbidrag opkræves efter Ophør af Krigstilstanden. Det enkelte Bidrag kan ikke overstige 5 pCt. Værdien af de Anlæg, der skal forsikres, er anslaaet til ca. 300 Mill. Kr. De samlede Forsikringsbidrag vil herefter kunne dække Skader til et Beløb af 15 Mill. Kr.

Medlem af Forbundet er — med Undtagelse af Staten — enhver Ejer af en Havn eller Anløbsbro, for hvis Benyttelse der kræves Afgifter til Staten.

Ministeren fremsatte desuden et Forslag om Krigsulykkesforsikring for Lodser.

Lodser har hidtil ikke været omfattet af Loven af 1933 om Ulykkesforsikring eller Loven af 1936 om Krigsulykkesforsikring for Søfarende, men som Følge af den øgede Risiko ved Sejlads i danske Farvande er der fra Lodskredse og fra Marineministeriet blevet fremsat Ønske om, at Lodserne ligestilles med Besætningerne i de Skibe, som de skal yde Assistance. Der foreslaas nu Lodser, der rammes af Ulykkestilfælde som Følge af Krigsbegivenheder, en Erstatning svarende til den Tillægserstatning paa indtil 10,000 Kr., der i Henhold til Loven af 1936 tilkommer Søfarende.

### DE DANSKE SKIBE I AMERIKA

Det forlyder i amerikanske Skibsfartskredse, at Forhandlingerne om Overtagelsen af de 38 danske Skibe skal nærme sig deres Afslutning. Det skal være Meningen at indsætte disse Skibe i Sydamerikafarten under dansk Flag og med dansk Besætning.

### CHILES BESLAGLÆGGELSE AF DE DANSKE SKIBE

Chile har ikke til Hensigt, oplyses det i velunderrettede Kredse i den chilenske Hovedstad, at købe de tre danske Dampskibe »Frida«, »Helga« og »Lotta«, der befinder sig i chilenske Havne. Der vil blive udbetalt baade Skadeserstatning og Hyre, udtales det fra udenrigsministeriel Side.

Danmarks Chargé d'Affaires i Chile, Theodor Wessel, blev i Forvejen underrettet om, at Chiles Præsident vilde udstede et Dekret, hvorefter de danske Skibe skulde indlemmes i den chilenske Handelsflaade. Indtil nu foreligger der ingen Oplysninger om, at den danske Chargé d'Affaires har afleveret den danske Regerings Protest mod det forefaldne. Derimod har Fartøjernes Kaptajner overrakt Myndighederne en Skrivelse, i hvilken de protesterer mod Beslaglæggelsen.

Danmarks Chargé d'Affaires har straks krævet Oplysninger om den vedtagne Forordning hos den chilenske Regering.

### FRAGTLOVENS FORLÆNGELSE

I Landstinget har Handelsminister Halfdan Hendriksen fremsat Forslag om Forlængelse af Loven om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten, det vil sige bl. a. Oprettelsen af Fragnævnet. Loven foreslaas forlænget til Udgangen af Marts 1942.

— Der er jo kun faa Skibe til Disposition, saa det er nødvendigt at opretholde denne Ordning, sagde Ministeren. Skibsfarten havde jo under forrige Verdenskrig store Indtægter, men under denne Krig er den ude for store økonomiske Vanskeligheder. Derfor har Regeringen paa forskellig Maade bistaet Skibsfarten med at komme gennem den vanskelige Situation. Med Finansudvalgets Billigelse har man begrænset Rederiernes Udgifter til Krigs- og Krigs-Ulykkesforsikringen. Og Staten har ydet Laan til Rederier, som paa Grund af Situationen er kommet i Likviditets-Vanske-

ligheder og derfor ikke har kunnet bestride Udgifterne til deres i Udlandet oplagte Skibe og bestride Udbetalingerne til Besætningernes Familie herhjemme. Danmark er interesseret i at bevare disse Skibe for de danske Rederier. Desuden har Staten gennem en Indsats af en ny Garantikapital ordnet Krigsforsikringen for danske Skibe i nærmere Farvande.

### ARGENTINAS SKIBSFART

De Drøftelser, som for Tiden finder Sted mellem Argentinas Udenrigs- og Landbrugsminister vedrørende Mulighederne for at faa afhjulpet den Mangel paa Skibstonnage, som i høj Grad skader hele det argentinske økonomiske Liv, følges af den argentinske Offentlighed og Presse med stor Spænding.

»Noticias Graficas« giver Udtryk for den Formodning, at den argentinske Regering har til Hensigt at købe udenlandske Skibe, der ligger i Buenos Aires Havn. Der vilde altsaa ikke blive Tale om nogen Ekspropriation, men om en frivillig Ejendomsoverdragelse. Bladet fremhæver, at ved en saadan Forholdsregel vilde den allerværste Tonnagemangel maaske kunne afhjælpes. Imidlertid kunde det argentinske Tonnagebehov ikke paa langt nær tilfredsstilles herved. Til den argentinske Udførsel var der Brug for ca. 2 Millioner Tons Skibstonnage, og kun en ringe Del heraf kunde tilvejebringes ved Køb af de i Havnen liggende Skibe.

### Ø. K.s BERETNING

Østasiatisk Kompagnis Aarsberetning for 1940 foreligger nu. Det hedder deri bl. a.:

Som Følge af Krigsforholdene, der har haft en forstyrrende Indflydelse paa Det Østasiatiske Kompagnis Virksomhed i det forløbne Aar, omfatter Beretning og Regnskab hovedsagelig kun Resultaterne for Aarets første Maaneder, idet Kompagniets Hovedsæde siden 9. April 1940 har været afskaaret fra Forbindelse med dets Filialer og Agenturer samt den Del af Flaaden, som efter Danmarks Besættelse beslaglagdes af fremmede Myndigheder.

Kompagniets Status pr. 31. December 1940 er opgjort under Forbehold af manglende Oplysninger fra Udlandet, og Nettoresultatet for Regnskabsaaret, efter Fradrag af Afskrivninger og Tillæg af Overførslen fra forrige Aar, andrager herefter Kr. 4.207.173,55, som foreslaas overført i ny Regning.

Kompagniets Skibe var i Aarets Begyndelse beskæftiget paa Kompagniets sædvanlige Ruter eller i saadan anden Fart, som havde særlig Betydning for Tilførsel af Forsyninger til Danmark. Fragterne var gode, og Resultaterne for de afsluttede Rejser gunstige.

Paa Grund af den strenge Isvinter blev nogle af Kompagniets Skibe forsinket i de hjemlige Farvande, og den 9. April havde Kompagniet 6 Skibe i Danmark. Ved Aarets Udgang havde Kompagniet yderligere 5 Skibe oplagt i fremmede Havne, hvoraf 3 under fransk Flag, medens Resten af Flaaden formodes at sejle under engelsk Flag.

Handelsafdelingernes Omsætning og Resultater i Aarets første Maaneder var gunstige. Derimod naaede en Del Varer bestemt for Danmark ikke frem inden 9. April og maatte overtages af Krigsforsikringen. Efter 9. April har der kun været Tale om Afvikling af smaa lokale Lagre.

Som anført er Forbindelsen med Filialer og Agenturer afbrudt, og Regnskabet indeholder intet Resultat af Filialernes Drift.

Regnskabet omfatter kun Udbytte fra Selskaber, med hvilke Hovedkontoret har haft Forbindelse. Bevægelser i Kursværdien er reguleret over Sikringskontoen.

Kompagniets Flaade bestaar ved Udgangen af 1940 af 25 Motorskibe med en Brutto-Tonnage af 184.375 Tons og 246.150 Tons Dødvægt. Paa Skibenes bogførte Værdi er afskrevet 5 pCt. af Anskaffelsesvær-

dien, hvorefter Flaaden er bogført pr. 1. Januar 1941 til Kr. 36.764.714,86 eller Kr. 149 pr. Ton Dødvægt. Skibenes Gennemsnit alder er ca. 15½ Aar.

Til Skibenes Assurancefond er hensat Kr. 323.730,45, som i Regnskabet er opført under Udgifter til Skibenes Drift.

Instituttet for Krigs-Søforsikring for Varer har indkaldt Garantikapitalen, og Kompagniet har derfor afskrevet sin indbetalte Andel heri Kr. 434.000. Garantikapitalen i Instituttet for Krigsforsikring af danske Skibe er endnu ikke indkaldt, men Kompagniet har besluttet at hensætte Kr. 1.050.078,50 eller 25 pCt. af sin Andel i denne Forpligtelse.

Til Udvidelse af Kompagniets Kontorbygning i København er hensat Kr. 306.955 87, hvorefter hele Udgiften til Ombygningen med tilhørende Inventar er afskrevet.

### DANSK STYRMANDSFORENINGS GENERALFORSAMLING

Dansk Styrmandsforening har afholdt Generalforsamling. Foreningens Forretningsfører, H. J. Christiansen, aflagde Beretning om Organisationsarbejdet i det forløbne Aar:

Vi gik ind i Aaret 1940 under et knugende Tryk, opfyldt af Ængstelse for, hvad Aaret vilde bringe af Ulykker over vore søfarende, udtalte Forretningsføreren. Ængstelsen var desværre berettiget. I det første Kvartal af Aaret førtes Søkrigen med alle Midler mod baade krigsførende og neutrale Skibe. Det ene Rædselsbudskab med uhorle Lidelser for de søfarende afløste det andet. Paaskeugen bragte os den smerteligste Oplevelse, idet man da modtog Budskab om, at 7 danske Skibe med 80 Mand var gaaet bort. Ved Aarets Udgang har vi Vished for, at Danmark siden Krigens Begyndelse har mistet ialt 56 Handelsskibe, og 433 gode danske Søfolk har mistet Livet, heraf var 48 vore Medlemmer. Endvidere er 25 Fiskerskibe og med dem 51 Fiskere gaaet bort.

For den danske Skibsfart vil følgende faa Kendsgerninger opride den mørke Situation, hvori Erhvervet befinder sig: 56 Skibe er der Vished for er gaaet tabt. 85 Skibe ligger oplagt i fremmed neutral Havn uden nogen som helst Fortjeneste siden 9. April. 149 Skibe er beslaglagt af krigsførende Magter og 125 Skibe er tilbage til Raadighed for Rederne.

Det kan saaledes ikke være med særlig store Forventninger, vi gaar ind i det nye Aar; kun har man Lov til at haabe, at Aaret, der gik, var det værste, vi skulde opleve, og at det nye Aar alder maa bringe Fred i Verden.

Foreningens Opgave i det forløbne Aar har været mangesidet og om muligt af større Betydning end nogensinde før.

Foruden at sørge for de bedst mulige Sikkerhedsforanstaltninger for de sejlene, den størst mulige Betaling for deres risikable Sejlads, har Foreningen ogsaa maattet skaffe Udvej for, at alle de fraværendes hjemmenværende paarende kunde faa Midler til at leve for.

Forretningsføreren redegjorde derefter for de mange Forhandlinger, der havde været ført med Myndighederne, Dampskibsrederiforeningen og andre af Søfartens Organisationer samt for Resultaterne heraf, der har været omtalt i Aarets Løb.

Som nævnt tidligere forblev der kun ca. ¼ af den danske Handelsflaade tilbage til Redernes Disposition, og dette i Forbindelse med Indskrænkningen i al Indenrigsfart har medført, at Foreningen desværre har faaet en meget stor Arbejdsløshed at kæmpe med; medens Forholdene før den 9. April var saaledes, at man overhovedet ingen arbejdsløse havde, var der ved Aarets Udgang 155 ledige Styrmande. Disse ledige Medlemmer er meget uheldigt stillet, da der jo er meget lidt Udsigt til, at de faar Beskæftigelse.

De af dem, som hører fast til Rederier, som har Skibe herhjemme, kan jo med visse Mellemløb blive udskiftet med dem, der sejler i hjemmenværende Skibe, men i det store og hele er det konstant Arbejdsløshed, Medlemmerne er ude for. Foreningens Anvisningskontor har i Aarets Løb anvist Pladser til ialt 123 Styrmande. Under disse Forhold er det ganske naturligt, at Hjælpefonden i vid Udstrækning har maattet træde til.

Paa Grund af de stigende Priser vedtog Bestyrelsen — uden Forhøjelse af Kontingent i 1939 — at forhøje Understøttelsen til 30 Kr. pr. Uge. Med de stadig stigende Priser vedtog man til Forsørgere fra 1. Juni 1940 at udbetale 35 Kr. pr. Uge, og paa Grund af den ringe Udsigt til at faa Beskæftigelse vedtog Bestyrelsen den 24. August at forhøje de 13 Ugers Understøttelse til 19 Ugers Understøttelse.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### 12 Millioner Dollars fra Staten til U.S.A.s Skibsfart

De Forenede Staters Skibsfartscommission har i 1940 udbetalt 12,1 Mill. Dollars som Statssubvention til forskellige Rederier. Beløbet er 10 pCt. højere end i 1939 paa Grund af de stigende Omkostninger.

### Skibsværfts-Udbytte

Det første norske Skibsværftsregnskab for 1940 foreligger nu fra »Framnæs«. Det viser et Overskud paa ca. ½ Mill. Kr., en Del mindre end forrige Aar. Udbyttet ned-sættes fra 6 til 4 pCt.

### Hjælpefond for Radio-Telegrafister

Under Forhandlingerne, der i den sidste Tid er ført, har Radiotelegrafistforeningen af 1917 overfor Dansk Dampskibsrederiforening henvist til den særlige vanskelige Situation, der er opstaaet for Radiotelegrafisterne derved, at det navnlig er Passagerskibe og Specialskibe — altsaa saadanne Skibe, som navnlig beskæftigede Radiotelegrafister — som nu er oplagt. Rederiforeningens Repræsentanter har ifølge »Radiotelegrafisten« indrømmet, at der forelaa en ganske særlig Situation for Radiotelegrafisterne og udtalt, at man var villig til at yde nogen Støtte, men man vilde ikke gaa med til at lade Radiotelegrafister afløse Styrmandstelegrafisterne, der betjener Radioen paa de fleste større Skibe, der er i Fart paa Østersøen.

Dansk Radio Aktieselskab, der repræsenterer Rederierne overfor Radiotelegrafisterne, har foreslaaet paa anden Maade at yde Medvirken til at hjælpe de arbejdsløse Radiotelegrafister, og nærmere Forhandlinger er fra Radiotelegrafistforeningens Side optaget med Selskabet herom. Det er Tanken, at der skal oprettes en Hjælpefond med Bidrag fra saavel Dansk Radio Aktieselskab som Radiotelegrafistforeningen af 1917, og denne Fonds Midler skal saa anvendes til at understøtte de ledige Radiotelegrafister. Det forventes, at de nærmere Regler vil være færdigbehandlede inden denne Maanedes Udgang, saaledes at Fondens Virksomhed kan paabegyndes meget snart.

### Aarsberetning

Der er udsendt Beretning om Sømandsstiftelsen »Bombbøssen« Virksomhed, Regnskab m. m. i 1940, det 121. Aar efter Stiftelsens Oprettelse. Beretningen foreligger i det sædvanlige smukke Udstyr, og det hedder bl. a. i den:

Den 1. Januar 1940 boede i Sømandsstiftelsen 9 Ægtepar og 28 enlige Sømænd, ialt 46 Personer. I Aarets Løb er 2 Sømænd og 1 Sømandskone afgaaet fra Stiftelsen. 2 Sømænd er afgaaet ved Døden; Afgang ialt 5 Personer. I Stiftelsen er i Løbet af Aaret optaget 5 enlige Sømænd. Den 31. December 1940 boede i Stiftelsen 8 Ægtepar og 30 enlige, gamle Sømænd, ialt 46 Personer.

Der har været afholdt en Række Fester for de gamle; i Sommerens Løb har Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond ligesom tidligere Aar givet gratis Ophold paa Hvilehjemmet i Lillerød og paa Strandvejshjemmet i Skotte-rup til enkelte af »Bombbøssen«s Beboere. Til Julen er der fra Velyndere af »Bombbøssen« skænket Gaver til Beboerne.

For al den Venlighed, der ved ovenstaaende er vist Stiftelsen og dens Beboere, bringer Direktionen hermed sin hjerteligste Tak.

Stiftelsens mangleaarige Inspektør, Kaptajn C. W. Søeb-y, der fratraadte sin Stilling i 1932, afgik ved Døden den 17. August.

»Bombbøssen« har i Aarets Løb modtaget Gaver fra Rederier o. a. til et Beløb af Kr. 2557.—.

Endvidere har Stiftelsen fra Boet efter Frøken Thora Wahl, der afgik ved Døden i Januar 1940, og som tidligere har skænket Kr. 50.000 til »Bombbøssen«, modtaget et Legat til nom. Kr. 41.385,41, som foreløbigt henstaar i Overformynderiet.

### Skibssalg

Rederiet J. Lauritzen har i disse Dage solgt Damperen »Karla« til Det Store Nordiske Telegrafskib.

Foreløbig vil Karla imidlertid vedblivende gaa i Fragt-fart for sit gamle Rederi, men Store Nordiske agter senere at lade Skibet ombygge til Kabeldamper. Den skal gaa ind i Tjenesten i Stedet for Kabeldamperen »Kabel«, der i Fjor blev solgt til Sovjetunionen.

»Karla«, der laster 1560 Tons d.w., blev bygget i 1920 paa Atlas-Werke i Bremen. Den har hovedsagelig været beskæftiget i Nord- og Østersøfart samt paa Middelhavet.

### Richard Jensens Formandspost

Landsretten har atter afsagt Dom i Sagen mellem Sø-fyrbøder Richard Jensen og Søfyrbødernes Forbund i Danmark.

Ifølge denne Dom skal Forbundet anerkende Richard

Jensen som Formand for dets Københavns-Afdeling og Medlem af dets Hovedbestyrelse samt give ham Adgang til Kontorerne for der at udføre de ham ifølge de nævnte Hverv paahvilende Pligter. — Forbundet skal betale Richard Jensen 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Richard Jensen havde ogsaa krævet Erstatning, men Landsretten siger, at der ikke er anført noget til Støtte for denne Paastand.

### Krigstillæg til amerikanske Hyrer

De Forenede Staters Skibsfart, der ogsaa i Fredstid arbejder forholdsvis dyrt, har paa Grund af Krigen faaet Omkostningerne yderligere forøget, ikke alene gennem den forcerede Skibsbygning, men ogsaa ved de løbende Ud-gifter. Der er netop foretaget en Forhøjelse af Tillægget for Krigsrisiko, hvad der forøger de amerikanske Rederiers Lønudgifter med 2,7 Mill. Dollars.

Tillægget omfatter ca. 30.000 Mand, som har faaet deres maanedlige Dyrtidstillæg forhøjet fra 10 til 17,50 Dol-lars og Tillægget for Overarbejde forøget fra 10 Cents til 18 Cents i Timen.

Krigsrisikotillægget paa Rejser til Portugal, Orienten, Afrika, Indien og den spanske Vestkyst er forhøjet til 30 Dollars og til den spanske Nordkyst til 40 Dollars maanedlig.

### Sømandsskolen paa Fregatten »Jylland«

Sømandsskolen paa Fregatten »Jylland« har nu været i Virksomhed i ca. tre Uger. Desværre har Vejret lagt sig hindrende i Vejen for de udendørs Øvelser som Roning og sligt, men der har været fuldt op at gøre med Læse-fagene. Enkelte Elever er gaaet ud, fordi de har faaet Hyre eller Arbejde i Land, og der er derfor i Øjeblikket kun ca. 80 Elever paa Skibet, medens der er Plads til ca. 100.

Unge Sømænd, der har Lyst til at deltage i Skolen, kan henvende sig paa dens Kontor, Havnegade 49, København, i Tiden inden 8. Marts, da al Tilgang slutter. Undervisningen varer til lidt ind i April Maaned.

### Damperen »Niobe« bragt flot

Damperen »Niobe« af Esbjerg, tilhørende Rederiet J. Lauritzen, Esbjerg, grundstøtte for nogen Tid siden paa Jyllands Vestkyst og blev forladt af Besætningen. Skibet er nu blevet bjerget af en af Svitzers Bjergningsbaade og indbragt i en vestjydsk Havn. Saa vidt det i Øjeblikket kan ses, har Skibet ikke taget nævneværdig Skade.

### Skibsbestillinger paa svenske Værfter

Det svenske Rederi A/B Transatlantic har paa Eriksberg mek. Verkstad bestilt to Motorskibe hver paa 6000 Tons d.w. Skibene, der skal leveres i 1942, er beregnet til Linie-fart paa Nordatlanten.

Lindholmens Værft har af Rederi A/B Sylvia, Göteborg, faaet Bestilling paa en Damper paa 3150 Tons d.w. til Levering i Midten af 1942. Skibet skal udstyres som en moderne Lastbaad med 4 store Luger og 8 Bomme til 5 Tons Løft. Farten skal være 11½ Mil paa Last.

Paa samme Værft har Svenska Lloyd bestilt et Motor-skib. Shelterdækker med en Lastevne af 2900 Tons d.w. Motoren skal udvikle 1650 A.I.K. og give Skibet en Fart af 14 Knob.

Endelig har Rederi A/B Bifrost paa Lindholmen bestilt en Damper paa 2900 Tons d.w.

### Sømandshøjskolen i Svendborg

Sømandshøjskolen i Svendborg har i 1940 været besøgt af 95 unge Sømænd og vordende Sømænd. Der har været 2148 Elever paa Sømandshøjskolen gennem Aarene. Naar Tilgangen af Elever har været saa stor det sidste Aar, er det ifl. Svendb. Avis begrundet paa, at ingen af Skoleskibene er i Fart, og Sømandshøjskolen er saa det eneste Sted, hvor unge Sømænd kan uddannes under disse ekstraordinære Forhold. Endvidere har Rederiet Lauritzen som bekendt sendt en stor Flok unge vordende Sømænd til Skolen, saa der har været undervist hele Aaret. Som meddelt fortsætter Rederiet iøvrigt denne Søfarts-skole, idet det har indbudt til et Kursus, som vil begynde omkring den 25. Juni. Sømandshøjskolens nyeste Kursus begynder 1. April, nærmest beregnet paa Begyndere.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**Fiskernes Tilskud til Olie og Krigsforsikring**

Som bekendt er der ved Lov tilstaaet Fiskere, hvis Aars-indtægt ligger paa 3000 Kr. eller derunder, et Tilskud til Brændselolie og til Krigsforsikringen. Det drejer sig om Beløb, der kan spille en stor Rolle for de paagældende Fiskere — indtil 6—7000 Kr. om Aaret kan det udgøre.

Fra Dansk Fiskeriforenings og Vestjydske Fiskeriforenings Side har man gjort opmærksom paa, at den strenge Gennemførelse af de 3000 Kr. som Grænse kan føre til mærkelige Konsekvenser, idet en Fisker, der har haft en Indtægt af f. Eks. 3100 Kr., og derfor selv skulde betale Olien og Krigsforsikringspræmien, vilde faa en betydelig mindre Indtægt end den, der kun havde tjent f. Eks. 2900 Kr.

Landbrugsministeriet har nu meddelt de to Fiskeri-Organisationer, at der gennem Forhandling med Finansudvalget er opnaaet en Aftrapning af Tilskudet, saaledes at Fiskere med Indtægter op til 3000 Kr. faar det fulde Tilskud, medens det Beløb, hvormed Indtægten oversliger 3000 Kr., fradrages i Tilskudet.

**Forbud mod Sejlads i Thisted Bredning**

Handelsministeriet har efter Samraad med Marineministeriet i Medfør af Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse udsendt en Bekendtgørelse om Forbud mod Sejlads i Thisted Bredning ud for Hanklit.

I Bekendtgørelsen, der straks træder i Kraft, hedder det, at Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art indtil videre er forbudt i et Omraade af Thisted Bredning beliggende ud for Hanklit og begrænset af en Cirkelbue med Centrum i Punktet 56 Gr. 54 Min. 04 Sek. N. Brd., 8 Gr. 45 Min. 24 Sek. Ø. Lgd. og med Radius 200 Meter.

**Bygningen af et Fiskerfartøj**

I Folketinget fremsatte Landbrugsministeren forleden Forslag om at yde en halv Million Kr. i Tilskud eller Udlaan til Nybygning af Fiskerfartøjer og Udskiftning af Motorer, og i det Materiale, der ledsager Forslaget, gives en Række interessante Oplysninger om, hvor dyrt det er at bygge et Fiskerfartøj i Dag.

En Fiskerkutter paa 40 Bruttotons koster i Dag 72.000 Kr., nemlig 38.000 til Skrog, 8000 til Udstyr og 26.000 Kr. til Motor. I 1939, altsaa for kun to Aar siden, var Priserne 24.000, 5000 og 18.000 Kr. Under normale Forhold vilde man til en saadan Kutter i Dag kunne regne med en Normalprioritering af 29.000 Kr. i 1. Prioritet, 11.000 Kr. i 2. Prioritet (Motorfabrikkens Laan). En saadan Nybygning vilde altsaa forudsætte, at den paagældende Fisker ejede 32.000 Kr. at sætte i Fartøjet, og det vil man selvfølgelig ikke kunne regne med. Der vil kun blive ringe Arbejde, og det danske Kutterbyggeri vilde være i Fare for at standse.

Det nye Lovforslag fastsætter nu Finansieringen af en 40 Tons Nybygning saaledes:

1. Prioritet (Banklaan) 20.000 Kr., 2. Prioritet (Motor) 11.000 Kr., ekstra Statslaan ca. 20 pCt. 14.000 Kr. og Tilskud ca. 10 pCt. 7000 Kr. Herefter bliver den Egenkapital, man nu regner med for en Kutter til 72.000 Kr., 11.000 Kr.

Under de nuværende Forhold er 125 af den danske Fiskerflaades Fartøjer udgaaet af normal Drift. Hele den tidligere Støtteordning sættes nu ud af Kraft, kun skal det hidtidige Nævn udføre den praktiske Gennemførelse af Nybygningen. I særlige Tilfælde kan Ministeren dispensere fra Egenkapitalens Normalstørrelse, men den maa dog ikke være mindre end 5 pCt. af Byggeprisen. Laan til Nybygninger ydes med  $\frac{1}{4}$  rentefri, Resten forrentes med  $4\frac{1}{2}$  pCt., og Laanene er afdragsfri i 1 Aar. De tilbagebetales i Løbet af 15 Aar, medens Laan til Motorer tilbagebetales i Løbet af 6 Aar. Tilskudene er skattefri. Det er saaledes en betydelig Støtte, der ydes Fiskeriet foreløbig, og Ministeren udtalte da ogsaa ved Forslagets Forelæggelse Forhaabning om, at Forslaget vil blive udnyttet i saa vid Udstrækning som mulig.

**Dansk Sø-Restaurations Forening**

Dansk Sø-Restaurations Forening har holdt Generalforsamling i Borgernes Hus i København. Formanden, Vilh. Rasmussen, København, aflagde Beretning og Regnskab, der begge godkendtes. Formanden mindedes de 47 Medlemmer, der i Aarets Løb er døde paa Grund af Krigs-

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
<i>Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.</i>		

forlis. Bestyrelsesvalgene var Genvalg. Generalforsamlingen sendte sine Medlemmer i Udlandet de bedste Hilsener med Haab om snart Gensyn.

**Sejlskibsselskabet Fyn**

Aktieselskabet »Sejlskibsselskabet Fyn« har afholdt Generalforsamling paa Thuro. Paa Bestyrelsens Vegne bød Skibsbygger R. P. Petersen velkommen, idet han mindedes Selskabets tidligere Reder, afdøde Skibsreder L. S. Andreassen, Svendborg. Regnskabet balancerede ifølge »Svendborg Avis« med 79.974 Kr., og Status balancerede med 110.486 Kr. Det vedtoges at udbetale 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

Til Bestyrelsesmedlem i Stedet for Skibsreder Herman Nielsen, Thuro, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Prokurist Arthur Hansen, Svendborg, og til korresponderende Reder og Medlem af Bestyrelsen i Stedet for Skibsreder Andreassen valgtes Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg.

**Eksamensresultater**

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler: Ved den i indeværende Maaed afholdte Haandværksprøve har Eksamensresultatet været følgende: Der mødte 34 Eksaminander, som alle bestod.

**Trist Beretning**

Dampskibsselskabet Ærø har holdt Generalforsamling i Ærøskøbing, hvor Formanden, Direktør Schössler, aflagde Beretning. Han sagde bl. a.: Det er den tungeste og mest triste Beretning, der nogen Sinde er aflagt. Den sørgelige Begivenhed, der indtraf den 30. August, hvor vi mistede tre af vore bedste Folk, vil ingen af os glemme. Desuden omkom seks Passagerer ved den frygtelige Katastrofe. Jeg vil her udtale et Ære være deres Mindel!

Direktør Schössler gennemgik derefter Regnskabet. Passagertransporten er gaaet ned med 33 pCt. og Biltransporten fra 5000 til 1000. I Oktober plejer man at transportere 1100 Biler, i Aar kun 24. Valgene var Genvalg. Tilsidst oplystes det, at der stadigt indgaar Bidrag til det Minde, man paatænker at rejse for dem, der omkom ved »Riise«s Forlis.

**PERSONALIA****60 Aar**

Havariekspert M. Pedersen i Firmaet C. K. Hansen fyldte 60 Aar i Tirsdags.

Han har været knyttet til C. K. Hansens Virksomhed i en lang Aarrække og har i de senere Aar haft et stort Arbejde at udføre i Forbindelse med Havarier i de danske Farvande.

**50 Aar**

Kaptajn O. Rasmussen, fyldte Søndag 50 Aar. Kaptajn Rasmussen kom til Søs i 1905 med »Georg Stage« og sejlede derefter med danske og udenlandske Sejlskibe, indtil han i 1912 kom paa Navigationsskole. Efter Eksamen sejlede han kort Tid som Styrmand i danske Sejlskibe.

Senere traadte han ind i Rederiet Suenon & Jespersen, blev derefter Kaptajn i D S »Baltic« og sidst i Dampskibsselskabet »Heimdals«, hvorfra han gik i Land i 1938. Der har ved flere Lejligheder været god Brug for Kaptajn Rasmussens gode Sømandsskab, bl. a. under Isvintren 1923—24.

Den 6. Januar 1927 bjergede Kaptajn Rasmussen, som den Gang førte Damperen »Bogø«, et svensk Motorskib med 18 Mands Besætning.

Baadformand ved Vesterø Redningsstation Oscar Emil Wiis fyldte forleden 50 Aar.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

AAGB HEINBERG

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

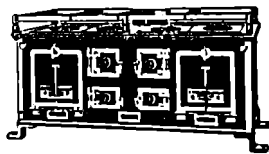
TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

2.	2.	2.	2.	1000	2.
----	----	----	----	------	----

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer*  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

TOLBOUVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

BRUNDLAGT 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDI EJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVFDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVFDKONTOR:  
TLF. C. 3491BFTER KONTORTID KALDPS:  
S. OLSEN. TLF. RYVANG 139

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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



Hovedoplæg for Danmark

**Th. Møller**

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

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

**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkco**ROTTERDAM**Telefons:  
84880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 27. Februar 1941.

Nr. 9.

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

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

## I. Østersøen.

412. (T). Danmark. Bornholm. Rønne Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed. *Rønne Havn* Taagesignal paa  $55^{\circ} 05' 42''$  N.  $14^{\circ} 41' 27''$  E., paa W.-Enden af Bølgébryderen paa *Søndre-Rev*, er ude af Virksomhed paa Grund af Reparation.
413. Danmark. Bornholm. Dueodde NE. Ankring og Fiskeri forbudt.  
(N. f. S. Nr. 8/469. Berlin 1941.)  
Ankring og Fiskeri er forbudt i et Omraade, der begrænses  
mod Nord af Breddeparallelle n  $55^{\circ} 01',_{13}$  N.  
mod Syd af Breddeparallelle n  $55^{\circ} 00',_0$  N.  
mod Øst af Meridianen  $15^{\circ} 11',_0$  E.  
mod Vest af Kysten.  
(Kort Nr. 189 og 188.)
414. Sverige. Torhamn Ledefyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 8/470 a. Berlin 1941.)  
*Langören* Ledefyr paa c.  $56^{\circ} 04'$  N.  $15^{\circ} 49'$  E. er nu overet i Pejling  $307^{\circ}$ .
415. (T). Sverige. Utlångan—Landsort. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 8/432. Stockholm 1941.)  
Fyrene *Oskarshamn övre* og *nedre* c.  $57^{\circ} 16'$  N.  $16^{\circ} 28'$  E. samt *Ovädersudden* c.  $57^{\circ} 16'$  N.  $16^{\circ} 29'$  E. er slukket for Vinterperioden.
416. (T). Sverige. Blackan—Häradsjär. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 8/431. Stockholm 1941.)  
*Mannen* Fyr paa c.  $57^{\circ} 33'$  N.  $16^{\circ} 42'$  E. er slukket for Vinterperioden.
417. Sverige. Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö Fyrtaarn. Oplysning om Udseende.  
(N. f. S. Nr. 8/472. Berlin 1941.)  
*Stora Karlsö* ottekantede Fyrtaarn paa c.  $57^{\circ} 17'$  N.  $17^{\circ} 58'$  E. er nu hvidmalet.
418. Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby Ledefyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 8/473. Berlin 1941.)  
*Visby* 2 røde Ledefyr paa c.  $57^{\circ} 38'$  N.  $18^{\circ} 17'$  E. er nu overet i Pejling  $73^{\circ},_5$ . Hvert af Fyrene er anbragt paa en Fyrpæl med hvid, trekantet Topbetegnelse.



- 419. (T). Sverige. Storklappen—Häradsjär. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. S. Nr. 8/430. Stockholm 1941.)  
Fyrene *Svartbådan* og *Ljusklabb* er slukket for Vinterperioden.  
c. 58° 05' N. 16° 51' E.
- 420. Sverige. Arkö—Häradsjär. Sandsänkan Fyr. Oplysning om Fyrbygning.**  
(N. f. S. Nr. 8/474. Berlin 1941.)  
*Sandsänkan* Fyr paa c. 58° 19' N. 17° 10' E. er nu et 15,4 m højt, sort Taarn med hvid Fyrlanterne og paa graat, kegleformet Fundament.
- 421. Rusland. Finske Bugt. Seivästö (Styrsudd) Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 8/479. Berlin 1941.)  
*Seivästö* Fyr paa c. 60° 11',<sub>1</sub> N. 29° 01',<sub>9</sub> E., ved Indsejlingen til *Björkö Sund*, er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 7,5<sup>s</sup>, Lys 3,75<sup>s</sup>, Mørke 3,75<sup>s</sup>. Synsvidden er 12 Sm.  
(Kort Nr. 184.)
- 422. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Leningrad Fyrskib midlertidigt flyttet.**  
(N. f. S. Nr. 8/480. Berlin 1941.)  
*Leningrad* Fyrskib paa c. 60° 02',<sub>1</sub> N. 28° 02',<sub>9</sub> E. er flyttet til 60° 01',<sub>3</sub> N. 29° 20',<sub>3</sub> E.  
Fyrskibet er for Tiden inddraget paa Grund af Is og erstattet med en Isbryder. Lystønden, der viste rødt Et-Blink netop S. for Fyrskibets nuværende Plads, er midlertidigt inddraget.  
(E. f. S. Nr. 3/200 1941. Kort Nr. 184.)
- 423. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Forbud mod Ankring.**  
(N. f. S. Nr. 8/546. Berlin 1941.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/49 1941 henledes Opmærksomheden atter paa, at det paa det strengeste er forbudt at ankre samt at slæbe Genstande over Grunden N. for Linien: *Oxhöft* Havneindløb—Indsejlingen til *Hela* Krigshavn.  
c. 54° 35' N. 18° 44' E.  
(E. f. S. Nr. 1/49 1941.)
- 424. Tyskland. Mecklenburger Bugt. Warnemünde W. Oplysning om Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 8/549. Berlin 1941.)  
Vraget af et Fiskerfartøj ligger sunket i 6 m Vand paa c. 54° 11',<sub>0</sub> N. 12° 00',<sub>7</sub> E., c. 300 m N. for Kysten ved *Stollera*.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 425. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.**  
I Marts, April og Maj Maaned 1941 finder paa alle Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris*, som følger:
- a) 3. Marts Kl. 0830—1330.  
Paa Skydedagen hejses et Spunsflag paa en Mast paa *Nissebakker* paa c. 55° 53',<sub>0</sub> N. 11° 56',<sub>1</sub> E. Naar Spunsflaget er hejst, er det forbudt at komme Kysten mellem *Nissebakker* og *Over-Draaby* paa c. 55° 50' N. 11° 58' E. nærmere end 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Sm.
- b) 4.—15. Marts, 28. April—1. Maj, 3.—7. Maj og 10.—14. Maj. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1200 og Kl. 1300—1700.  
Skydepladsen over Søen begrænses  
mod N o r d af Linien *Storehøj* (400 m NW. for *Troldegaard*)—S.-Spidsen af *Alholm*, endvidere af Breddeparallelens gennem *Alholm* S.-Spids indtil 11° 50',<sub>2</sub> E.  
mod S y d af Linien *Julianehøj*—*Østergrund* indtil 55° 51',<sub>0</sub> N. 11° 50',<sub>2</sub> E.  
mod V e s t af Meridianen 11° 50',<sub>2</sub> E.  
Paa Skydedage maa ingen Sejlads finde Sted indenfor dette Omraade.  
Under Skydning hejses Skydeflag paa *Nissebakker* paa c. 55° 53',<sub>0</sub> N. 11° 56',<sub>1</sub> E.
- c) 17. Marts—5. April og 17.—26. April. Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1200 og Kl. 1300—1700.

I Skydetiden vil der være hejst Signalfag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), paa Udsigtstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*), paa *Julianehøj* (c. 500 m N. for *Jægerspris Hovedgaard*) og paa *Carolinehøj* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

I Skydetiden er det forbudt at komme nærmere end c. 2,2 Sm til W.-Kysten af *Horns Herred* fra udfør *Draaby Kirke* og N. paa indtil *Alholm*.

Endvidere vil der paa enkelte af de nævnte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjerg*, hvilket tillige kendetegnes ved Signalfag paa *Maglehøj*. Paa disse Dage forbydes det Fartøjer at færdes i den S.-lige Del af *Jægerspris Bugt*.

*Alholm*: c. 55° 55' N. 11° 54' E.

#### 426. Sverige. Kattegat. Falkenberg. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 8/482. Berlin 1941.)

*Falkenberg Mellanrev* Vinkelfyr paa c. 56° 53' N. 12° 28' E., paa S.-Siden af W.-lige Bølgebryder, benævnes nu *Falkenberg Fyr*. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 358° til 61°,5.      3. Hvidt i Pej. fra 166° til 237°. (Uforst.).
2. Rødt i — - 61°,5 - 107°.      4. Grønt i — - 237° - 358°.

(Kort Nr. 102 og 100. Danske Lods II, Side 205.)

#### 427. Sverige. Kattegat. Hönöhuud Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 8/483 a. Berlin 1941.)

*Hönöhuud Fyr* paa c. 57° 41' N. 11° 37' E. lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 38°,5 til 61°,5.      4. Hvidt i Pej. fra 207° til 278° (Uforst.).
2. Hvidt i — - 61°,5 - 147°.      5. Grønt i — - 278° - 312° —
3. Rødt i — - 147° - 207°.      6. Hvidt i — - 312° - 317°,5 —
7. Rødt i — - 317°,5 - 333°,5 —

(Kort Nr. 101, 100 og 92.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 428. Norge. Frøyfjord. Hakflua S. Dybde aftaget.

(N. f. S. Nr. 8/550. Berlin 1941.)

Paa c. 63° 40',2 N. 8° 46',7 E., hvor der tidligere var 15 m Vand, findes nu kun 11 m Vand.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Korts eller  
Bogs Nr.

Tyskland:

- R D. 332 Seegats von Brouwershaven und Zieriksee.  
T Nachtrag Ostsee, nördlicher Teil 1939.  
T Ergänzung Ostsee, mittlerer Teil 1929.  
T Ergänzung Ostsee, südlicher Teil 1931.

(Se Tillæg.)

## Tillæg.

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

#### 429. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg. Fyr midlertidigt forandret.

*Nyborg Havn Fyr* paa 55° 18' (23") N. 10° 47' (40") E., paa *Vesterhavns Ydermoles Hoved*, er midlertidigt forandret fra at vise gult Lys med En-Formærkelser hver 3<sup>s</sup>. til at vise gult, fast Lys.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 430. Danmark. Limfjorden. Nibe. Fredet Vandareal.

For Vandarealet omkring *Nibe* Havn er der udstedt Forbud mod at udøve Jagt eller paa anden Maade at ombringe eller indfange Vildt eller ødelægge eller indsamle Fugleæg.

Det fredede Vandareal begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

- a) 56° 58' (41") N. 9° 37' (46") E., ved Kysten S. for Havnen.
- b) 56° 58' (46") N. 9° 37' (27") E.
- c) S.-Enden af den W. for *Nibe* Havn værende Dækmole.
- d) N.-Enden - - - - -
- e) 56° 59' (48") N. 9° 38' (35") E.
- f) 56° 59' (36") N. 9° 39' (00") E., ved Kysten N. for Havnen.

Punkterne b) og e) er hver afmærket med en Spidstønde.  
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 84. Havnelods, Side 154.)

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### 431. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ud for Hanklit.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 22. Februar 1941 udfærdiget nedenstaaende Bekendtgørelse.

##### § 1.

I et Omraade i *Tisted Bredning* beliggende ud for *Hanklit* og begrænset af en Cirkelbue med Centrum i Punktet 56° 54' 04" N. 8° 45' 24" E. og med Radius 200 m er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art indtil videre forbudt.

##### § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.  
(E. f. S. Nr. 1/116 1941.)

#### 432. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Faresignal for Fiskere. Signal forandres.

Den 1. Marts 1941 forandres det i Taage ved Faresignalstationerne for Fiskere givne Signal Nr. 1 fra at være 3 lange Toner til at være 4 lange Toner.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldatevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

*Scandinavian Coal Buyers*

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## + DANSKE HAVNE +

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langelløkkajen 0,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bejer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutsfartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodstvang. Lødspege betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Løsnig og Ladning. I Frihavnen besørger Løsnig og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Terdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater. 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partaladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Løds benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Løsnig og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Terdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødses ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Løsnig og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 3000 T. Vægt. 2 Terdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 6,80 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 6 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 3,75 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 Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varselsafgift: Moderat. Bugsering uformet. Ingen Lodstakst., naar Løds ikke benyttes; isvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 3,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodst.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Løsnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibesmodie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 300 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 6,0 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 Traekhavnen 7,5—8,8 m, i Flskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetender og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lødspege efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lødsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net-Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 800 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Løsnig og Lastning: Løsnig og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,5 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 50 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—30 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 10

FREDAG 7. MARTS 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Ødelæggelsen af Handelsskibe er stadig det mest fremtrædende Træk indenfor Krigsførelsen, og selv om der stadig er stor Forskel paa de Tal over sænket Handelstonnage, der opgives fra henholdsvis engelsk og Aksemagts Side, er der næppe nogen Tvivl om, at disse Sænkninger er medvirkende til den Tonnagemangel, der gør sig gældende i mange Trades, og som f. Eks. for mange af de latin-amerikanske Republikker er ved at udvikle sig til et meget alvorligt Problem, idet disse Landes nationale Handelsflaader, særlig for Argentinas, Brasiliens og Chiles Vedkommende, ikke paa langt nær er tilstrækkelig til at besørge den nødvendige Im- og Eksport, ikke engang nu, da disse Lande af den engelske Blokade er afskaaret fra nogle af deres bedste Kunder paa det europæiske Kontinent. Løsningen af de sydamerikanske Republikkers Tonnagevanskeligheder er et interessant Problem, og det er ogsaa nok værd at følge herhjemme, idet adskillige danske Skibe er oplagte i sydamerikanske Havne.

Ogsaa i andre frie Trades er der imidlertid alvorlige Tonnageproblemer, hvis Løsning paa et rationelt Grundlag før eller senere bliver nødvendig, og i første Række af disse kommer utvivlsomt den amerikanske Rustningsindustri regelmæssige Forsyning med bestemte Ertssorter, saasom Kromerts fra Ny Kaledonien og Ilmenite fra Forindien. I begge disse Trades har det længe været meget vanskeligt at skaffe den tilstrækkelige Tonnage, hvilket bedst fremgaar af, at Raten for Ilmenite fra Colachel til USNH. i Løbet af de sidste faa Maaneder er steget med ca. \$10:- per Ton.

Paa de enkelte oversøiske Markeder ligger Forholdene forøvrigt nærmest uforandrede. Der er ingen Ændring sket i de engelske Regeringsrater, og i de frie Trades er Tendensen stadig fast ved begrænset Forretning. Kul fra Hampton Roads til Santa Fe er sluttet til \$6.50 (ikke som ved en Trykfejl nævnt i vor sidste Beretning \$9.50) og til Lower Plate til \$6:— Fra Sydamerika er sluttet Majs til St. Lawrence til \$20:—, og en Ladning Erts fra Rio til USNH. har betalt \$12.50—. Der er iøvrigt stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Ertstransporter til USNH. — Manganerts fra Wizagapatam til USNH. er sluttet til \$24.50, og Ilmenite fra Colachel til USNH. har betalt \$1:— mere. Fra Vestafrika, Freetown/Takoradi, notes omkring \$16:— til USNH. Havn. Af andre Afslutninger skal nævnes Kul fra Hampton Roads til Lisabon til \$12:—, og forskellige Saltladninger fra Port Said til Calcutta til 42/6d. og til Japan til omkring 100/—.

Paa vore hjemlige Markeder lægger Vejrforholdene stadig Hindringer i Vejen for Befragtningsvirksomhed i større Stil. Der gøres lidt med Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, men iøvrigt noteres et Utal Ordre i alle Trades. Af repræsentative Noteringer skal nævnes: Salpeter fra Skienfjorden til Danmark, Kr. 21 til Kr. 24 efter Størrelse og Lossehavn, Salpeter Skienfjorden/Nordholland Nkr. 24:— for 4000 Ts. Laster. For Trælaster fra Sverrig til Holland indikeres Rmk. 70:— for 1000 Stds. DBB. Hernøsand/Rotterdam eller Amsterdam.

### DE EKSTRAORDINÆRE FORANSTALTNINGER VEDRØRENDE SKIBSFARTEN

Forslaget om Forlængelse af Loven om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten har været til 1. Behandling i Landstinget. Det blev anbefalet af alle de fire Partiers Ordførere.

Hr. Villemoes gennemgik Lovens Historie og hyppige Revisioner i Løbet af Krigstiden; han fremhævede navnlig den vidtgaaende Bemyndigelse, Ministeren faar ved Loven, og udtalte Ønske om, at man i Udvalg drøfter Fragtnævnets Udligning af Fragterne gennem et Puljesystem. Hr. Stein erkendte, at det var nødvendigt at forlænge Loven. Han udtalte Ønsket om, at man, naar normale Tider paany indtræder, og Rederierne skal til at genopbygge deres Flaader, vil tage de Erfaringer i Betragtning, som man har gjort i denne Periode, hvorunder alle har kunnet se, hvilken afgørende Betydning for Landets Forsyning og Produktion Skibsfarten har.

I en kort Tale takkede Handelsministeren for den velvillige Modtagelse, idet han gav Oplysninger om Sammensætningen af Fragtnævnet, der som bekendt bestaar af en Formand, Direktør Kørbing, og 16 Medlemmer. Dermed sendtes Forslaget til Udvalgsbehandling.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Danmarks Vareomsætning med Udlandet viser for Januar Maaned et Eksportoverskud paa 4 Mill. Kr. mod i samme Maaned i Fjor et Importoverskud paa 23,3 Mill. Kr. I December Maaned udgjorde Eksportoverskudet 2,8 Mill. Kr. Importen har i Januar i Aar beløbet sig til 107,7 Mill. Kr. og Eksporten til 111,7 Mill. Kr., hvilket er en Nedgang for Eksportens Vedkommende paa 9,9 Mill. Kr. i Sammenligning med December Maaned, og i Forhold til Januar Maaned i Fjor er der Tale om Nedgang paa henholdsvis 41,9 og 14,6 Mill. Kr.

Af Statistisk Departements økonomiske Tabeller, der blev offentliggjort forleden, fremgaar det, at Eksporten af Landbrugsvarer fra December til Januar er dalet med 5,5 Mill. Kr., medens Industrieksporten er dalet med 4,3 Mill. Kr. For samtlige Landbrugsvarers Vedkommende med Undtagelse af levende Svin er saavel Eksportmængden som Eksportbeløbet gaaet ned i den forløbne Maaned:

Eksporten af Smør er reduceret fra 6500 Tons i December til 5600 Tons i Januar, og i Penge fra 29,9 Mill. Kr. til 27,7 Mill. Kr., Eksporten af Flæsk fra 11.900 Tons til 10.300 Tons og fra 27 Mill. Kr. til 24,4 Mill. Kr. og Eksporten af Æg fra 4,4 Mill. Snese til 3,4 Mill. Snese og fra 10,2 Mill. Kr. til 8 Mill. Kr. Eksporten af levende Svin viser derimod betydelig Fremgang, der er i Januar eksporteret 37.000 levende Svin mod i December 28.600 Stkr., der har indbragt 6,8 Mill. Kr. mod i December 5,3 Mill. Kr.

Industrieksporten har i Januar indbragt 18,5 Mill. Kr. mod i December i Fjor 22,8 Mill. Kr.

### DA FRAGTNÆVNETS BESTEMMELSER BLEV ÆNDRET

I Maj 1940 fragtede »Prima« Kulimport og Skibsfart I/A/S Dampskibsselskabet »Progress«s Damper »Bertha« til at føre en Ladning Kul fra Stettin til dansk Havn. De Rater og Betingelser, som fastsættes af Fragtnævnet, skulde være gældende.

Under Lastningen i Stettin blev Skibet opholdt i 67 Lastetimer, og »Progress« beregnede sig herfor efter Fragtnævnets Cirkulære en Overliggedagsgodtgørelse af Kr. 145,93. — Prima Kulimport nægtede at betale dette Beløb under Paaberaabelse af, at Demurrage skulde reguleres i Overensstemmelse med det af Fragtnævnet den 9. Juli 1940 udfærdigede Cirkulære, ifølge hvilket Fragtnævnets Cirkulære af 26. Juni 1940 ophæves og afløses af et nyt, hvorefter Skibe paa indtil 2000 Tons skal have en Lastetid for Kul i tyske Østersøhavne af 96 Timer.

»Progress« rejste derefter ved Sø- og Handelsretten Sag mod »Prima« Kulimport, idet man paastod Kulfirmaet dømt til at betale nævnte Beløb. Højesterets-sagfører J. T. Gelding procederede Sagen for »Progress« og Højesterets-sagfører Kjeld Rørdam for »Prima« Kulimport.

Sø- og Handelsretten siger:

»Efter hvad der foreligger om de nærmere Omstændigheder vedrørende Fragtnævnets Udfærdigelse af Cirkulære A. Nr. 27 (af 9. Juli 1940) maa Retten opfatte dette Cirkulæres Fastsættelse af Lastetider som en Berigtigelse af de desangaaende i det 14 Dage tidligere udfærdigede Cirkulære A. Nr. 26 indeholdte Bestemmelser. Det ny Cirkulære fastsætter vel, at det tidligere Cirkulære først ophæves fra og med den 10. Juli 1940, men Retten finder, at dette ikke udelukker, at de sagsøgte før denne Dato afsluttede Befragtningsaftale reguleres til Gunst for dem overensstemmende med det ny Cirkulæres Bestemmelser om længere Lastetider. Retten har herved særlig taget i Betragtning, at de sagsøgte ved Fragtaftalen i al Almindelighed blev bundet til Fragtnævnets kommende Rater og Betingelser, hvorved imidlertid naturligt maa forstaaes de af Fragtnævnet derefter definitivt i saa Henseende truffne Bestemmelser. Herefter og ud fra et almindeligt Hensyn til Ret og Billighed finder Retten, at de sagsøgte Paastand om Frifindelse bør tages til Følge.«

»Prima« Kulimport blev saaledes frifundet. Sagens Omkostninger blev efter Omstændighederne ophævet.

## SVERIGES UDENRIGSHANDEL

I Henhold til Kungl. Kollegiums Handelsstatistik over den svenske Udenrigshandel i Januar Maaned d. A. udviser Eksportværdien for Januar 1941 sammenlignet med Januar 1940 en Nedgang paa ca. 83,7 Mill. (ca. 84,8 Mill. mod ca. 168,5 Mill.). Importværdien udviser i Januar Maaned en Tilbagegang paa ca. 131,4 Mill. Kr. i Sammenligning med Januar 1940 (126,4 Mill. Kr. mod 257,8 Mill. Kr.).

## UDENLANDSKE SØMÆND I SVENSKESKIBE

I den for det svenske Socialministerium har man, paa Initiativ af Sveriges Rederforening, udarbejdet et Forslag til Ændring af Krigsforsikringsloven af 1937, gaaende ud paa, at udenlandske Sømand, som gør Tjeneste ombord i svenske Skibe, i Tilfælde af Krigsulykke, skal have samme Erstatning som svenske Undersaatter.

I Statsraadsprotokollen konstaterer Socialministeren, at ca. 40 pCt. af den svenske Handelsflaade for Øjeblikket befinder sig udenfor Skagerak. Det tillægges betydelig svensk, økonomisk Interesse, at Handelsflaaden med disse Fartøjer opretholdes i saa stor Udstrækning som muligt til Trods for, at Trafikken paa Grund af Krigsforholdene ikke kan tilsluttes svenske Havne. I et vist Omfang, der sandsynligvis bør forøges, er det nødvendigt at supplere Besætningerne paa disse Skibe med Udlændinge. Ifølge en af Handelskollegiet anstillet Undersøgelse er over 2000 udenlandske Sømand ansatte paa 404 Skibe i udenlandsk Søfart. Af Udlændingene er 798 Nordmænd, 292 Dan-

skere, 213 Finner, 24 Russere, 7 Tyskere, 87 Englændere, 531 andre hvide, medens 96 tilhører andre Racer. Ifølge de indløbne Oplysninger om Krigsforlis, omfattende 80 Skibe med 517 forliste Sømand, er 138, eller næsten 27 pCt. Udlændinge omkommet. Af disse er 43 Nordmænd, 23 Danskere, 14 Spaniere, 12 Englændere, 9 Finner, 8 Estlændere, 7 Canadiere, 2 Hollændere og 20 andre.

Hvad Danmark angaar har Sverige truffet Aftale om Gensidighed i disse Forhold, men en saadan Aftale findes ikke med f. Eks. De forenede Stater, Canada, Sovjet-Rusland og visse sydamerikanske Stater.

## 25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Marts var det 25 Aar siden, Skibsreder Marius Nielsen sammen med sin Søn Skibsreder Hugo Marx-Nielsen stiftede Firmaet Marius Nielsen & Søn.

Forinden havde Skibsreder Marius Nielsen været Medindehaver af Rederifirmaet Holm & Wonsild. Samtidig stiftede Skibsreder Marius Nielsen de to nye Dampskibsselskaber »Skagerak« og »Progress«. Rederiet voksede hurtigt og fik navnlig en betydelig Tilvækst ved Køb af en Del af de Lauritzen'ske Skibe efter Verdenskrigen. Senere afvikledes Dampskibsselskabet »Skagerak«, og dets Skibe gik over til »Progress«. I 1939 havde Selskabet 26 Dampere.

Rederiets Flaade bestaar af Skibe fra ca. 1200 op til 3000 Tons dw. af Typer, der passer til de Markeder, der særlig har haft Rederiets Interesse — Nord-, Østersø- og Middelhavsfarten. I Øjeblikket har Marius Nielsen & Søn en procentvis stor Del af sin Flaade beskæftiget i de nære Farvande med at bringe livsvigtige Forsyninger til Danmark. Firmaet har gennem de 25 Aar ved Siden af Rederivirksomheden drevet en meget betydelig Skibsmæglerforretning, navnlig med Befragtning paa Nord- og Østersøen.

## KØBENHAVNS HAVN

I Havnebestyrelsens sidste Møde var store Spørgsmaal til Drøftelse. Havnebestyrelsen behandlede saaledes en Indstilling fra Havnedirektør Laub om Arbejde til et samlet Beløb af 7.267.000 Kroner. Disse mægtige Arbejder er foreslaaet som Afhjælpning af Arbejdsløsheden i Havnen, og de er i Principet blevet godkendt af Ministeriet.

Det betydeligste af disse Arbejder er Anlæggelsen af en ny Fiskerihavn Syd for Slusedæmningen. Den er budgetteret til 2,9 Millioner. Men der staar flere andre og store Arbejder paa Programmet, og naar disse Planer engang er ført ud i Livet, har Københavns Havn skiftet Fysiognomi.

De mere end 7 Millioner Kroner skal finde følgende Anvendelse:

Til Stenspærring Nord for Trekrone 45.000 Kroner, Lukning af Renden i Lynettehavns Østende 27.000 Kroner, Ombygning og Overbygning af 500 løbende Meter Bolværk med Kajmur ved Kalvebod Bygge 400.000 Kroner. Ny Lodsbygning med videre paa Nordre Toldbodplads 175.000 Kroner, den nye Fiskerihavn Syd for Slusedæmningen 2.900.000 Kroner, Bolværk langs Sydsiden af den nuværende Fiskerihavn 600.000 Kroner, Forlængelse af Islands Brygges Kajmur 1.100.000 Kroner, Forlængelse af Nordre Teglkaj 220.000 Kroner, og Bolværk paa Østsiden af Kalkbrænderihavnen 1.800.000 Kroner.

I de mere end 7 Millioner Kroner fragaar Beløb, som fra Staten stilles til Raadighed som Tilskud. Om disse Beløbs Størrelse kan der intet siges paa nuværende Tidspunkt.

Iværksættelsen af disse betydelige Arbejder vil afhænge af, om det bliver muligt for Havnen paa rimelige Vilkaar at opnaa de nødvendige Laan. Havnedirektør Laub indhenter Tilbud og regner med i meget nær Fremtid at kunne forelægge Havnebestyrelsen et endeligt Laanetilbud.

Arbejds- og Socialministeriet har i Principet vedtaget Tilskud til Arbejderne.

Det betydeligste af de foreslaaede Arbejder — den nye

Fiskerihavn Syd for Slusedæmningen — kræver en væsentlig Opfyldning. Det er det eneste af Arbejderne, der ikke kan sættes i Gang omgaaende, da dens Beliggenhed har været afhængig af Øresundsbroens Tracé. Man har imidlertid grundet Formodning om i Løbet af nær Fremtid at faa en Realitetsforhandling med den tekniske Central for Øresundsbroens Tracé, saaledes at Havnens Placering allerede kan fastlægges til Foraaret. Man finder det dog formaalstjæntligt at ansøge om Bevillingen allerede nu.

Forlængelsen af Kajmuren ved Islands Brygge — Arbejdet til 1,1 Million Kroner — er paa 140 løbende Meter, og man har iberegnet Uddybning og Spor. Der forhandles i Øjeblikket med et Entreprenørfirma for at finde en eller anden Løsning, hvorved Udgravningsfylden fra dette Arbejde kan oplægges paa Vandarealet Øst for Fords Fabrikker.

Om Opførelsen af Nybygningen paa Nordre Toldbod-plads oplyser Havnedirektøren, at den skal være i Tilslutning til den nuværende Karantænebygning. Planerne er tegnet af Arkitekt *Havning*. Selve Nybygningen kommer til at bestaa af en 2 Etages Hovedbygning og en 1 Etages Fløj, der skal gaa mod Nord bagom Karantænebygningen. I Hovedbygningens 1. Sal faar Lodserne til Huse, medens Stueetagen skal lejes ud til Politiets nye Afdeling for Havne- og Kystbevogtning, der midlertidigt har faaet Lokaler i Administrationsbygningen paa Toldboden.

Dette har iøvrigt kun kunnet lade sig gøre ved at Havnevæsenets egne Folk er rykket sammen, og at man har givet Afkald paa stærkt tiltrængte Pladsudvidelser.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dampskibsselskabet »Norden«

Dampskibsselskabet »Norden« har som det første Rederi udsendt Regnskabsmeddelelse for 1940. Resultatet er i Betragtning af Skibsfartens store Vanskeligheder smukt. Aktionærerne faar det højest tilladte Udbytte 7 $\frac{2}{3}$  pCt. Overførselen foreges fra 113.493 Kr. i Fjor til 1.691.972 Kr., hvilket er Udtryk for Ledelsens Ønske om en stærk Likviditet.

Den officielle Regnskabsmeddelelse har følgende Ordlyd: »Paa et i Dampskibsselskabet »Norden«, Aktieselskab, afholdt Bestyrelsesmøde blev det vedtaget af Aarets Overskud, som inklusive Overførsel fra 1939 af 113.493 Kr. og indvundne Renter og Kursdifferencer, 288.274 Kr., udgør 2.537.850 Kr. efter Afholdelse af Administrationsudgifter, 181.681 Kr., og Tantiører til Direktionen og de Kommitteerede, tilsammen 81.530 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen en Udbytteudbetaling af 7 $\frac{2}{3}$  pCt., medens Resbeløbet 1.691.972 Kr. foreslaas overført til næste Aar.«

For 1939 fik Aktionærerne 10 pCt., og der blev da henlagt 1.600.000 Kr. til Fornøynelses- og/eller Dispositions-fonden, 260.000 Kr. til Udbyttereguleringsfonden og 300.000 Kr. til Skat, hvorefter Resten, 113.493 Kr., overførtes til 1940. For de nærmest foregaaende Aar har Dividenden været 10 pCt., efter at der for 1936 var givet 7 pCt.

Dampskibsselskabet »Norden«s Flaade bestod ved Regnskabsaarets Begyndelse af 9 Skibe paa tilsammen ca. 73.500 Tons Dødvægt og bogført til godt 9 Mill. Kr. Flaaden er i Aarets Løb foreget med Motorskibet »Nordkyn«, og der er kontraheret om Bygning af et Søsterskib til Levering i 1941.

### A/B Svea

Stockholms Rederi A.-B. Svea har nylig offentliggjort sit Regnskab for 1940, som viser et Nettooverskud paa 1.070.000 Kr. Afskrivninger paa Flaaden andrager 5.880.000 Kr., paa Nybygningskontrakt 1.140.000 Kr. Til Skatter beregnes 1.250.000 Kr. og til Selskabets Pensionsfond overføres 260.000 Kr. Der til Disposition 1.420.000 Kr., hvoraf Bestyrelsen foreslaar at uddele en uforandret Dividende paa 2 Kr. pr. Aktie, til hvilket der medgaaer 1.176.000 Kr. Resten overføres i ny Regning.

### Københavns Havn laaner

Som omtalt i Referatet fra Københavns Havnebestyrelses Møde forleden agtede Havnevæsenet at optage et Laan til Dækning af de vedtagne Udvidelses- og Ombygningsarbejder. Det meddeles nu, at Københavns Havnevæsen hos et Bankkonsortium bestaaende af Privatbanken, København, Den danske Landmandsbank og Københavns Handelsbank har optaget et 4 pCt. 25-aarigt Obligationslaan paa 7 Mill. Kr.

### Beretning om Sømandsforeningen af 1856

Beretning om Sømandsforeningen af 1856 med dertil hørende Institutioners Virksomhed og Regnskab for Aaret 1940 foreligger nu. Det hedder deri bl.a.:

Virksomheden i Aaret 1940 er inden for Foreningen foreløbet jævnt og roligt trods de alvorlige Forhold udadtil. Der er naturligvis modtaget et langt større Antal Henvendelser om Hjælp end sædvanligt.

### SPANIENS HANDELSFLAADE

Den spanske Handelsflaade bestod i 1939 af 910 Skibe paa ialt 1,06 Mill. Brutto Tons. Deraf var 696 Dampere paa 847,755 Tons, 117 Motorskibe paa 196,176 Tons og 97 Sejlskibe paa 15,792 Tons. Provinsen Biscaya fører med en Tonnagemængde paa 404,503 Tons.

Den største Del af de Skibe, som blev sænket i Havnene under Borgerkrigen, er senere blevet hævet igen. Alene i Valencia blev saaledes i 1940 ialt 160 Skibe, mest mindre Fartøjer, bragt op. Desuden har Spanien købt to store Passagerdampere paa hver 18,000 Tons fra Amerika, ligesom der indenfor Landets Grænser er foretaget Bygning af forskellige mindre Skibe, væsentlig Fiskeridampere, saaledes at Tonnagen fra 1939 antagelig indtil nu er steget med ca. 100,000 Tons.

Den største Mangel ved den spanske Handelsflaade er Skibenes Alder. Omkring 65 pCt. af Skibene er bygget for over 15 Aar siden, 101,642 Tons er bygget for mellem 10 og 15 Aar siden, men kun 18,890 Tons har en Alder af under 5 Aar. Forøvrigt kan nævnes, at de spanske Værfter, som ialt beskæftiger over 16,500 Arbejdere, for Tiden har fuldt op at gøre.

Takket være de i Aarets Løb modtagne Gaver og Tilskud har det været muligt at udbetale de for Aaret fastsatte Ydelser.

I Aarets Løb har Foreningen faaet 20 nye Ordentlige Medlemmer, medens 8 er udmeldt og 11 er afgaaet ved Døden. Enkekassen har faaet 3 nye Medlemmer, medens 5 er afgaaet ved Døden.

Bestyrelsen skal tillade sig at rette en indtrængende Henvendelse til alle, der har Kærlighed til og Interesse for Søen, det være sig Rederier, Søassuranceselskaber, Skibsmæglerfirmaer, Skibsførere, Styrmande, Matroser og alle andre gode Mænd og Kvinder om at indmelde sig som Overordentlige Medlemmer i Sømandsforeningen, og derved støtte vor omfattende Virksomhed til Gavn for Søens Folk og deres Efterlode, enten med Pengehjælp eller med Friboliger i Prinsesse Maries Hjem og paa Sct. Annæ Plads eller ved Optagelse i Hjem for Styrmandselever. De alvorlige Forhold paa Søen i Øjeblikket stiller endnu større og i høj Grad berettigede Krav paa Hjælp fra Foreningen, en Hjælp, som det kun er muligt at yde ved større Støtte fra forstaaende Kredse.

Foreningen har haft den Glæde at modtage to nye Legater, nemlig:

Jydsk Andels-Foderstofforretnings Legat paa 10.000 Kr., hvis Renter skal udgives til trængende værdige Søfolk eller deres Efterlode, særlig fra Jylland.

Assistent Otto Bülow's Legat paa 6000 Kr., hvis Renter efter den i Legatfundatsen bestemte Rentenyders Død skal anvendes til Fordel for Enker og Børn efter Mænd, der er omkommet i Tjeneste i Koffardimarinens. Vi bringer herved Legatstifterne den hjerteligste Tak for disse to store Gaver.

Takket være de i Aarets Løb modtagne Gaver og Tilskud har det været muligt at opretholde den almindelige Vedligeholdelse og Drift af Prinsesse Maries Hjem og Sct. Annæ Plads 18 samt Frokoststue og Hjem for Styrmandselever.

De i begge Fondens Ejendomme udførte Luftværnsforanstaltninger og de forskellige Frostskader, som den strenge Vinter sidste Aar bevirkede, har medført betydelige Ekstraudgifter, og naar dertil lægges de i Almindelighed stigende Udgifter til Vedligeholdelse og Drift, er det naturligt, at disse Poster i Regnskabet er særlig store. Det er derfor med ikke ringe Bekymring, Bestyrelsen ser Fremtiden i Møde.

I Prinsesse Maries Hjem findes 99 Friboliger, 47 for gamle Sømænd og 50 for Sømænds Enker, medens Inspektøren og Opsynsmanden hver har en Tjenestebolig. Det samlede Antal Beboere var ved Aarets Udgang 165.

I Ejendommen Sct. Annæ Plads 18 findes 11 Friboliger, 6 for gamle Sømænd og 4 for Sømænds Enker, medens Opsynsmanden har en Tjenestebolig. Det samlede Antal Beboere var ved Aarets Udgang 18.

To Etager i Ejendommen er udlejet til Sømandsmissionen i København, som dér driver et Sømandsmissionshotel.

Hjemmet for Styrmandselever har været fuldt besat hele Aaret.

Da der stadig har været langt større Efterspørgsel efter



Oplagelse i Hjemmet, end det kunde huse, og da der sidste Vinter blev en Lejlighed ledig, hvorved en naturlig Udvidelse af Hjemmet blev mulig, iværksattes en Indsamling blandt Rederier, andre Institutioner og Personer for at opnaa Midler til en saadan Udvidelse. Ved Hjælp af de derved indkomne Midler blev det muligt at udføre Udvidelsen, hvorved der opnaaedes 6 nye Pladser, saaledes at Hjemmet nu kan huse 23 Elever fra Københavns Navigationsskole.

Fra Kaptajn J. Chr. Jensen og Hustrus Fond modtoges endvidere 6000 Kr. til Indkøb af Møbler til den gamle Del af Hjemmet, saaledes at en stor Mængde skrøbelige og næsten ubrugelige Møbler har kunnet erstattes med nye og praktiske.

For disse Gaver bringer Bestyrelsen den bedste Tak.

For 55 Kr. om Maanedn pr. Elev yder Hjemmet Beboerne møbleret Værelse med Lys, Varme og Rengøring samt fuld Kost.

For Elever fra Navigationsskolen, der ikke bor i Hjemmet, er med Tilskud fra Foreningen oprettet en Pension i Sømandsmissionshotellet, hvor Deltagerne for en moderat Pris faar god og nærrende Kost under gode Forhold.

Frokoststuen har med vekslende Besøg været i Drift hele Aaret.

I Frokoststuen har — under Ledelse af Sekretær Bøjler og under Medvirken fra Styrmandshjemmets Beboere — været afholdt et Kursus for ledige Skibsdrenge.

Desuden har Frokoststuen været anvendt til Møder, Foredrag og Underholdning.

Aarsberetningen slutter med en Tak til alle, der ved deres Støtte har virket til Foreningens gode Trivsel, og med Haabet om, at Fremtiden maa byde Foreningen saa gode Kaar, at den stadig kan udvide sin godgørende og samfundsnyttige Virksomhed.

#### Nyt dansk Rederi

Der er oprettet et nyt Rederiforetagende i Lemvig under Navnet »Hardsyssel« og med Skibsreder L. Hedas som korresponderende Reder.

Det nyetablerede Rederi har af Stockholms Rederiaktiebolag »Svea« købt Dampskibet »Gustaf Wasa«, der laster 640 Tons d.w. Skibet, der er bygget 1895 paa Helsingør Skibsværft, er efter foretagen Bundbesigtigelse overtaget i Stockholm af det danske Rederis Repræsentanter. Købesummen andrager 175.000 svenske Kroner.

Dampskibet »Gustaf Wasa« skal føres af tidligere l. Styrmand i Østasiatisk Kompagni L. Stanley-Larsen.

#### Fredericia—Strib Færgen

Paa Færgefarten Fredericia—Stribs Generalforsamling oplyste Materialist Johannes Hansen, at Indtægterne gaar ned og Udgifterne stiger. Raolieprisen var før 9. April 80 Kr. pr. Ton; den er i Dag 525 Kr. pr. Ton. Generatordriften af en Motorbaad har været baade vanskelig og kostbar. Selskabet bruger daglig for ca. 20 Kr. Træ, for 5 Kr. Benzin og for et lignende Beløb Trækul mod et normalt Forbrug for 7 Kr. pr. Dag.

#### Ny Fartøjs-Dieselmotor

Det engelske Firma John Fowler & Co., Leeds, har ifølge »Tidsskrift for Maskinvæsen« konstrueret en ny Fartøjs-Dieselmotor, kaldet »Fowler-Sanders Type 2 DY.«. Cylinder-Diameteren er 95,27 Millimeter, Slaglængde 114,3 Millimeter, 1500 Omdrejninger i Minuttet, 15 B.H.K. med en Vægt af 23,6 kg pr. B.H.K.

Motoren er meget robust. Krumtaphuset danner sammen med Cylinderblokken en eneste Støbning. Hovedlejerne er meget solidt forbundet med Krumtaphuset, hvorved Krumtapskelen faar stor Stivhed. Til Krumtaphusets Underside er aftagelig fastgjort en Oliebakke, hvorfra Smøreliepumpen suger. I Cylinderhovedet findes et særligt Forbrændingskammer, der sikrer Start under alle Vejrforhold og fuldstændig Forbrænding, endog naar Fartøjet anvendes til Bugsering.

Brændstofpumperne bevæges ved en lille Vuggearm, hvis Rulle paavirkes direkte af Kamakslen, som ved Stødstænger paavirker Ventilernes Vuggearme. Alle bevægende Dele, indbefattet Ventilerne, er beskyttet af nemt aftagelige Hætter. Kølevandspumpen og Smøreliepumpen trækkes ved Tandhjulsvæksling fra Krumtapskelen. Gangskiftningskoblingen er af Parsons' Konstruktion og virker til lige som Udveksling 2:1. Denne Dieselmotor er ogsaa anvendelig til Drift af Dynamoer og Kompressorer, idet Koblingen da udelades.

#### Det norske Veritas Skibsregister

»Det norske Veritas«, der hvert Aar udsender sit store og indholdsrige Skibsregister, har i Aar, paa Grund af de herskende Tilstande, nøjedes med at udsende et Tillæg til Registeret for 1940.

Tillægget, der er paa 151 Sider, indledes med Oplysninger om, at det er ført a jour til Udgangen af 1940, og at der hvert Kvartal i 1941 indtil videre vil udkomme et Supplement.

Registeret indeholder en Oversigt over Medlemmerne af »Det norske Veritas«, Repræsentantskabets Medlemmer, den faste Komité's Medlemmer, Administrationen, Besigtigelsesmænd og Agenter og et Sammendrag af de i Aarets Løb udgivne Supplemente. Endvidere Fortegnelse over Skibe, hvis Navne er blevet forandret, ny tilkomne Skibe, og Forandringer og Tillæg vedrørende Skibe opført i Registeret for 1940 samt Fortegnelse over norske, svenske, danske og finske Skibe, der er udslettet af Skibsregisteret i 1940.

Endelig foreligger en fuldstændig Fortegnelse over alle norske, svenske, danske, færøske, finske og islandske Skibsredere og de Skibe, der hører ind under Rederierne.

#### Falsterbo-Kanalen

Den svenske Rigsdag har vedtaget Regeringens Forslag om en Bevilling paa 5 Mill. Kr. til Færdiggørelse af Falsterbo-Kanalen.

#### Akers mek. Verksted giver 4 pCt.

Norges største Skibsværft, Akers mekaniske Verksted, giver uforandret 4 Procent i Udbytte.

Norges største Træforædlingsforetagende »Borregaard« menes at ville give 3 Procent ligesom i 1938. I 1939 gav det 4 Procent.

#### Aalborg Værft

Aalborg Værft skal i nogen Tid have haft Planer om en større Udvidelse til et Beløb af 5—6 Millioner Kr. I Udvidelsen er indbefattet en ny Flydedok. Da der baade skal opstilles Kraner og anlægges Jernbanespor m. m., vil det blive nødvendigt at udvide Værftets Arbejdsareal, og man har fra Aalborg Kommune faaet Tilsagn om, at Værftet kan leje et større Areal af Kommunen. Et Cementstøberi, som Kommunen har liggende her, vil blive flyttet et andet Sted hen.

#### Nicaragua-Kanalen

Regeringen i Nicaragua har stillet 20 Millioner Dollars til Disposition for Uddybning af Floden San Juan, og dermed kan Arbejdet paa Nicaragua-Kanalen betragtes som begyndt.

Fra amerikansk Side skal der være stillet store Beløb til Disposition for Bygning af denne Kanal, da Amerikanerne nødig vil være afhængig af Panama-Kanalen alene.

Floden San Juan fører Vandet fra den store Indsø Nicaragua ud i det karibiske Hav, en Afstand paa omkring 140 Kilometer. Fra Indsøen til Stillehavet er Afstanden kun omkring 18 Kilometer, men til Gengæld er Terrænet vanskeligere med høje Bjerge o. s. v.

#### Ny spansk Tankbaad

I Midten af April faar den spanske Tankflaade en ny værdifuld Tilvækst, nemlig Tankskibet »José Calvo Sotelo« paa 16.000 Tons. Fiskeriflaaden øges ogsaa stadig med nye Skibe.

#### »Søfartsklubben«s første Aar

»Søfartsklubben«, der fornylig havde været i Virksomhed i et Aar, har nu udsendt sin første Aarsberetning.

Om Antallet af Gæsterne i Aarets Løb oplyses, at den første Dag var der foruden Indvielsesgæsterne ialt 10 Gæster. Men allerede Dagen efter, da Aabningen af »Søfartsklubben« var blevet almindelig kendt, kom Antallet af Gæster op paa 31.

Gæsternes Antal har Aaret rundt været ret jævnt — med Undtagelse af mindre Perioder, afhængig af hvor mange Skibe, der kom til Havn. I Begyndelsen af Aaret stillede Isforholdene Hindringer i Vejen for Sejlsadsen paa København, og senere satte Begivenhederne efter d. 9. April alvorlige Hindringer i Vejen for Skibsfartens frie Udfoldelse paa Københavns Havn.

Pr. 21. December 1940 havde Klubben ifølge Gæstebogen været besøgt af 13.982 Søfarende; men da kun ca. 75 pCt. af Gæsterne har indskrevet sig i Gæstebogen, har Antallet af besøgende i Virkeligheden været ca. 18.050. Danske Søfolk har været i Overtal, men der har ofte været en Del norske, svenske, finske og islandske Søfolk iblandt.

#### Finsk Damper »Bore Vipi« forlist

Efter hvad Finska Notitsbyrån meddeler, er ifølge Telegram til Udenrigsministeriet Damperen »Bore Vipi« gaaet under ved Borkum. Besætningen er bjerget i god Behold. Damperen maalte 4528 Tons og tilhørte Rederiselskabet »Bore« i Abo.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent fir

DANZIG und GOTENHAFEN

**Forladt af Besætningen**

Motorskibet »Rydboholm« tilhørende den svenske Amerika—Mexico Linie er ifølge Telegram til det svenske Udenrigsministerium fra den svenske Generalkonsul i London blevet forladt af Besætningen, der er blevet reddet og befinder sig i en britisk Havn. »Rydboholm« var et forholdsvis nyt Skib paa 3200 BRT.

**Udvidelse af Færge-Farten over Storebælt**

Statsbanerne har fra 1. Marts foretaget en Del Ændringer i den nuværende Køreplan, bl. a. som Følge af, at vi nu er naaet ind i den lysere Periode, da det bliver lysere baade Morgen og Aften.

Dette medfører jo bl. a., at Skolerne fra 1. Marts bliver i Stand til at begynde Undervisningen til normal Skoletid. Derfor har det været nødvendigt at foretage en Omlægning af Morgentogene paa saa godt som alle Strækninger paa Fyn og i Jylland. Adskillige Morgentog er tidligere lagt en Times Tid, hvilket ogsaa er af Betydning for faste Rejsende, der skal begynde deres Virksomhed noget tidligere end nu.

Paa Sjælland—Falster er kun foretaget ganske smaa Ændringer, idet passende Skoletog som Regel er til Raadighed. For Nord- og Kystbanen samt Københavns Nærtrafik er der ingen Ændringer.

Adskillige Privalbaner over hele Landet har ligeledes foretaget Rettelse af Køreplanen, gyldig fra 1. Marts.

Paa Grund af den lysere Tid, vi nu gaar ind i, udvides endvidere Sejladsen paa Storebæltsoverfarten noget.

Der indlægges herefter fra 1. Marts en Færgetur med Afgang fra Nyborg 18,15 og med Ankomst til Korsør 19,35 med Forbindelse fra Persontog fra Fredericia (Afg. 15,12) og til Persontog paa Sjælland, København Ank. 23,00.

Fra 1. April indlægges endvidere en Færgetur Korsør Afg. 9,15, Nyborg Ank. 10,35. Forbindelse med Persontog København Afg. 6,16 og paa Fyn til Persontog paa Hverdag, Fredericia Ank. 13,33.

Endvidere indlægges ogsaa fra 1. April en Færgetur Korsør Afg. 19,20, Nyborg Ank. 20,40. Forbindelse med Persontog København Afg. 16,00 og paa Fyn til Persontog Fredericia Ank. 23,43 (Søn- og Helligdage 0,55).

**Sveriges Amerika-Sejlsads**

Det svenske Udenrigsministerium meddeler, at britiske Myndigheder nu i Princippet har erklæret sig rede til at tillade Gennemfart til Gøteborg for 5 Skibe om Maaned, deraf et kommende fra Storbritannien. En Forudsætning er, at et tilsvarende Antal Skibe løber ud fra Gøteborg vestpaa.

Paa samme Maade menes tyske Myndigheder nu ogsaa i Princippet at være villige til at tillade Gennemfart til og fra Gøteborg for svenske Skibe under tilsvarende Forudsætninger. Det er en Betingelse, at Skibene ikke under deres Fart anløber Havne i krigsførende Lande.

Det svenske Udenrigsministerium fremhæver, at der er Tale om principielle Tilladelser, og at Skibslasternes Sammensætning vil blive gjort til Genstand for Forhandlinger i hvert særligt Tilfælde. Det er saaledes indtil videre ikke muligt at udtale sig om, hvilke ind- og udgaende Laster der kan blive Tale om.

**Nybygning af Fiskefartøjer**

Folketingets Udvalg, der har beskæftiget sig med Lovforslaget om Støtte til Nybygning af Fiskefartøjer m. v., har afgivet Betænkning.

Udvalget indstiller Lovforslaget til Vedtagelse med følgende Ændring:

»Tilskud og Laan efter denne Lov ydes fortrinsvis til Fiskere og Fartøjsere, som driver Saltvandsfiskeri som Erhverv, og for hvis Vedkommende mindst tre Femtedele af deres Aarsindtægt skyldes personlig Virksomhed ved Saltvandsfiskeri«.

**Handelsbankens Generalforsamling**

Kjøbenhavns Handelsbank har afholdt aarlig Generalforsamling paa Børsen, hvor Højesteretsadvokat J. V. Møldrup, som sædvanligt, var Dirigent; og Bestyrelsens Formand, Professor, Dr. jur. Kristian Sindballe, fremlagde Aarsberetningen og knyttede nogle Bemærkninger til Regnskabet.

Status viser i 1940 en Stigning paa 22 Mill. Kr. Paa Passivside har der været Stigning i Folio-Kontoen og for indenlandske Banker og Sparekasser paa 60 Mill. Kr., men for andre Poster en Nedgang paa 38 Mill. Kr. Paa Aktiv-

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

siden var der en anselig Stigning i Kassebeholdningen og Obligationsbeholdningen, men Nedgang for andre Poster. Antallet af Udlaan-Konti i Banken er i 1940 gaaet noget ned, nemlig fra 22.022 til 21.038; medens Indlaanskontiene er steget i Antal fra 218.258 til 220.266. Kasse-Omsætningen er forøget med 1,7 Milliarder Kroner til ialt 39,4 Milliarder. Endnu i 1933 var den kun 23 Milliarder, saaledes at Fremgangen siden da har været meget stor.

Professor Sindballe gennemgik Bankens Indlæfts- og Udgifts-Poster i Sammenligning med det foregaaende Aars; og nævnte bl. a., at Rente, Udbytte, Kurtage og Kursgevinst af Obligationer og Aktier var steget ca. 1 Mill. Kr. til 6,1 Mill. Kr. Bankens samlede Omkostninger var steget ca. 200.000 Kr. til 10,9 Mill. Kr. Lønninger viste en Stigning paa 514.000 Kr. og Pensionsudgifter paa 45.000 Kr.; til Gengæld var der i Skatter og Afgifter en Nedgang paa 241.000 Kr. og paa Kontorrekvisitter og andre Udgifter en Nedgang paa 235.000 Kr.

Efter at en Aktionær havde stillet et enkelt Spørgsmaal, blev der givet Decharge. Som Medlemmer af Repræsentantskabet genvalgtes: Grosserer Hans H. Sthyr, Konsul Chr. G. Hansen, fhv. Minister Civilingeniør I. P. Stensballe og Hofjægermester, Greve Kaj Ahlefeldt-Laurvig. Som Revisor genvalgtes: Kammerherre C. Lerche og statsautoriseret Revisor, Direktør H. E. Andersen, Revisions- og Forvaltningsinstituttet; og som Revisorsuppleant genvalgtes Statsgældssekretær C. Holmdal.

**Generalforsamling**

Sømandsforeningen af 1856 afholder Generalforsamling Fredag den 7. Marts i Frokoststuen for Styrmandslever, Sct. Annæ Plads 18. Udover den andet Steds omtalte Aarsberetning er kun at bemærke, at Kommandør Ipsen opstilles til Genvalg af Bestyrelsen, og Skibsinpektør E. Erichsen opstilles til Valg i Stedet for afdøde Lods Danø Nielsen. Relspræsident Hvidt vil dirigere, og Formanden, Admiral Bastrup, vil afgive Beretning og aflægge Regnskab.

**Jubilæer.**

Samtidig med Firmaet Marius Nielsen & Søns Jubilæum kunde tre af dets veltjente og afholdte Funktionærer fejre deres 25 Aars Jubilæum, nemlig Prokurist Hans Rasmussen, Maskininspektør Jesper Kaas og Kasserer, Frk. Anna Larsen.

**40 Aar i D. F. D. S.**

Maskinmester S. L. J. Rasmussen fejrede forleden 40 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibsselskab. Maskinmester Rasmussen er 62 Aar, født i Aalborg, hvor han fik sin Uddannelse. Straks efter sin Eksamen — den 4. Marts 1901 — blev han ansat som Assistent i D.F.D.S.' Damper »Laura«, i Oktober 1904 blev han forfremmet til Undermaskinmester, og den 1. Juli 1923 blev han første Maskinmester. Han er nu ansat i Damperen »Ydun«.

**Afsked**

Skibsmaskinmester af 1. Grad O. K. Sørensen, Gedser—Warnemünde-Overfarten, er efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget i Naade og med Pension fra Udgangen af Juni Maaned.

**Dødsfald**

Den tidligere manganrige Marstal-Skibsreder Hans Petersen, der fornylig fyldte 75 Aar, er afgaaet ved Døden. Hans Petersen drev i sin Tid en omfattende Virksomhed som Reder for en Række store Marstal-Sejlere, men trak sig for en Del Aar siden tilbage fra Forretningen og boede derefter i Hellerup.

Skibsreder Frederik Johansen, Ærøskøbing, er død, 70 Aar gammel. Den Afdøde har været en Foregangsmand inden for dansk Smaaskibsfart. Han gik allerede i 1906 over til at bruge Motorer i sine Skibe.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

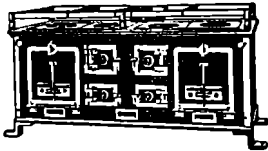
AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

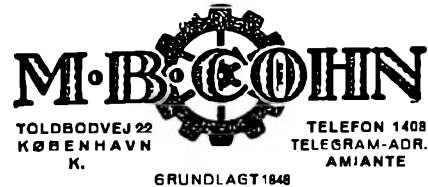
SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.*Kabys - Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**DET FORENEDE****DAMPSKIBS-SELSKAB A/S**

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Manje Grøn Patentmaling til udenbords BrugRepræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN K.  
TELEFON C.9316

Det nye illustrerede og  
underholdende Magasin

Om Bord i Skibene —  
paa Kontorerne —  
i Hjemmene —

overalt har „Verden over“ Læsere

Af den første Anmeldelse:

Det maa have alle Betingelser for at slaa an. Det er ikke et af den Slags, som man kigger igennem paa fem Minutter og saa er man færdig. Bladet er lagt an paa at være et rigtigt Læseblad, stort — meget stort endda, 84 Sider — broget og virkelig oplysende. Man faar noget at vide af dette Blad fra hele Verden og fra en Mængde forskellige Omraader.

**Køb og læs det nye Magasin.**

84 Sider - 80 Billeder - 28 Artikler - Pris Kr. 1.50  
Faaes i enhver Boghandel, Kiosk og Blodudsalg.

**AKTIESELSKABET NAUTISK FORLAG**  
AMALIEGADE 33 . KØBENHAVN K.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. „JANBY“

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

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

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

## ODENSE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER****KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**FRIIS & FREDERIKSEN****SKIBSMÆGLERE**

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.

H. C. Friis

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND****SKIBSMÆGLER****BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**C. HOPPE****EDSV. SKIBSMÆGLER****ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## ESBJERG

**C. BREINHOLT****SKIBSMÆGLER**

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 - Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

**STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE****RANDERS**Statstefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## FAABORG

**P. A. NIELSEN****EDSV. SKIBSMÆGLER**

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 11

FREDAG 14. MARTS 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBÆRETNING

Den amerikanske »Lease and Lend Bill« er nu vedtaget af begge Congressens Kamre; den har faaet Præsident Roosevelts Underskrift og er dermed Lov.

De foreliggende Referater af Lovens Indhold er meget summariske, men saavidt man kan skønne faar Præsident Roosevelt en Magtbeføjelse, som, om end tidsbegrænset, idet Loven kun gælder til Midten af 1943, næppe nogen anden amerikansk Præsident har haft før ham, og den aabner Perspektiver for en storpolitisk Udvikling, der ikke er til at overse. Denne Side af Spørgsmaalet ligger det dog uden for denne Artikels Rammer at komme ind paa, men der er en anden Side, der har den mest direkte Tilknnytning til den øjeblikkelige Tonnagesituation, nemlig Transporten over Atlanterhavet af den Hjælp Amerika vil stille til Englands Disposition, og det er Løsningen af dette Spørgsmaal, der er Grund til at imødesee med største Interesse, især da det af højtstaaende amerikanske Søfartsautoriteters Udtalelser kunde tyde paa, at de i U. S. A. oplagte danske Skibe paa den mest direkte Maade vil blive berørt heraf. I Modsætning til hvad der tidligere har været fremme i amerikanske Aviser om denne Sag, synes der nemlig nu at være Planer om ved en speciel Lov at bemyndige den amerikanske Maritime Commission til at slutte disse Skibe paa Timecharter og sætte dem ind i Farten paa England. Noget positivt herom foreligger dog endnu ikke, men den allernærmeste Fremtid vil antagelig bringe en Klaring herpaa.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de udenfor Blokadelinien liggende Markeder foreligger der iøvrigt kun ganske faa Rapporter. De engelske Regeringsrater er uforandrede, d. v. s. 120/- for heavy grain River Plate/UK. og 17/6d. pr. Qr. heavy grain St. Lawrence/UK., men om Omfanget af de Forretninger, der gøres i disse eller andre til England førende Markeder, foreligger der absolut ingen Oplysninger. I de frie oversøiske Trades cirkulerer der stadig en Mængde Ordre, og Tendensen er uforandret fast, men det synes at være stærkt begrænset, hvad der findes af disponibel Tonnage. Der søges stadig Tonnage for Erts fra Forindien til USNH., ligesom der noteres forskellige andre Ertslaster saavel fra Syd- som Vestafrika, som fra Nykaledonien, Philippinerne og Rio til østamerikanske Havne. Noteringerne for disse forskellige Laster er nominelt uforandrede, men at døme efter hele Markedets Tendens er der vel næppe Tvivl om, at den neutrale Reder, der er i den heldige Stilling at have Tonnage i Position for en saadan Last, vil kunne opnaa noget mere end f. Eks. de \$25.50, der noteres for Ilmenite Colachel/USNH.

Paa vore hjemlige Markeder begynder Foraaret efterhaanden at gøre sig gældende. Vejrforholdene stiller sig ganske vist stadigt hindrende i Vejen for mange prompte Laster, men i Rederkredse synes der at være større Interesse for Laster per fow. fra Østersøhavnene. For Størstedelen af disse Lasters vedkommende er Rater og Betingelser som bekendt fastlagte, men i de Trades, hvor der er nogen Bevægelsesfrihed, synes Tendensen at være vel hævdet, og der er næppe Tvivl om, at der vil blive mere end tilstrækkeligt at gøre paa disse Markeder i den kommende Sommer. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der

været noget mere Efterspørgsel, men det volder af og til lidt Vanskelighed at skaffe Sten.

### VORE SØMÆND

Tiden er ond, og enhver kan have nok at gøre med at tænke paa sin egne Vanskeligheder.

Alligevel bør vi ikke glemme, at der er Landsmænd, som i disse Maaneder har Krigens Farer betydeligt nærmere inde paa Livet.

Det gælder saaledes blandt andre de danske Sø- mænd.

Om de Følelser, vi andre nærer overfor disse Lands- mænd, skriver »Aarhus Stiftstidende«:

— Uvisheden samler sig især om de 149 beslaglagte Skibe og deres Mandskab. Ligger de i Havn, sejler de, og hvor er de? Hvor mange af dem skal vi atter se i dansk Havn, naar Krigens er forbi? Det er et Spørgsmaal af stor økonomisk og handelsmæssig Rækkevidde i Fremtiden. Og det er et Spørgsmaal, der gribende personligt vedrører mange, mange danske Hjem. Forholdene fører med sig, at disse danske Ofre for Krigens ikke kan gøres op, men vi kan med Dansk Styrmandsforening dele Haabet om, at det Aar, der gik, var det værste for dansk Skibsfart.

### »ALGARVE«

Ritzaus Bureau har udsendt følgende Meddelelse: R Det forenede Dampskibs-Selskabs S/S »Algarve« er den 19. Februar forlist med hele Besætningen, be- slaende af:

Kaptajn *J. Mikkelsen*, Esbjerg.

Styrmand *Hans Hejde*, Valby.

Styrmand *Jørgen Jespersen*, Birkerød.

Styrmand *Thorvald Elb*, København.

Maskinmester *Adolf Strange*, Vordingborg.

Maskinmester *Albert Weber Hansen*, København.

Hovmester *Erling Rønberg*, København.

Kok *Jens Øron*, Lemvig.

Lampepasser *Johan Hansen*, København.

Matros *Samuel Olsen*, Frederikshavn.

Matros *Robert Nielsen*, Lihme, Skive.

Matros *Viktor Pedersen*, Skive.

Letmatros *Edmund Sørensen*, Agger, Vestervig.

Letmatros *Carl Andersen*, Lihme, Skive.

Donkeymand *Hartvig Andersen*, Holbæk.

Fyrbøder *Christiansen*, Frederikshavn.

Fyrbøder *Jens Ove Hansen*, Nakskov.

Fyrbøder *Paul Hoth Frederiksen*, Frederikshavn.

Fyrbøder *Ejnar Johansen*, København.

»Algarve«, som var paa 1355 Bruttoregistertons, var bygget i Frederikshavn 1921.

Kaptajn *Jes Mikkelsen* var født i Sønderho i 1898. Hans Fader var Styrmand, og Lysten til Søen laa ham i Blodet. Saasart han som 15-aarig var færdig med Skolen, stak han til Søs, indtil han i 1922 kom paa Navigationsskolen paa Fanø. Herfra tog han i 1923 Styrmands- og Skibsførereksamen, og samme Aar ansattes han som Styrmand paa »Vesterhavet«s Damper »Jenny«. Efter nogle Aar i »Vesterhavet« kom han til Det forenede Dampskibsselskab, og her havde han i en Aarrække været Fører af Selskabets Damper »Algarve«.

Kaptajn *Mikkelsen* var en dygtig Sømand, som man satte stor Pris paa indenfor Selskabet.

»Algarve«s 1. Styrmand var den kun 30-aarige *Hans Hejde*, der ogsaa var af gammel Sømandsslægt. I 1930 gik *Hans Hejde* til Søs med D. F. D. S.'s »Alabama«. Senere gik han over til Grønlandske Handel, hvor han sejelede med »Sværdfisken«, og i 1932 kom han om Bord i »Gustav Holm« og deltog i *Lauge Kochs* store Grønlands- ekspedition. Da han kom tilbage fra dette Togt, fik han

Hyre med »Væring« paa en Tur til Hvidehavet, og da han vendte hjem herfra, gik han paa Navigatørskolen og tog i 1937 Styrmands- og Skibsførereksamen. Samme Aar ansattes han i D. F. D. S. som Styrmand paa »Brynhild«.

Den omkomne i Maskinmester Adolf Harald Strange havde sejlet med D. F. D. S. i næsten 20 Aar, deraf de sidste 15 som Maskinmester. Han var født i Vedbæk i 1897 og kom efter endt Skolegang i Smedelære, hvorefter han i nogle Aar var ansat paa forskellige Maskinværksteder, bl. a. Aktieselskabet Nielsen & Winther og Burmeister & Wain. I 1919 tog han Maskinisteksamen. I 1922 blev han ansat som Maskinassistent i D. F. D. S., og i 1925 udnævntes han til Maskinmester.

### DET ANDET SKIBSFORLIS

Ritzaus Bureau erfarer: R Dampskibsselskabet »Pacific«s Damper »Paris« er den 15. Februar strandet. Skibet er fuldstændig Vrag. Hele Besætningen er reddet.

»Paris«, der var paa 1509 Brutto Registertons, var bygget hos Burmeister & Wain i 1927.

Skibet laa den 9. April i engelsk Havn. Da det forlod Danmark, førtes det af Kaptajn C. O. Larsen.

### HANDELSMINISTERIET OG SKIBSFARTENS FOLK

Handelsministeriet har sendt de forskellige Foreninger indenfor Skibsfarten følgende Skrivelse:

Maskinmestre, Styrmande, Radiotelegrafister o. s. v.

»Som det vil være Foreningen bekendt, er flere af de danske Skibe, der for Tiden sejler under fremmed Flag, forlist, hvorved et Antal danske Søfolk er omkommet. Som Følge heraf befinder de paagældende Søfolks herværende paarørende sig i mange Tilfælde i en vanskelig økonomisk Situation, idet Spørgsmaalet om Udbetaling af Erstatninger i Henhold til Ulykkesforsikringslovgivningen hidtil ikke har kunnet afgøres, medens videre Udbetaling af Hyre eller Statslaan til de paagældende har maattet indstilles, naar Meddelelse om Sømandens Død forelaa.

Handelsministeriet har i denne Anledning opnaaet Bevillingsmyndighedernes Tilslutning til, at der i saadanne Tilfælde af Statskassen vil kunne ydes maanedlige Laan en kortere Tid, saavel i Tilfælde, hvor de paagældende oppebærer Laan af Statskassen, som i Tilfælde hvor de paagældende hidtil har modtaget Hyreudbetalinger fra Rederiet. De her omhandlede Laan ydes mod, at Laantageren for Laanebeløbene giver Handelsministeriet Transport paa de Erstatninger, Laantageren senere maatte opnaa i Henhold til Ulykkesforsikringslovgivningen som Følge af den paagældende Sømands Død.

Hvilket herved meddeles.«

3. Februar 1941.

Skattedepartementet meddeler:

»Fra Dansk Styrmandsforening har Skattedepartementet modtaget en Forespørgsel om, hvorledes der ved Ligningen for Skatteaaret 1941—42 skal forholdes med Hensyn til Skatteansættelsen af saadanne Søfolk, der er Familieforsørgere med fast Bopæl her i Landet, men som for Tiden opholder sig i Udlandet og under saadanne Forhold ikke kan vende tilbage og kun vanskeligt kan komme i Forbindelse med deres herværende paarørende.

Foranlediget heraf skal man, efter at Sagen har været drøftet med Statens Ligningsdirektorat, meddele, at de omhandlede Personer, da Opholdet i Udlandet maa anses for midlertidigt, maa betragtes som skattepligtige til Staten i Medfør af Bestemmelsen i Statsskattelovens Par. 2, Nr. 2, og saaledes vil være at medtage ved den forestaaende Ligning. Der maa derfor saa vidt muligt af vedkommende Skatteyderes herværende Hustru eller af en anden, der kan optræde for ham, paa hans Vegne indgives Selvangivelse til Ligningsmyndigheden i den Kommune, hvor han har sin faste Bopæl.

Med Hensyn til Opgørelsen af den skattepligtige Indkomst, hvortil Skatteyderne af den her omhandlede Kategori vil være at ansætte, skal man derhos udtale, at man under Hensyn til dels de Vanskeligheder, som maatte foreligge med Hensyn til Fremskaffelsen af nøjagtige Oplysninger om Størrelsen af de Indtægter, den paagældende har oppebaaret i Tiden efter den 9. April f. A., dels den Omstændighed, at disse Indtægter efter nævnte Dato kun i begrænset Omfang i Form af Udbetalinger paa Træksedler fra vedkommende Rederi er kommet Skatteyderens

herværende Paarørende til Gode og i mange Tilfælde helt er ophørt at tilflyde disse, kan indgaa paa en Ordning, hvorefter der ved Selvangivelsen og Ansættelsen af disse Skatteyderne foreløbig kun medtages følgende Beløb af den paagældendes Hyreindtægter:

- 1) Hyreindtægten fra den 1. Januar til den 9. April 1940, herunder ikke medregnet de særlige Krigsrisikotillæg for Sejlad i Farezoner, der i Medfør af Bestemmelsen i Par. 8, 1. Stk., i Lov Nr. 458 af 22. December 1939 er fritaget for Beskatning.
- 2) Saadanne Beløb, der i Tiden efter den 9. April 1940 maatte være udbetalt Skatteyderens herværende Paarørende à conto tilgodehavende Hyre, Kaplak, Tantieme eller lignende. Medtages skal ikke Beløb, som er modtaget som Laan, eller for hvilke der af anden Grund maatte foreligge Tilbagebetalingspligt.

Herudover maa Selvangivelsen og Ansættelsen naturligvis omfatte Skatteyderens Indtægter af anden Art saasom Renter og Udbytte af Værdipapirer, Indtægt af fast Ejendom eller Erhvervsvirksomhed her i Landet samt de Indtægter, som Skatteyderens med ham sambeskattede Hustru og hjemmenværende Børn eventuelt maatte have oppebaaret i det paagældende Regnskabsaar, ligesom Skatteyderens Formue maa opgøres og ansættes paa sædvanlig Maade.

Det tilføjes, at den Ansættelse, der foretages efter de foran angivne Linier, eventuelt senere vil blive reguleret i Overensstemmelse med Skatteyderens faktiske Indtægtsforhold i Aaret 1940, naar disse Forhold ved Skatteyderens Hjemkomst nærmere kan oplyses.

Hvilket herved meddeles til Underretning.«

### NORDENS ØKONOMI

Dansk-Nordisk Ungdomsforbund har afholdt Møde hvor cand. mag. Johannes Humlum holdt et Foredrag om »Nordens Økonomi«.

Foredragsholderen belyste Mulighederne for en nordisk Enhedsstat paa Basis af Økonomien i de nordiske Lande i det sidste Tiaar. Han pegede først paa Forskellighederne de nordiske Stater imellem, men sagde, at den nordiske Enhedstanke til Trods for disse Forskelligheder havde en vældig Grobund.

I Danmark dominerer Landbruget, i Sverige og Finland Skovbruget og i Norge og Island Fiskeriet og Skibsfarten. Forener man de nordiske Lande, er der dog kun følgende tre Erhverv, der har Interesser for Udenrigshandelen: Skovbrug, Fiskeri og Minedrift. For os er Landbruget et typisk Eksporterhverv, men ved en nordisk Sammenlutning vil der næppe være større Mængder Landbrugsvarer tilovers til Eksport, Norge og Finland kan for Eksempel langtfra dække Behov af Korn og dyriske Produkter. Danmark vilde endog være nødt til betydeligt at forøge Avlen af Hvede og Rug, og det samme gælder Sydsverige. Husdyravlen maa derimod gaa noget ned af Hensyn til Fødespørgsmaalet, men der er nok til os og til Eksport til de andre nordiske Lande.

De fleste nordiske Lande er saa at sige selvforsynende med Kartofler. Derimod løber Grænsen for Sukkerroedyrkning tværs over Danmark, og Nord for denne Grænse har man ikke Sukker. Men Danmark kan med Lethed forsyne hele Norden med Sukker.

Med Landbrugsprodukterne har det vist sig, at det er farligt kun at have et enkelt Marked. I Modsætning til Eksporten af Landbrugsprodukter har Minedrift, Skovbrug og Fiskeri da ogsaa hele Verden til Marked, hvilket er en Fordel.

Der findes kun een Stat i Verden, hvor der fiskes mere end i Norden, nemlig i Japan. Norges Fiskeri omfatter to Trediedele af hele Nordens Fiskeri og Islands een Femtedel. Der bliver altsaa ikke meget tilbage til Danmark. Fiskeri er et Erhverv, der er forsømt fra dansk Side. Vi har lige saa let Adgang til Nordsøen og Nordhavet, hvor de største Fiskerigdomme findes, som de andre Lande. Til Trods for de andre nordiske Landes Ilandbringelse af de store Mængder Fisk, har Danmark dog opnaaet den bedste Pris, idet vi fisker den dyreste Fisk: Rødspætter og Aal. Hvalfangsten beherskedes inden Verdenskrigen af Norge, som nu kun fisker en Trediedel.

Her har Konkurrencen nemlig været stor paa Grund af den lette Adgang til valuta frit at kunne skaffe sig de nødvendige Fedtstoffer til Margarine- og Sæbefabrikationen.

Med Hensyn til Nordens Skovareal ejer Sverige Halvdelen og Finland 40 pCt., saa der bliver ikke meget tilbage til os andre. Overfor Verdenshandelen indtager Norden en meget stærk Stilling. 40 pCt. af hele Verdensproduktionen af Tømmer kommer fra de skandinaviske Lande. I de sidste Aar har man leveret en Del forædlede Produkter: Papirmasse og Papir samt Raastoffer til Kunstsilkeproduktionen. Skovbruget vilde været Nordens vigtigste Eksport-erhverv.

Det næstvigtigste Eksporterhverv er Minedriften. Norden er veludrustet med vigtige Mineraler, men dog temmelig ensidig, idet vi næsten kun har Jern og Svovlkis. Til Gengæld er Jernet af den fineste Kvalitet, og en Tiendedel af hele Verdens Jern kommer fra Skandinavien.

Kul og Olie er Nordens svageste Punkter. Vi har ca. 1 Million Tons Kul, hvilket daarligt nok er en Tiendedel af Nordens Forbrug. Alene Danmark brugte i normale Tider 5 Millioner Tons Kul om Aaret. Men dette betyder under normale Forhold ikke saa meget, da vi har let Adgang til en billig Import. — Al Olie maa hentes udefra.

Men saa har vi Vandkraften. Norge er her det rigeste Land i Europa, og Sverige og Island, ja, selv Finland er godt udrustet paa dette Omraade. Udnyttes hele Vandkraften, saa svarer den til over 100 Millioner Tons Kul. I Vandkraften har vi saaledes vældige Reserver, som kan udnyttes af Fremtidens Industri. Der er intet i Vejen for, at praktisk taget hele Norden kan forsynes med Kraft fra de hvide Kul.

I Norden har man hidtil savnet en Højovns-Virkosomhed til Trods for, at det er lige saa billigt at transportere Malm og Kul til danske eller svenske Havne som til andre europæiske Byer. Men man har vel været bange for Forbruget. Naar man imidlertid tager Hensyn til Skibsbygningsindustrien, skulde et saadant Anlæg have gode Betingelser.

Foredragsholderen nævnte derefter andre vigtige nordiske Industrier: Den norske Produktion af Kunstgødning, den danske Cementindustri, Maskinbygningsindustrien, Fabrikation af vegetabiliske Olier, Dieselmotor-Produktionen m. v. Derimod er Tekstilindustrien svagt udviklet i Norden, hvilket nok skyldes de høje Arbejds lønninger. Vi er langt fra i Stand til at dække vort eget Forbrug. Al Tekstilindustrien ikke er mere udviklet i Danmark, skyldes vel ogsaa til en vis Grad Hensynet til Landbruget, idet vi for Eksporten købte Tekstilvarer.

Hvis den nordiske Handelsflaade forenes, findes kun to Lande i Verden, der har en større Handelsflaade, nemlig England og U. S. A. Ved en lille Udvidelse af Skibsbygningsindustrien vilde vi være selvforsynende med Nybygninger. Hovedparten af de nordiske Landes Skibe sejler for fremmede Lande. Paa den Maade har vi faaet Penge til at kunne købe mere i Udlandet, end vi behøvede at eksportere.

Lægger man de nordiske Landes Udenrigshandel sammen, kommer man op paa Tal, der viser, at kun England, U. S. A. og Tyskland ligger foran. Men ved fælles Husholdning vilde naturligvis en stor Del af denne Handel blive Indenrigshandel.

#### SKIBSREDER A. N. PETERSEN DØD

En af dansk Skibsfarts kendte Mænd, Seniorchefen i Dansk-Fransk Dampskibsselskab, Skibsreder, Generalkonsul A. N. Petersen, er død 76 Aar gammel.

Skibsreder A. N. Petersen var født 1864 i Fredericia som Søn af Skibsejer Hans Petersen og havde i sin tidlige Ungdom sejlet i oversøisk Fart. Han var en

Række Aar Kaptajn i Dampskibsselskabet »Torm«, og i 1910 blev han Reder for Dansk-Fransk Dampskibsselskab.

Den driftige Reder udbyggede og moderniserede stadig sin Flaade, som han holdt i Overensstemmelse med Tidens Krav, og Dansk-Fransk Dampskibsselskab raader i Dag over en betydelig Flaade, saavel Dampere som smukke moderne Motorskibe.

I Aarene 1916—20 var han Medlem af Sø- og Handelsretten, en Overgang i Bestyrelsen for Dampskibsrederiforeningen og i Bestyrelsen for Københavns Flydedok og Burmeister & Wain.

Skibsreder A. N. Petersen, var Generalkonsul for Japan i Aarene 1921—29.

Skibsreder A. N. Petersen var kendt og afholdt i Søfartskredse. Han efterlader foruden sin Enke to Sønner, *Eigil Hahn-Petersen*, der nu skal føre Rederiet videre, og Befragter *Leif Hahn-Petersen*.

#### TYRKIETS SKIBSFART CENTRALISERES

Den tyrkiske Centralisationskomité har ved Dekret gennemført en overordentlig betydningsfuld ny Organisation, der bringer hele den tyrkiske Skibsfart paa en ensartet Linie. Alle tyrkiske Søfartøjer paa over 1150 BRT. bliver, hvadenten de befinder sig i tyrkiske Farvande eller udenlandske Farvande, stillet under Trafikministeriets Ledelse for derved at drage den størst mulige Nytte af Transportmidlerne og undgaa enhver Tomgang. I Istanbul som den vigtigste tyrkiske Havneby skal der oprettes en særlig Søtransportkommission, der skal bestaa af Repræsentanter for Forsvarsministeriet, Erhvervsministeriet, Handelsministeriet, Trafikministeriet og den store Generalstab samt delegerede for Handelskammerne. Den nye Forordning træder i Kraft den 21. Marts.

#### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

##### Pacific 12<sup>7</sup>/<sub>10</sub> pCt.

Dampskibsselskabet Pacific, Akts., meddeler, at Bestyrelsen har besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, som afholdes d. 26. Marts, at der af det pr. 31. December 1940 til Disposition værende Beløb, efter at der i Aarets Forløb er betalt 230,627 Kr. i Skat, henlægges 225,000 Kr. til Ekstrareservefonden, at der afskrives 159,426 Kr. paa Skibene, at der til Aktionærerne udbetales 12<sup>7</sup>/<sub>10</sub> pCt. i Udbytte (begrænset i Henhold til Lov af 30. Maj 1940), og at der til 1941 overføres 13,202 Kr.

De tre foregaaende Aar har Pacific udbetalt henholdsvis 20, 15 og 20 pCt. til Aktionærerne.

##### Bugserselskabet 10 pCt.

Paa et i A/S Det Forenede Bugserselskab afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa den kommende Generalforsamling at fordele Aarets Overskud, der, efter Afskrivning paa Selskabets Baade, andrager 260,000 Kr., som følger: 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 54,000 Kr., Tantieme til Bestyrelsen ca. 12,000 Kr. og Overførsel til ekstra Reservefond ca. 195,000 Kr.

Bugserselskabet gav for 1939 6 pCt. i Udbytte og hvert af de tre foregaaende Aar 10 pCt.; men i 1938 gav Selskabet Friaktier til et Beløb af 270,000 Kr., svarende til den daværende Kapitals 270,000 Kr., og Selskabet kan derfor ogsaa for 1940 — trods Udbyttebegrænsningslov — give 10 pCt. i Udbytte.

##### »Progress« 8<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Procent

Dampskibsselskabet »Progress« giver Maksimumsudbytte 8<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Procent. I Meddelelsen herom gives følgende Oplysninger:

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« meddeler, at Aarets Overskud incl. Overførsel fra forrige Aars Regnskab, 383,190 Kr., udgør 2,408,073 Kr. Hertil kommer Kursregulering paa Fondsbeholdning 130,099 Kr., ialt 2,538,172 Kr., hvilket Beløb Bestyrelsen foreslaar Generalforsamlingen anvendt saaledes:

Afskrivning paa Skibene 500,000 Kr., Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 6250 Kr., til Ekstra Reservefond 400,000 Kr. og til Dispositionsfond 400,000 Kr. Klassifikationer samt Tab ved Havarier etc. 194,486 Kr., 8<sup>1</sup>/<sub>3</sub> pCt. Udbytte 302,083 Kr., medens Restbeløbet, 735,353 Kr., overføres til næste Aars Regnskab.

Overskudet for 1939 androg 1,978,475 Kr. inklusive en Overførsel paa 285,449 Kr., og der er saaledes for 1940



en Fremgang paa ca. 500,000 Kr., og det gode Resultat giver sig da ogsaa Udtryk i forøgede Henlæggelser. Der afskrives som Aaret forud 500,000 Kr. paa Skibene. Til lovmæssig Reservefond henlægges 6250 Kr., der derved naar op paa 906,250 Kr., svarende til 25 pCt. af Aktiekapitalen. Til en ekstra Reservefond henlægges 400,000 Kr. og til en ligeledes nyoprettet Dispositionsfond 400,000 Kr. Efter at Tab ved Havarier etc. er afholdt med 194,486 Kr. og de 8 1/2 pCt. Udbytte med 302,083 Kr., bliver der en Overførsel til næste Aars Regnskab paa 735,353 Kr. Dividenden, 8 1/2 pCt., er som nævnt Maksimumsudbytte, idet Selskabet i Aarene 1936—38 gav 10 pCt. For 1939 var Dividenden 15 pCt.

Ved Aarets Begyndelse havde Selskabet en Flaade paa 26 Skibe paa tilsammen 51,850 Tons Dødvægt. Heraf er i Aarets Løb Damperen »Ellen« solgt til Udlandet, og ved Forlis mistede Selskabet Damperne »Martin Goldschmidt« og »Olga«, hvorved Tonnagen er formindsket med 6000 Tons.

#### Søretsmedlemmer i Københavns Amt

Amtet har beskikket Fisker O. Olsen, Engvej 21, Vedbæk, Købmand C. F. Petersen, Torvet, Køge, Speditor Phillip Hansen, Havnen, Køge, Fisker Laurits Frederiksen, Ejby pr. Kirke Hyllinge, Fisker Simon Pedersen, Mose Strand pr. Taastrup, Bademester Aage Chr. Sylvester Jørgensen, Læderstræde 6, Roskilde, Skibsinspektør Emil Bech Nielsen, Frederiksberg Allé 86, V, til for et Tidsrum af 4 Aar fra den 1. Januar 1941 at regne at være Søretsmedlemmer i Københavns Amt.

#### Ny Direktør for Svitzer

Bestyrelsen for Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise har udsendt Meddelelse om, at Direktør, Kaptajn C. E. Silfverberg paa Grund af svigtende Helbred har ønsket at fratræde, og at Orlogskaptajn Hector Kiær i hans Sted er udnævnt til administrerende Direktør fra 1. Marts.

Direktør Silfverberg, der nu trækker sig tilbage, har været Selskabets administrerende Direktør siden 1930.

Direktør Silfverberg har i længere Tid været syg, og har derfor nu af Helbredshensyn trukket sig tilbage fra den ansvarsfulde Post.

Den nye administrerende Direktør, Orlogskaptajn Hector Kiær, er Søn af Kommandør Kiær, der i en Aarrække var Leder af Kadetskolen. Han tjente i nogle Aar som Løjtnant i Marinen, til han i 1922 kom ind i Svitzer, hvor han begyndte som 2. Styrmand, avancerede til 1. Styrmand, blev udnævnt til Kaptajn for en halv Snes Aar senere at komme paa Hovedkontoret som Inspektør.

#### Da Omladningen blev forsinket

Grosserer O. C. Mølgaard Christensen, København, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Dansk Krigssoforsikring for Varer dømt til at betale Erstatning efter opgjort Dispache for 57 Fade Tobak til en Værdi af 6652 Dollars, afskibet i et større Parti fra U. S. A. til København og forsikret i Krigssoforsikringen mod Krigsfare. Tobakken var med forskellige Skibe naaet fra U. S. A. til Bergen sidst i Januar og i Begyndelsen af Februar 1940. Her blev den liggende paa Grund af Krigen og Isforholdene, der gjorde det vanskeligt at faa Skibe til Omladning, og de 57 Fade blev fuldstændig ødelagte som Følge af Krigsbegivenhederne i Midten af April 1940.

Krigssoforsikringen paastod Frifindelse i Henhold til en Klausul i Forsikringspolicen, hvorefter Forsikringsinstituttets Ansvar 15 Dage efter Ankomst til Omladningshavn er ophørt og først indtræder paany, naar Varen efter Omladning er om Bord i et andet søgaaende Skib til videre Transport.

Sø- og Handelsretten frifandt Krigssoforsikringen og dømte Mølgaard Christensen til at betale Sagens Omkostninger med 400 Kr.

#### Helsingør Skibsværfts Udvidelse

Udvidelsen af Skibsværftet i Helsingør skal nu paabegyndes. Efter forskellige Forhandlinger, bl. a. med Borgmester Christensen, har Indenrigsministeren besluttet at skære igennem de mange Betænkninger, der efterhaanden var fremkommet, dels om selve Udvidelsen, dels om Kronborgvejens Forlægning, og ganske simpelt tiltræde den saakaldte Plan 3, for hvilken der var Flertal indenfor Kronborgudvalget paa dettes sidste Møde.

Tilbage staar nu kun nogle formelle Forhandlinger mellem Skibsværftet og Kommunen, inden Udvidelsen, der vil give en Del Beskæftigelse, kan paabegyndes.

#### Gammel Hestehauge Skibsværft solgt

Godsejer Sophus Weber har overdraget Skibsværftet »Gammel Hestehauge« i Svendborg til et Aktieselskab, bag hvilket staar Ingeniør Henry Rasmussen, Svendborg. Henry Rasmussen er Dattersøn af den gamle Baadebygger Poulsen, fra hvem Sophus Weber for ca. 60 Aar siden overtog Værftet.

#### Projekter til en Manø-Dæmning

Et fornylig nedsat Udvalg til Forberedelse af en Færdssels- og Tilsikningsdæmning fra Vester Vedsted til Manø har tilstillet Regeringens Beskæftigelsesudvalg et Forslag, der omfatter to Projekter, enten en højere Dæmning til 2,1 Mill. Kr. eller en lavere til 1,2 Mill. Kr. Forslaget har faaet Tilsagn om økonomisk Støtte fra de nærmest liggende Kommuner, og i Forbindelse med Dæmningsplanen er af Amtsvejsinspektør Kærn, Ribe, udarbejdet en Plan til Landvinding i Vadehavet, omfattende et Areal paa 12—1300 ha Land. En Gennemførelse af Dæmningen vil kunne beskæftige 150 til 200 Mand i to Aar.

#### Frit Lejde for svenske Skibe

I Anledning af fremkomne Meddelelser fra London om Forhandlinger angaaende den svenske Skibsfart bekræfter det svenske Udenrigsministerium ifølge et T. T.-Telegram, at britiske Myndigheder nu i Principet har erklæret sig rede til at tillade Gennemfart til Gøteborg for 5 Skibe om Maanedens, deraf et kommende fra Storbritannien. En Forudsmøtning er, at et tilsvarende Antal Skibe løber ud fra Gøteborg vestpaa.

Paa samme Maade menes tyske Myndigheder nu ogsaa i Principet at være villige til at tillade Gennemfart til og fra Gøteborg for svenske Skibe under tilsvarende Forudsmøtninger. Det er en Betingelse, at Skibene ikke under deres Fart anløber Havne i krigsførende Lande.

Udenrigsministeriet fremhæver, at der er Tale om principielle Tilladelser, og at Skibslasternes Sammensætning vil blive gjort til Genstand for Forhandlinger i hvert enkelt Tilfælde. Det er saaledes indtil videre ikke muligt at udtale sig om, hvilke ind- og udgaaende Laster der kan blive Tale om.

#### Skibsofficerernes Løseforsikring

Den 22. Juni 1940 krigsforliste Damperen »Alfa« paa en Rejse i Ballast fra Rotterdam, hvor Skibet havde henligget siden kort før den 9. April samme Aar, til tysk Havn, ved hvilken Lejlighed Styrmandene Gunnar E. Jørgensen og Thomas Bøcker mistede samtlige deres ombordværende Ejendele. For den Del af det derved lidte Tab, som de to Styrmand ikke i Henhold til Sømandslovens Prgf. 41 fik erstattet af Skibets Rederi, anmeldte de derefter Krav overfor Dansk Dampskibsrederiforenings gensidige Løseforsikring, hos hvem de havde tegnet en saakaldt Supplement-Forsikring mod Krigsfare for det dem »ombord paa det nævnte Skib tilhørende Løse, der ikke er dækket paa anden Maade. Forsikringsafdelingen afviste dette Krav med den Begrundelse, at Forsikringen var oplørt den 22. Juni 1940, da Forliset indtraf.

Dansk Styrmandsforening rejste derefter ved Sø- og Handelsretten Sag mod Løseforsikringen, idet man som befuldmægtiget for de to Styrmand krævede henholdsvis 1000 Kr. og 788 Kr. 50 Øre.

I Skrivelser af 3. Maj 1940 til henholdsvis Den almindelige danske Skibsførerforening, Dansk Styrmandsforening og Radiotelegrafistforeningen af 1912 opsagde Dansk Dampskibsrederiforening »paa Grund af indtrufne Forhold« den ved nævnte Foreninger oprettede Løse-Supplementforsikring til Ophør straks, dog saaledes, at de enkelte Forsikringer bliver i Kraft indtil Udlob af den Periode, for hvilken der pr. Dato var betalt Præmie. Modtagelsen af denne Opsigelse blev uden Forbehold anerkendt af de tre nævnte Foreninger. Styrmandsforeningen gengav endvidere Opsigelsesskrivelsen i Foreningens Medlemsblad for Maj 1940.

Styrmandsforeningen gjorde i Retten gældende, at Opsigelsen ikke var gyldig for de to Styrmand, som den 31. Maj 1940 — uden at kende eller at kunne kende noget til Opsigelsen — har forudbetalt Præmien for den følgende Maaned. Foreningen bestred dels, at der overhovedet var foreligget en saadan Fareforøgelse, at den kunde berettiget til at opsige Forsikringen, dels, at Opsigelsen kunde foretages kollektivt med bindende Virkning for Foreningens enkelte Medlemmer.

Dansk Dampskibsrederiforenings gensidige Løseforsikring gjorde heroverfor gældende, at Opsigelsen var hjemlet som Følge af den ved Besættelsen den 9. April indtrufne Risikoforøgelse, og Forsikringsaftalen var endvidere af en saadan Art, at Præmien til enhver Tid kunde ændres uden forudgaaende Forhandling.

Sø- og Handelsretten har nu afsagt Dom i denne Sag.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

Rederiforeningens Løsørforsikring blev frifundet. Sagens Omkostninger ophævedes.

Retten giver det sagsøgte Selskab Medhold i, at Opsigelsen paa Grund af Forøgelse af Risiko har haft Hjemmel i Forsikringsaftalelovens Prgf. 47. Retten maa endvidere anse det for at være et naturligt Led i den under de paa-gældende Organisationers Medvirken som en særlig Kulance overfor disses Medlemmer oprettede Forsikringsordning, at Meddelelser fra de sagsøgte til de forsikrede Medlemmer, som det under de givne Forhold maatte forudsættes ofte at være særdeles vanskeligt at komme i personlig Forbindelse med, i hvert Fald i de Forsikringsaftalelovens Prgf. 48 omhandlede Tilfælde, med bindende Virkning for Medlemmerne kunde gives til disse Organisationer.

#### Spansk-argentinsk Byttehandel

Den spanske Regering har indledet Forhandlinger med den argentinske Regering om en Kredit paa 160 Millioner Pesos, som skal anvendes til Køb af Korn og Kød. Spanien skal betale med Levering af Handelsskibe.

#### Nederlandsk Indførselstold paa Kød

De Priser, paa Grundlag af hvilke den nederlandske Indførselstold paa frisk Okse-, Kalve- og Hestekød i Februar 1941 vil være at beregne, er i Henhold til en i »Nederlandsche Staatscourant« af 25. f. M. offentliggjort Meddelelse følgende:

Okse- og Kalvekød, fersk eller afkølet, Fl. 90,00 pr. 100 kg.

Hestekød, fersk eller afkølet, Fl. 90,00 pr. 100 kg.

#### Bogen om Carlsberg

Carlsberg Bryggerierne har i disse Dage udsendt et meget smukt illustreret Værk: »Bogen om Carlsberg« — et nyt Billedværk, som i Illustrationer og Tekst fortæller om Slægten Jacobsen, Carlsberg-Bryggeriernes Historie og Virke og Carlsberg-Institutionens Betydning for det danske Samfund.

Bogens Illustrationer er for Størstedelen nye fotografiske Oplagelser, og Farveplancherne, hvis Motiver hovedsagelig er taget fra Eksportforretningen, skyldes Kunstneren Sikker Hansen.

»Bogen om Carlsberg« er bestilt og tilrettelagt før Krigens Udbrud. Blandt andet af beskæftigelsesmæssige Grunde har man ment det rigtigst at fuldføre Bogen og udsende den trods den ændrede Situation.

Det tjener Carlsberg Bryggerierne til Ære, at de paa nuværende Tidspunkt udsender et saadant smukt Arbejde, der vil glæde den store Virksomheds Venner.

#### Fiskernes Protest mod Inddæmningsplanerne

Paa Københavns Fiskeriforeningens Generalforsamling 26. Januar blev der protesteret mod de Inddæmningsplaner, som er under Overvejelse mange Steder i Landet. Det paastaas, at disse Inddæmninger vil blive til stor Skade for Størstedelen af det danske Fiskeri, idet de vil medføre, at Ynglepladser i Fjorde og Bugter bliver ødelagt.

Paa Mødet vedtoges en Resolution, som er forelagt Landbrugsminister Bording. Det udtales heri, at det er Millioner og atter Millioner, som her sættes paa Spil, og det henstilles til de rette Myndigheder meget nøje at overveje dette Spørgsmaal, før der fares videre frem paa denne Maade.

#### En Nybygning og en Ombygning

Bestyrelsen for Sømandsmissionen i Hirtshals paatænker at rejse et nyt Sømandshjem. Ministeriet for offentlige Arbejder har givet Tilsagn om at overlade I. S. M. en Grund ved Hirtshals vederlagsfrit i 50 Aar til Brug for et nyt Sømandshjem. Indsamlingen er allerede godt i Gang, og man raader over 14,021 Kr., men man haaber, at Summen i Løbet af den kommende Tid skal stige betydeligt. Saaledes ved man, at der blandt svenske Fiskere er indsamlet et Beløb, hvis nøjagtige Tal dog endnu ikke kendes.

Skulde der blandt Sømandsmissionens Venner findes Mennesker, der føler Trang til at sende en Gave til Hirtshals i denne Anledning, lager Formanden, Fisker Jørgen Heilesen, Sandgade 19, med Tak imod.

Og Ombygningen gælder København, »Bethel«. En Overgang havde man haabet paa at kunne udvide Sø-

mandshjemmet ved Køb af »Bethel«s Naboejendom, men denne Plan har ikke kunnet realiseres. I Stedet for vil man indenfor de bestaaende Rammer foretage en Udvidelse af Værelseantallet ved at indrette 1. Sal til Værelser (9 Enkeltværelser og 2 Dobbeltværelser) og flytte Spisesal, Kontor og de to Læseværelser ned i Stuen. Samtidig paatænker man at installere Vand paa alle de 30 gamle Værelser, saavel som Strytebadrum og andre sanitære Nødvendigheder paa alle Etager.

Ogsaa Bestyrelsen i København tager med Tak imod Gaver til denne Ombygning. Kasserer er Fyrmester C. Gylling, Kastrup.

Og saa arbejdes der paa de endelige Tegninger til den nye Læsestue i Københavns Gasværkshavn.

#### Stillingen indenfor Sømandsmissionen i Dag

Arbejdet ud fra I. S. M.s 42 danske Hjem foregaar som hidtil. Et enkelt Hjem er lukket nu i Vintermaanederne, nemlig Kerteminde. Men ellers mærkes der ikke saa meget til større Vanskeligheder. Vore 2 Sømandshjem paa Færøerne og Hjemmet paa Grønland har vi intet hørt fra før Jul 1939. Men vi venter dog stadig paa ved Lejlighed at faa en Hilsen fra Vennerne paa de fjerne Øer. — Fra Island er der via Amerika kommet et Brev fra cand. theol. Gislason, der beder om at faa sendt danske Traktater til Øen. Dette er nu sket, og vi haaber meget, at de skal naa frem i god Behold. — Vort Hjem i Grimsby, England, er der ikke hørt fra siden den 9. April; men vi regner med, at det stadig benyttes af den engelske Sømandsmission.

Sømandsmissionen i fremmede Havne øver sin Virksomhed under noget mere indskrænkede Forhold. Kirken i Danzig er lukket, og det samme er Tilfældet med Kirken i Gent, Belgien, efter Assistent Christensens Hjemrejse. Kirken i Antwerpen holdes stadig aaben, og der indbydes blandt Koloniens Medlemmer til Sammenkomster og Gudstjenester. Med dansk Skibsfart er det vist yderst ringe. Pastor Kolpen, Antwerpen, holder nu og da Gudstjenester for Kolonien i Gent og Bryssel. — Derimod gør Sømandskirken i Hamborg god Fyldest. — Fra Stationerne i England har man vist ikke hørt noget udover Røde Kors' Breve, og hvad man kan gætte sig til igennem indirekte Meddelelser. Men at Kirkerne og Læseværelserne stadig benyttes, er der vist ingen Tvivl om.

Om den svenske Sømandsmission skriver Generalsekretær Dr. Ylander bl. a. følgende i et privat Brev. »Hvad angaar vore Sømandskirker i fremmede Havne, saa er kun Stationerne i Nordfrankrig nedlagt. Desuden er Virksomheden i Gotenhafen praktisk talt ophørt paa Grund af forringet Skibsfart og Restriktioner for besøgende Sømænd. En af vore Stationer er totalt ødelagt, nemlig den i Rotterdam, der nedbrændte til Grunden. Sømandskirken i London er blevet skadet ganske alvorligt tre Gange og benyttes ikke for Tiden. Men stadig nyder vore Sømænd al den Omsorg, som kan ydes, ud fra samtlige Stationer, ganske uanset om Lokalerne er blevet beskadede eller ej — dog med Undtagelse af de førstnævnte lukkede Kirker.« — Brevet slutter med en Tak til de danske Sømandshjem, der har været med til at berede Juleglæde for en Del svenske Sømænd, og slutter med at ønske alle »vore danske Venner i Sømandsmissionens Gerning et rigt velsignet Nytaar«.

#### Dødsfald

Flv. Skibsfører Christian M. Petersen er død 75 Aar gl. Chr. Petersen var født i Greis Sogn ved Vejle; tog Styrmandseksamen 1892, blev Skibsfører i 1906 og i 1907 Fører i eget Skib, Skonnerten »Vilhelm«, med Hjemsted i Fredericia. I 1916 solgte han Skibet og tog til København. Og her blev han Parthaver i Refshaleøens Vandkompagni, der leverer fersk Vand til Damperne paa Rheden.

For 6—7 Aar siden lagde den gamle Skibsfører op.

#### 70 Aar

Kontorchef Georg Nielsen, forhen Det forenede Dampskibs-Selskab, fyldte den 9. Marts 70 Aar. Kontorchef Nielsen var ansat i D. F. D. S. i ca. 39 Aar og vandt som Chef for Selskabets Passager-Afdeling en stor og trofast Bekendtskabskreds blandt det rejsende Publikum, som han altid hjalp med gode Raad og Tilrettelæggelse af Rejserne.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

AAGB HEINBERG

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

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

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

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

Hovedkontor: HAMMERENSGADE 8  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6



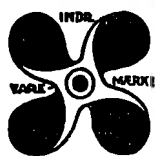
Hovedoplæg for Danmark

**Th. Møller**

Nyhavn 45—47

Telefon 387

København



Brug **Holzapfel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indebavere

**SØLVER & SVARRER**

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

**VINKE & CO**

Shipowners—Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkoco

**ROTTERDAM**

Telephone:  
84880 (8 Lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 13. Marts 1941.

Nr. 11.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorar 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, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

465. (T). Finland. Bottniske Bugt. Rauma Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/247. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Valkeakari övre* og *nedre* c.  $61^{\circ} 09',_5$  N.  $21^{\circ} 21',_8$  E. *Pieni Ruohokari* c.  $61^{\circ} 08',_8$  N.  $21^{\circ} 22',_3$  E. *Iso Ruohokari* c.  $61^{\circ} 08',_7$  N.  $21^{\circ} 22',_4$  E. *Järviluoto* c.  $61^{\circ} 07',_2$  N.  $21^{\circ} 26',_6$  E.
466. (T). Finland. Bottniske Bugt. Nystad Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/246. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Ristikari (Kirsta)* c.  $60^{\circ} 46',_1$  N.  $21^{\circ} 14',_9$  E. *Haanperänkari* c.  $60^{\circ} 46',_5$  N.  $21^{\circ} 15',_9$  E. *Syväsalmenkari* c.  $60^{\circ} 46',_2$  N.  $21^{\circ} 15',_7$  E.
467. (T). Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Utö Havnefyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/251. Helsingfors 1941.)  
*Utö* Havnefyr paa c.  $59^{\circ} 47',_3$  N.  $21^{\circ} 22',_0$  E. er slukket for Vinterperioden.
468. (T). Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/248. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lypertö övre* og *nedre* c.  $60^{\circ} 36',_5$  N.  $21^{\circ} 13',_4$  E. *Lypertö lotsstuga* c.  $60^{\circ} 36',_1$  N.  $21^{\circ} 14',_2$  E. *Kaaskeri* c.  $60^{\circ} 35',_3$  N.  $21^{\circ} 15',_5$  E. *Vikatmaa* c.  $60^{\circ} 34',_0$  N.  $21^{\circ} 17',_7$  E. *Friisilä* c.  $60^{\circ} 30',_3$  N.  $21^{\circ} 24',_3$  E. *Saviletto* c.  $60^{\circ} 29',_5$  N.  $21^{\circ} 25',_7$  E. *Bockholm* c.  $60^{\circ} 28',_3$  N.  $21^{\circ} 30',_2$  E.
469. Finland. Finske Bugt. Hästö. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 6/241. Helsingfors 1941.)  
Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa  $59^{\circ} 51' 38''$  N.  $23^{\circ} 20' 51''$  E. er inddraget.

470. (T). Finland. Finske Bugt. Porkkala. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/242. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Makiluoto övre* og *nedre* c. 59° 54',<sub>8</sub> N. 24° 20',<sub>3</sub> E. *Stora Träskö övre* og *nedre* c. 59° 57',<sub>0</sub> N. 24° 21',<sub>9</sub> E. *Smultrongrund* c. 59° 56',<sub>6</sub> N. 24° 24',<sub>1</sub> E. *Stora Träskö* c. 59° 57',<sub>1</sub> N. 24° 22',<sub>8</sub> E. *Porkkala bifyr* c. 59° 56',<sub>1</sub> N. 24° 23',<sub>7</sub> E. *Porkkala södra bifyr* c. 59° 56',<sub>1</sub> N. 24° 23',<sub>7</sub> E. *Porkkala lotsstuga* c. 59° 56',<sub>1</sub> N. 24° 23',<sub>6</sub> E. *Långörn* c. 59° 57',<sub>4</sub> N. 24° 24',<sub>7</sub> E.
471. (T). Finland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/243. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Mickelskär övre* og *nedre* c. 59° 59',<sub>2</sub> N. 24° 33',<sub>1</sub> E. *Grimsholm* c. 59° 58',<sub>9</sub> N. 24° 30',<sub>9</sub> E. *Rödakon* c. 60° 00',<sub>1</sub> N. 24° 32',<sub>7</sub> E.
472. (T). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skärgård. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/244. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Trutkubben* c. 60° 05',<sub>9</sub> N. 24° 52',<sub>7</sub> E. *Hamngrund* c. 60° 06',<sub>2</sub> N. 24° 55',<sub>3</sub> E. *Tirgrund* c. 60° 07',<sub>7</sub> N. 24° 55',<sub>8</sub> E.
473. (T). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/245. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Rönnskär övre* og *nedre* c. 60° 07',<sub>7</sub> N. 24° 54',<sub>3</sub> E. *Likgrund* c. 60° 09',<sub>0</sub> N. 24° 55',<sub>4</sub> E. *Lokkiluoto* c. 60° 07',<sub>9</sub> N. 24° 56',<sub>8</sub> E.
474. Tyskland. Danzig Bugt. Schiewenhorst NE. Oplysning om Afmærkning af maalt Mil.  
(N. f. S. Nr. 10/658. Berlin 1941.)  
a) Den rødmalede Lys- og Klokketønde mærket *G T H 1* paa c. 54° 22',<sub>8</sub> N. 19° 06',<sub>1</sub> E. og Tønden *G T H 3* paa c. 54° 22',<sub>8</sub> N. 19° 02',<sub>5</sub> E. er gaaet i Drift med Isen og beskadiget. Tønderne er inddraget.  
b) Tønde 2 paa c. 54° 22',<sub>8</sub> N. 19° 04',<sub>3</sub> E. er forsvundet og er antagelig ført med Isen i Retning af *Pillau*. Det er en rød Stumtønde med et 2,5 m højt Gittertaarn, mærket *G T H* og forsynet med en rød Fane mærket 2.  
(E. f. S. Nr. 31/1910 1940.)
475. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Anduvningstønde genudlagt og ombyttet.  
(N. f. S. Nr. 10/733. Berlin 1941.)  
Paa Pladsen for *Gotenhafen* Anduvningstønde, den i E. f. S. Nr. 6/329 1941 rapporterede bortdrevne Lys- og Klokketønde paa 54° 32' 10" N. 18° 36' 14" E. i 12 m Vand, er udlagt en rød- og hvidtørnet Lys- og Fløjtetønde mærket *G T H* og med et sort Kryds over en sort Ballon som Topbetegnelse.  
(E. f. S. N. 6/329 1941. Kort Nr. 181.)
476. Tyskland. Kieler Havn. Tønder udlagt. Advarsel.  
(N. f. S. Nr. 10/660. Berlin 1941.)  
Udfor *Deutschen Werke's* Undervandsbeddinger paa c. 54° 19' N. 10° 09' E. er udlagt 3 grønne Tønder mærket *Helling*. Af Hensyn til Fare for Grundstødning er det større Skibe forbudt at holde imellem Tønderne og Land.

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

477. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.  
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 19. Marts 1941 Kl. 0900—1700. Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/84 1941.  
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',<sub>6</sub> N. 9° 38',<sub>8</sub> E.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

478. **Rusland. Barentshavet. Petschora Bugt. Gorjolka Fyr. Oplysning om Plads.**  
(N. f. S. Nr. 9/643. Berlin 1941.)  
*Gorjelka* Fyr er beliggende paa c.  $68^{\circ} 38',4$  N.  $56^{\circ} 04',0$  E., paa Sandodden ved *Gorjelka* Pynt.
479. **Rusland. Hvide Hav. Gorlo. Sosnovez Taagesignal forandret.**  
(N. f. S. Nr. 2/105. Berlin 1941.)  
Nautofonen paa c.  $66^{\circ} 29',3$  N.  $40^{\circ} 43',2$  E. er ombyttet med en Sirene, der i usigtbart Vejr giver To-Toner hver  $63^s$ , Tone  $3^s$ , Pause  $11^s$ , Tone  $3^s$ , Pause  $46^s$ .
480. **Rusland. Hvide Hav. Gorlo. Sosnovez Radiofyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 2/104. Berlin 1941.)  
*Sosnovez* Radiofyr paa c.  $66^{\circ} 29',3$  N.  $40^{\circ} 43',2$  E. sender med Frekvens  $303,6$  kc/s (988 m).  
Signalet er:  
Bogstavet *K* .....  $2^m$ .  
Pause .....  $4^m$ .  
Periodc...  $6^m$ .
- Sendetider: I usigtbart Vejr: Uafbrudt, begyndende det 2. Minut af hver Time.  
I klart Vejr: Uafbrudt fra det 2. til det 16. og fra det 32. til det 46. Minut af hver Time.
481. **Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Mjagostrov Baake fornyet.**  
(N. f. S. Nr. 8/535. Berlin 1941.)  
*Mjagostrov* Baake paa c.  $64^{\circ} 23',02$  N.  $35^{\circ} 55',65$  E., paa *Beluschij* Pynt, er fornyet. Sort og hvid vandret sribet, firkantet Pyramide med Midterstang og sort, trekantet Topbetegnelse med Spidsen nedad.
482. **Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Soroka Bugt. Bjelomorsk Havn. Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 3/201. Berlin 1941.)  
I Trælsthavnens indre Del er saavel paa Anlægsbroens NE.-Ende paa c.  $64^{\circ} 31',3$  N.  $34^{\circ} 49',1$  E. som paa Broens S.-Ende tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde:  $2,5$  m. Synsvidde:  $\frac{3}{4}$  Sm. Rød Pyramide.
483. **Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Schuja Bugt. Kentow Baake fjernet.**  
(N. f. S. Nr. 3/199. Berlin 1941.)  
*Kentow* Baaken paa c.  $64^{\circ} 44',6$  N.  $35^{\circ} 05',0$  E. paa Toppen af den største Ø af *Warbar Ludy* Gruppen, er fjernet.
484. **Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Puschlachta Ledefyr. Oplysning om Synsvidde.**  
(N. f. S. Nr. 8/534. Berlin 1941.)  
*Puschlachta* Ledefyr paa c.  $64^{\circ} 49',5$  N.  $36^{\circ} 31',3$  E. har begge en Synsvidde af 6 Sm.
485. **Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Køn Anduvning. Tupitschicha Baake fornyet.**  
(N. f. S. Nr. 3/198. Berlin 1941.)  
*Tupitschicha* Baake paa c.  $64^{\circ} 54'$  N.  $35^{\circ} 07'$  E., paa Toppen af Øen, er fornyet. Sort, trekantet Pyramide, beslaaet med Tremmer, med sort Kugletopbetegnelse.
486. **Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Schischginskaja Salma Ledefyr slukket.**  
(N. f. S. Nr. 8/533. Berlin 1941.)  
Ledefyrene paa E.-Siden af Øen *Schischginsk* paa c.  $65^{\circ} 11',8$  N.  $36^{\circ} 49',2$  E. er slukket.

487. Rusland. Barentshavet. Murmankysten. Lodejnaja Fyrtaarn forandret.  
(N. f. S. Nr. 2/103. Berlin 1941.)  
*Lodejnaja Fyrtaarn* paa  $69^{\circ} 11' N.$   $35^{\circ} 08' E.$ , paa S.-Siden af Bugten, er nu en rød, firkantet Pyramidestub med en hvid, lodret Midterstribe, firkantet Underbygning og hvid, firkantet Platform til Fyrlanteren.
488. Rusland. Barentshavet. Murmankysten. Kola Bugt. Sjet Navolokskij Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 2/102. Berlin 1941.)  
*Sjet Navolokskij Fyr* paa Pynten paa c.  $69^{\circ} 24',_0 N.$   $33^{\circ} 30',_0 E.$  lyser nu mellem Pejlingerne  $165^{\circ}$  og  $14^{\circ}$ .
489. Rusland. Barentshavet. Murmankysten. Kola Bugt. Retinski Taagesignalstation. Oplysning om Plads.  
(N. f. S. Nr. 8/532. Berlin 1941.)  
*Retinski Taagesignalstation* er beliggende paa c.  $69^{\circ} 06',_9 N.$   $33^{\circ} 23',_5 E.$
490. Rusland. Barentshavet. Murmankysten. Kola Bugt. Murmansk Fiskerihavn. Taagesignal oprettet.  
(N. f. S. Nr. 3/197. Berlin 1941.)  
En Taagesignalstation er oprettet paa c.  $69^{\circ} 00',_4 N.$   $33^{\circ} 03',_7 E.$ , paa N.-Enden af Kulbroen, N. for *Seleny* Pynt. Taagesignal, Bogstavet *P* hver  $30^s$ , afgives med elektrisk Membransender.
491. Rusland. Barentshavet. Murmankysten. Kola Bugt. Ledefyr tændt.  
(N. f. S. Nr. 3/196. Berlin 1941.)
1. *Tjuvagubski* Ledefyr.
    - a) Paa  $69^{\circ} 11' 39'' N.$   $33^{\circ} 35' 01'' E.$ , paa den S.-lige Pynt ved Indsejlingen til *Tjuva Bugt*,  $0,1$  Sm  $97^{\circ}$  fra *Tjuvagubski Fyr* er tændt et Fyr, *Tjuvagubski* Forfyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $1^s$ . Synsvidde: 7 Sm.
    - b) Paa  $69^{\circ} 12' 00'' N.$   $33^{\circ} 35' 46'' E.$ ,  $0,16$  Sm  $38^{\circ},_1$  fra Forfyret er tændt et Fyr, *Tjuvagubski* Bagfyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Synsvidde: 7 Sm.  
Hvert af Fyrene a) og b) er anbragt paa en hvid, trapezformet Flade med sort, lodret Midterstribe. Forbaaken er foroven forsynet med en Trekant med Spidsen nedad, Bagbaaken med firkantet Topbetegnelse.  
Ledefyrene, der er synlige mellem Pejlingerne  $8^{\circ}$  og  $68^{\circ}$ , er overet i Pejling  $38^{\circ},_{11}$ .
  2. *Okolnaja* Ledefyr.
    - a) Paa  $69^{\circ} 05' 53'' N.$   $33^{\circ} 27' 24'' E.$ , paa den N.-lige Pynt ved Indsejlingen til *Okolnaja Bugt*, er tændt et Fyr, *Okolnaja* Forfyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $2,5^s$ . Synsvidde: 7 Sm.
    - b) Paa  $69^{\circ} 06' 02'' N.$   $33^{\circ} 28' 53'' E.$ ,  $0,54$  Sm  $74^{\circ},_9$  fra Forfyret, er tændt et Fyr, *Okolnaja* Bagfyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ . Synsvidde: 7 Sm.  
Hvert af Fyrene a) og b) er anbragt paa en hvid, trapezformet Flade med sort, lodret Midterstribe. Forbaaken har foroven en Diamant, Bagbaaken en Ballon.  
Ledefyrene der er synlige mellem Pejlingerne  $45^{\circ}$  og  $105^{\circ}$ , er overet i Pejling  $74^{\circ},_9$ .
492. Rusland. Barentshavet. Murmankysten. Kola Bugt. Baaker holyst.  
(N. f. S. Nr. 3/195. Berlin 1941.)
- a) Forfyr.  
Paa Baaken paa c.  $69^{\circ} 08',_{83} N.$   $33^{\circ} 32',_{52} E.$ , paa *Srednij* Halvøen, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $1,5^s$ . Synsvidde: 7 Sm.
  - b) Midterfyr.  
Paa Baaken paa c.  $69^{\circ} 08',_{62} N.$   $33^{\circ} 32',_{53} E.$ ,  $0,21$  Sm  $177^{\circ},_8$  fra Forfyret, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Synsvidde: 7 Sm.
  - c) Bagfyr.  
Paa Baaken paa c.  $69^{\circ} 08',_{31} N.$   $33^{\circ} 32',_{54} E.$ ,  $0,50$  Sm  $177^{\circ},_8$  fra Forfyret, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Synsvidde: 7 Sm.  
Alle 3 Fyrbaaker er hvide, trapezformede Flader med sort, lodret Midterstribe. Forbaaken har foroven en Trekant med Spidsen opad, Midterbaaken en Trekant med Spidsen nedad og Bagbaaken en Diamant.  
Fyrene, der er synlige mellem Pejlingerne  $148^{\circ}$  og  $208^{\circ}$ , er overet i Pejling  $177^{\circ},_8$ .

## 493. Finland. Petsamo. Liinahamari. Sejladforskrift.

(E. f. S. Nr. 4/105. Oslo 1941.)

Skibe paa Vej til *Liinahamari* Havn i *Petsamo* bør, efter at have rundet de udfor *Vardö* liggende *norske* Øer, holde sig W. for Meridianen 31° E. for at undgaa Minefelter, indtil de nærmer sig *Vuoremi* Fyr paa c. 69° 47',<sub>4</sub> N. 30° 50' E.

De *finske* Territorialfarvande er minefrie indtil 3 Sm fra *Petsamo* Kyst.

Skibe bør derfor holde sig i 1 à 2 Sm Afstand fra Kysten, som praktisk talt er fri for Grunde undtagen ganske nær Land. I Løbet af Februar 1941 er der oprettet Lods-vagt paa *Nurmensätti* paa c. 69° 42',<sub>5</sub> N. 31° 21' E., hvorfra Skibe kan tilkalde Lods til *Petsamo*. Lods kan ogsaa tilkaldes fra *Petsamo* Lodskontor gennem *Petsamo Radio*.

(E. f. S. Nr. 1/108 1941.)

## 494. Norge. Sør—Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.

(E. f. S. Nr. 4/107. Oslo 1941.)

Et Skib ned 8,8 m Dybgaende rapporterer at have rørt Grunden mellem *Asen* og *Nautøflu* Jernstang paa c. 63° 55',<sub>9</sub> N. 9° 47' E. Ved en paa Stedet foretagen Undersøgelse blev der fundet flere nye Grunde med Dybder mellem 5 og 10 m.

Søfarende advares imod at benytte Løbet imellem *Asen* og *Nautøflu*.

## 495. Danmark. Horns Rev. Lystønde genudlagt. Vintersømærke inddraget.

Lys- og Fløjtetønden *Slugen N.* paa 55° 34' (11") N. 7° 47' (40") er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

(E. f. S. Nr. 6/360 og 8/409 1941.)

## 496. Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt. Vintersømærker inddraget.

Lys- og Fløjtetønderne *Graadyb SW.* paa 55° 24' (11") N. 8° 10' (39") E. og *Graadyb* paa 55° 25' (34") N. 8° 14' (05") E. samt Lystønderne *Graadyb Barre* paa 55° 26' (27") N. 8° 15' (56") E. og *Skallingen SW.* paa 55° 26' (58") N. 8° 17' (09") E.

(E. f. S. Nr. 2/167 og 5/311 1941.)

## 497. Tyskland. Elben. Scharhorn Riff. Oplysning om Vrag.

(N. f. S. Nr. 10/662. Berlin 1941.)

Et Vrag ligger sunket paa c. 53° 58',<sub>4</sub> N. 8° 27',<sub>1</sub> E. Mindre Skibe advares imod at befare Stedet. Vraget bliver ikke afmærket.

## 498. Tyskland. Weser. Hammelwarden. Farge. Oplysning om Signalstationer.

(N. f. S. Nr. 10/663. Berlin 1941.)

Signal- og Varselsstationer findes

a) ved *Hammelwarden* paa 53° 15' 54" N. 8° 28' 54" E. ogb) ved *Farge* paa 53° 12' 24" N. 8° 30' 40" E.

(Se Tillæg.)

## 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.*Tyskland:*

R.D. 3 Die Weser vom Dwars Gat bis Wremer Loch.

R.D. 4 Die Weser vom Wremer Loch bis Bremerhaven.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

## 499. Danmark. Bornholm. Rønne Taagesignal atter i Orden.

*Rønne Havn* Taagesignal paa 55° 05' 42" N. 14° 41' 27" E., paa W.-Siden af Bølgebryderen paa *Søndre-Rev*, er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 9/412 1941.)



500. (T). Sverige. Oskarshamn Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 10/514. Stockholm 1941.)  
*Grimskallen västra övre* Fyr og *Grimskallen nedre* Fyr paa c. 57° 16' N. 16° 29' E. er slukket for Vinterperioden.
501. (P). Sverige. Stockholm Skærgeard. Granhamustjärden—Kanholmsfjärden (Rödlögaleden). Fyr forandres.  
(U. f. s. Nr. 10/513. Stockholm 1941.)  
Ved *Stenkobbsgrund* Fyr paa c. 59° 26' N. 18° 57' E. skal Grænsen mellem uforstærket rødt og grønt Lys forandres fra Pejling 280° til Pejling c. 305°. Samtidigt vil det røde Lys blive forstærket i Vinklen mellem Pejlingerne c. 265° og c. 305°. Synsvidden i denne Vinkel bliver 9 Sm.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

502. Danmark. Kattegat. Vesborg Fyr SW. Drivende Vraggods.  
Svært, drivende Vraggods er den 8. Marts observeret paa c. 55° 43',<sub>5</sub> N. 10° 28' E., c. 4 Sm 230° fra *Vesborg* Fyr.
503. Danmark. Kattegat. Østre-Flak W. Skibsfartshindring.  
E. f. S. Nr. 8/404 1941 annulleres og erstattes med:  
En Skibsfartshindring rapporteres i 11 m Vand paa c. 56° 58',<sub>4</sub> N. 10° 51',<sub>0</sub> E., c. 1,<sub>5</sub> Sm W. for *Østre-Flak* Fyrskibs Plads.  
(E. f. S. Nr. 8/404 1941.)  
(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

504. Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt. Vintersømærker inddraget.  
Lystønderne *Søren Jessens Sand* paa c. 55° 27',<sub>6</sub> N. 8° 19',<sub>2</sub> E. og *Stejlen* paa c. 55° 28',<sub>2</sub> N. 8° 20',<sub>7</sub> E. samt Lys- og Fløjtetønden *Fanø Sandende (Jerg)* paa c. 55° 29',<sub>0</sub> N. 8° 22',<sub>3</sub> E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 54/2974 1940.)

## Ekstra-Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

505. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.  
Den 16. Marts 1941 afholdes militære Skarpskydningsøvelser ved *Jægerspris* fra Kl. 0900 til Kl. 1200.  
Under Skydningen hejses et Spunsflag paa en Mast paa *Nissebakker* paa c. 55° 53' N. 11° 56' E. Naar Spunsflaget er hejst, er det forbudt at komme Kysten mellem *Nissebakker* og *Over-Draaby* nærmere end 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Sm.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

506. Danmark. Jyllands W.-Kyst. Tyborøn. Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Spirtønde inddraget.  
*Tyborøn* Lys- og Fløjtetønde paa 56° 42' (54") N. 8° 10' (30") E. er genudlagt. Den røde Spirtønde er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 6/340 1941.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

*Det nye illustrerede og  
underholdende Magasin*

Om Bord i Skibene —  
paa Kontorerne —  
i Hjemmene —

overalt har „*Verden over*“ Læsere

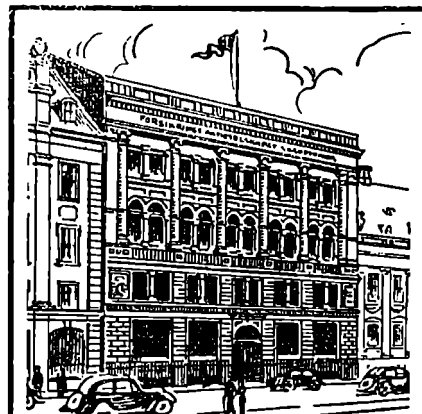
Af den første Anmeldelse:

Det maa have alle Betingelser for at slaa an.  
Det er ikke et af den Slags, som man kigger  
igennem paa fem Minutter og saa er man  
færdig. Bladet er lagt an paa at være et rig-  
tigt Læseblad, stort — meget stort endda, 84  
Sider — broget og virkelig oplysende. Man faar  
noget at vide af dette Blad fra hele Verden og  
fra en Mængde forskellige Omraader.

Køb og læs det nye Magasin.

84 Sider - 80 Billeder - 28 Artikler - Pris Kr. 1.50  
Faas i enhver Boghandel, Kiosk og Bladudsalg.

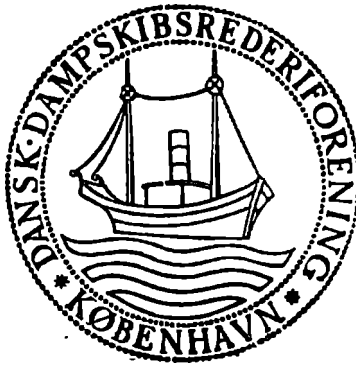
AKTIESELSKABET NAUTISK FORLAG  
AMALIEGADE 33 . KØBENHAVN K.



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316



### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Activ«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 C. Clausen, Haderslev.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Bugerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rederi A/S »Isafold«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S »Mototramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linjerederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 12

FREDAG 21. MARTS 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

The battle of the Atlantic fortsættes med uformindsket Styrke. Tallene paa sænket Handeltonnage har i de sidste Par Uger været væsentligt større end det ugentlige Gennemsnit fra Krigen Begyndelse, men om dette nu beror paa Tilfældigheder, eller om det vil vise sig at være et varigt Fænomen, er et Spørgsmaal, som kun Fremtiden kan besvare.

I Forbindelse med Tabet af Handelstonnage fortjener det iøvrigt at fremhæves, at ifølge Oplysninger fra Lloyds er der i de første 18 Maanedes af Krigen sænket ialt smaa 5 Mill. Br. Reg. Tons engelsk eller for England sejlene Handelsskibsrum. Dette Tal, hvor alvorligt det end er, ligger dog betydeligt under, hvad der fra anden Side opgives at være sænket, men det gør det forslaaeligt, at den engelske Arbejdsminister, Mr. Bevin, den ene Gang efter den anden henviser til Nødvendigheden af, at alle Ressourcer af Mennesker og Materiel sættes ind i Skibsbygningsindustrien. Den engelske Værftsindustri Kapacitet er, om end den største i Verden, dog næppe i Stand til i det lange Løb at dække de ved Søkrigen opstaaede Tab, og det er utvivlsomt i Erkendelsen heraf, at Præsident Roosevelt i sin Radiotale sidste Lørdag udtalte, at Amerika ikke alene vilde levere England Krigsmateriel, men ogsaa, saafremt det var nødvendigt, skulde vide at sørge for, at den nødvendige Tonnage til Transporten heraf var til Stede, og Præsident Roosevelt henviste i denne Forbindelse til, at Amerikas industrielle Kapacitet nu var langt større end under Krigen 1914—18, saaledes at Produktionen kunde accelereres i langt hurtigere Tempo end den Gang. Om Antallet af de Handelsskibe, Amerika kan færdigbygge i indeværende Aar, foreligger der iøvrigt forskellige New York-Telegrammer, men da Tallene, der nævnes, svinger mellem 200 og 500 Dampere à 7500 Ts. Stykket, kan noget paalideligt Skøn naturligvis ikke bygges herpaa, men selv om det virkelige Tal kun ligger midt imellem, er dette dog heller ingen daarlig Præstation, naar Hensyn tages til, at U. S. A.s Produktion af Skibe i 1938 kun var ca. 8000 Br. Reg. Ts. større end Danmarks, nemlig ca. 166.000 Br. Reg. Ts.

Tonnageknapheden er iøvrigt stadig det mest fremtrædende Træk paa de oversøiske Markeder. Fra Dagspressen vil det være bekendt, at Peru nu ogsaa har rekvireret et dansk Skib, og det varer vel næppe længe, førend de andre Lande, hvor der ligger dansk Tonnage oplagt, tager lignende Forholdsregler. Størst Interesse knytter der sig naturligvis til de i Staterne oplagte Skibes Skæbne, men dette Spørgsmaal er endnu, da dette skrives, ikke afgjort.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de forskellige oversøiske Markeder foreligger der desværre stadig kun sporadiske Oplysninger. De engelske Regeringerater er, saavidt vides, uforandrede, men i de frie oversøiske Trades har der fundet nye Ratestigninger Sted. Ilmenit fra Colachel til USNH. rapporteres nu sluttet til \$26:—, og det antydes, at denne Rate kan forbedres yderligere. For Gunnies fra Calcutta til USNH. eller Gulf indikeres 62 Cents per Bale Fod paa Netcharter. I Farten mellem Nord- og Sydamerika er der livlig Efterspørgsel efter Tonnage. Kul fra Hampton Roads til Lower Plate er sluttet til

\$6.50, og for Hørfro fra Santa Fe til USNH. er betalt \$21:—. Et af de mest typiske Tegn paa Tonnageknapheden er dog den meget faste Tendens, der gør sig gældende paa Timechartermarkedet. Almindelige 3000/4000 Ts. Dampere betales med omkring \$7.50/\$8:— i Vestindiafarten, og en 7500 Tonner skal have faaet \$7.50 for en W.C.S.A. Round.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene i det store og hele uforandrede. Der er livligt Udbud af Ordre, og i de Trades, hvor Rate og Betingelser ikke er fastlagte, er Tendensen fast. Der har været nogen Befragtning af Kul- og Koks fra vesttyske Havne til Danmark.

### SØ- OG HANDELSRETSDOM

Sø- og Handelsretten har maattet tage Stilling til, Shvem der bærer Ansvar, hvis der mangler noget af Ladningen. I dette Tilfælde drejer det sig om en indviklet Kartoffeltransport.

Sagen var rejst af fhv. Grosserer, nu Højskoleforstander Gunnar Thomsen, Hadsten, mod Speditør P. V. Øhrstensen. Kravet lød paa 2089 Kr. 50 Øre, subsidiært et Beløb efter Reltens Skøn. — Speditøren paastod Frifindelse mod Betaling af 783 Kr. 87 Øre, subsidiært 973 Kr. 08 Øre.

Under Sagen var der foretaget Procesmeddelelse overfor Speditør Aage Christensen, Aalborg, Rederiet for Motorskibet »Skjoldborg«, Kaptajn W. Skjoldborg, og Københavns Stevedore Co., der alle har givet Møde under Sagen.

Det drejede sig om Omfanget af Speditørens Erstatningspligt i Anledning af en af Thomsen paastaaet Manko paa 159 Sække af et Parti Kartoffler, som er forsendt med det af Speditøren fragtede Motorskib »Skjoldborg« fra Aalborg til København. Speditøren vilde kun erstatte 87, subsidiært 108 Sække og hævdede, at Thomsens Prisberegning var for høj.

Thomsen afsendte den 30. April 1940 400 Sække Kartoffler til København, men efter Ankomsten udleveredes kun 241 Sække. Kartofflerne var befordret som Stykgodsfragt sammen med en Række andre Varer, herunder 2 Partier Kartoffler paa 300 Sække hver og 1 Parti paa 1247 Sække. Speditøren gjorde gældende, at der ikke forelaa Bevis for, at 400 Sække var afsendt, samt at Kaptajnen paa Ladningsmanifestet havde angivet, at der manglede 72 Sække. Heroverfor hævdede Sagsøgeren, at der var betalt Fragt for 400 Sække og ogsaa modtaget Kvittering for 400.

Sø- og Handelsretten kan ikke give Speditøren Medhold i, at Godssets Indladning og Udlosning er sket paa Afsenderens Risiko, saaledes at Speditøren intet Ansvar har for Sække, som ikke er indladet, samt at indstævnte ikke er ansvarlig for eventuelt stjaalne Sække, da Motorskibet »Skjoldborg« ikke gik i Rutefart og der ikke foreligger særlig Aftale om, at de sædvanlige Betingelser for Ruteskibe skulde gælde for Transporten.

Retten er derefter enig med fhv. Grosserer Thomsen i, at der efter de foreliggende Oplysninger maa antages, at der er indladet 400 Sække Kartoffler. Speditøren er saaledes ansvarlig for den foreliggende Manko paa 159 Sække. Prisen for disse har Retten beregnet til 9 Kr. 75 Øre pr. Sæk eller ialt 1550 Kr. 25 Øre, hvilket Beløb Speditøren blev dømt til at betale. Endvidere skal han betale 200 Kr. i Sagsomkostninger.

### DET PRIVATE INITIATIV

Hvordan man i Tyskland ser paa det private Initiativ, fremgaar af den Tale, som Rigsøkonomiminister Funk har holdt paa den tyske Rigsbanks Generalforsamling. Det hedder deri bl. a.:

— Børsen beherskedes i Maanedesvis af en ligefrem kronisk Materiale-mangel, der maatte bevirke sligende Kurser. Gennemsnitligt er Aktiekurserne steget mere,

end Rentenedsættelsen synes at have relfærdiggjort. Til Tider laa Aktiernes effektive Rente (*die Aktienrendite*) næppe over Renten af Rigslaan. Her synes i vid Udstrækning at have hersket en fuldkommen Begrebsforvirring. Naar Privatøkonomien bliver risikoløs, opgiver den sig selv. Saa behøver man nemlig ikke længere nogen Privatøkonomi! Den højere Forrentning er jo netop begrundet i den større Risiko. Hvis den private Foretagsomhed og de private Banker ikke længere har nogen Risiko og ikke mere vil overtage nogen Risiko, saa vilde vi jo komme til en Slags privilegeret Apoteker-Økonomi. Og jeg har virkelig ingen Tilbøjelighed og heller intet Talent for Stillingen som Stortysklands Generalapoteker. Det evindelige Raab paa Rigsgarantier er ligefrem en Falliterklæring for det private Initiativ og Privatøkonomiens Ansvarsglæde. Der er ulvivlsomt i Dag — og vil der ogsaa i Fremtiden være — Opgaver, der kun kan optages og løses som Samfundsopgaver. Heri skulde den private Økonomi i vid Udstrækning tage Del. Men derud over vil der for det private Initiativ og den private erhvervsdrivende være en vid Mark for Beskæftigelse, og efter Krigen vil denne Mark blive udvidet i højeste Grad. Ganske vist vil denne Beskæftigelse være forbundet med Risiko. Det er en naturlig Opgave for Erhvervs- og navnlig Skattepolitikken ikke at belaste og reglementere Erhvervslivet saaledes, at enhver Overtagelse af Risiko gøres umulig paa Forhaand.

#### KRIGSFORSIKRINGEN FOR HAVNE OG LODSER

Landstinget har gjort Lovene om Krigsforsikring af Havne og Krigsulykkesforsikring af Lodser færdig. Under Behandlingen udtalte Borgmester *Niels Nielsen*, Rønne (S.), Ønske om, at den sidste Lov ogsaa kommer til at omfatte de kommunale Lodser. Handelsminister *Halfdan Hendriksen* svarede, at de kommunale Lodser, Havnelodserne, ikke er dækket af Loven, men er beskyttet ved Loven af 1936, suppleret med Lov af 1940. Dette gælder 27 Havne. Ministeren erklærede sig imidlertid beredt til at forhandle Spørgsmaalet med Marineministeren.

#### DE TO DANSKE SKIBES FORLIS

I Anledning af forskellige Forespørgsler erfarer Ritzaus Bureau, at Meddelelserne om, at de danske Skibe »Paris« og »Algarve« er gaaet under, er indløbet hertil fra det danske Gesandtskab i London. Der vides her intet om, hvor eller under hvilke Omstændigheder Forlisene har fundet Sted, men det tør formodes, at de 2 Skibe har sejlet under engelsk Flag.

#### U. S. A.'s SKIBSFART

I velunderrettede Kredse erklærer man, at den amerikanske Skibsfartskommission agter at bruge talrige amerikanske Skibe, der i Øjeblikket sejler under fremmed Flag, til Transport af forskellige Varer til de Forenede Stater. Man mener, at 285 amerikanske Skibe i Øjeblikket sejler under udenlandsk Flag. Skibsfartskommissionen vil søge at naa til en Aftale med Ejerne af disse Skibe, men det fremhæves samtidigt, at der allerede er vedtaget en Lov, som berettiger til at rekvirere Skibe i amerikansk Eje, dersom der foreligger ekstraordinære Omstændigheder. De sagkyndige i Kommissionen mener, at naar de Forenede Stater har faaet Raadighed over de nævnte Skibe, vil det være muligt at afstaa et Antal Skibe til England.

#### PERU BESLAGLÆGGER ET DANSK MOTORSKIB

Det danske Fragtskib »Irland«, der allerede i længere Tid har ligget i Havnen i Callao, blev forleden besat af peruanske Marinetropper, der beslaglagde Skibet til Brug for Peru.

»Irland« er et Motorskib paa 3173 B.R.T., der tilhører A/S Det dansk-franske Dampskibsselskab.

Beslaglæggelsen af »Irland« skete paa Grundlag af en Beslutning af det peruanske Ministerraad, som dekreterede denne Forholdsregel grundet paa Mangelen paa Skibstonnage. Beslaglæggelsen af Motorskibet, der nu sejler under peruansk Flag, vil vedvare indtil Krigens Slutning mod Ydelse af Godtgørelse.

#### SOVJETS HANDELSFLAADE

I følge Udtalelser til Sovjetpressen fornylig af Vicefolkekommissæren for Sovjetunionens søgaaende Handelsflaade bygges der for Tiden paa Marti-Værftet i Odessa to Søsterskibe med elektrisk Dieselmotorkraft: »Trud« og »Proletarii«. Det bliver de første i Sovjetunionen byggede Fartøjer af denne Type. Vicekommissæren meddelte, at »Trud« og »Proletarii« bygges til Fart paa Verdenshavene og skal indlemmes i Sovjetunionens Handelsflaade i 1942. De nye Fartøjer er 152 m lange og med 19,000 Tons Displacement. Drivkraften for hvert af Skibene leveres af to 9-cyl. Dieselmotorer med højt Omdrejningstal. Motorerne er 5 Gange saa lette som de almindelige Dieselmotorer paa hidtidig byggede Motorskibe. Kraftanlægget er paa 9000 HK., og Skibene faar en Fart af 13,4 Knob.

Brændselsbeholdningen paa hvert af Skibene er tilstrækkelig til 10,000 miles Sejlads. Dette tillader Motorskibene at foretage Rejser til Amerika og tilbage eller til det fjerne Østen uden at optage Brændselsforsyninger paa Vejen.

Hovedmotorerne bliver ved Hjælp af et særligt Apparat manøvreret fra Kommandobroen.

#### DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

Det forenede Dampskibs-Selskab har udsendt følgende Regnskabsmeddelelse:

Paa et Mandag afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for Det forenede Dampskibs-Selskab Regnskabsafslutningen for 1940, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af 15,085,948 Kr. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration 3,106,356 Kr., Skatter udover det paa forrige Aars Regnskab afsatte Beløb 1,170,201 Kr., Renter af 6 pCt. Reservefondsbeviser 1,380,000 Kr. og Personalets Pensionering 470,682 Kr., ialt 6,127,239 Kr., udgør Nettooverskudet 8,958,709 Kr., som tillagt Overførsel fra 1939, 1,768,828 Kr., giver til Disposition 10,727,537 Kr.

Af dette Beløb foreslaas anvendt til Afskrivning paa Skibe 3,333,000 Kr., paa Lægtene og Pramme 25,000 Kr., paa Pakhuse og Inventar 91,880 Kr. samt henlagt til Konto for Skatter 1,000,000 Kr. og en Afskrivningskonto for Garantiforskrivning i Krigsforsikringen for danske Skibe 990,061 Kr., ialt 5,439,942 Kr. Af det derefter fremkomne Beløb, 5,287,595 Kr., foreslaas at udbetale 6 pCt. Dividende med 1,800,000 Kr., at afholde Bestyrelsens Tantième 18,925 Kr., at overføre til en Konto for Tantiémegrænsning i H. t. Lov af 30. Maj 1940 23,075 Kr., tilsammen 1,842,000 Kr., og at overføre Restbeløbet, 3,445,595 Kr., til næste Aar.

Den lovmæssige og den ekstraordinære Reservefond andrager uforandret ialt 13,500,000 Kr. Til den ifjor oprettede Nybygnings Reservefond er fra indgaaede Erstatninger for krigsforliste Skibe overført 3,198,286 Kr., hvorved Kontoen er forøget til 4,687,651 Kr.

D. F. D. S. har trods de store Vanskeligheder for Ruteskibsfarten i 1940 haft et Driftsoverskud paa godt 15 Mill. Kr. mod 19,6 Mill. Kr. Aaret forud. Administrationsudgifterne har andraget 3,106,356 Kr. eller ca. 200,000 Kr. mindre end foregaaende Aar, og til Konto for Skatter, hvor der sidste Aar blev afsat 2,5 Mill. Kr., er yderligere medgaaet 1,170,201 Kr. Renten af de 6 pCt.s Reservefondsbeviser beløber sig til 1,380,000 Kr., og efter Fradrag af Bidrag til Pen-

sionering fremkommer der et Netto-Overskud paa 8,958,709 Kr. mod 15,232,832 Kr. for 1939.

Der bliver da til Disposition inklusive det overførte Beløb 1,768,828 Kr. ialt 10,727,537 Kr. Heraf anvendes til Afskrivninger ca. 3,5 Mill. Kr. mod 6 Mill. Kr. foregaaende Aar, og til Skatter hensættes 1 Mill. Kr. Samtidig afholdes et næsten lige saa stort Beløb, 990,061 Kr., til Afskrivning paa Konto for Garantiforskrivning i Krigsforsikringen for danske Skibe, og efter Udbetaling af Tantième og Hensættelse til Konto for Tantièmebegrænsning bliver der til Rest at overføre til nyt Regnskab 3,445,595 Kr., en Fordobling af det overførte Beløb fra foregaaende Regnskab.

Selskabets Reserver andrager herefter: Lovmæssig Reservefonds Konto 7,500,000 Kr., Ekstraordinær Reservefonds Konto 6,000,000 Kr., Nybygnings Konto 4,687,651 Kr., og naar hertil lægges det overførte Beløb, 3,445,595 Kr., ialt 21,633,246 Kr. overfor en Aktiekapital paa 30 Mill. Kr.

Dividenden er som nævnt ansat til 6 pCt. eller næsten Maksimumudbytte. De tre foregaaende Aar har der været udbetalt 8 pCt.

I den Beretning, som ledsager Regnskabet, hedder det ganske kort, at i den Udstrækning, som det paa Grund af Krigsforholdene og den strenge Isvinter var muligt, opretholdt Selskabet sine Ruter indtil den 9. April 1940. Efter dette Tidspunkt er Ruteafarten paa Østersøen, Norge og Sverige samt de indenlandske Ruter blevet fortsat, saa vidt Forholdene har tilladt det, medens de øvrige i de hjemlige Farvande værende Skibe, som er egnede dertil, har været anvendt i fri Fart særligt ved Tilførsler til Landet.

I Aarets første Maaneder var Driften økonomisk set meget tilfredsstillende, og dette har i høj Grad paavirket det samlede Aarsresultat.

Ved Aarets Udgang havde Selskabet 9 Skibe oplagt i neutrale Havne, medens 20 Skibe, der er udenfor Selskabets Kontrol, maa formodes at være i Fart. Meget smertelige Tab af Menneskeliv og Materiel har Selskabet lidt, idet ikke mindre end 11 Skibe er forlist i Aarets Løb, hvorved 148 Mand af Skibenes Besætninger omkom.

Flaaden bestod 1. Januar 1940 af: 72 Dampskibe, 23 Dieselmotorskibe, 10 Bugserfartøjer og 5 søgaaende Lægere med en samlet Brutto Register-Tonnage af 179,344 Tons, endvidere 48 dækkede Pramme 3654 Tons og 1 Kulelevator 86 Tons paa ialt 183,084 Tons.

I Aarets Løb fragik: ved Krigsforlis af Dampskibene »Bellona«, »Charkow«, »Gorm«, »Maryland«, »Minsk«, »Rhône«, »Sigrun«, »Sleipner« og »Vidar« samt af Dieselmotorskibene »Algier« og »Argentina« en samlet Brutto Register-Tonnage af 21,994 Tons og ved Ommaaling af ældre Skibe 7 Tons ialt 22,001 Tons.

Flaaden bestod saaledes ved Udgangen af 1940 af: 63 Dampskibe, 21 Dieselmotorskibe, 10 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægere, 48 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af 161,083 Tons. Selskabet ejede ved Aarets Slutning det samme Antal aabne Pramme som ved Aarets Begyndelse, nemlig 40 Stk., med en samlet Bæreevne af 2610 Tons.

Under Bygning var ved Aarets Udgang hos A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri Dieselmotorskibet »Kronprins Frederik« paa ca. 4100 Brutto Register-Tons og hos Frederikshavns Værft og Flydedok A/S 1 Dieselmotorskib paa ca. 3200 Brutto Register-Tons til Amerika-farten.

I Beretningen findes som sædvanlig en Række supplerende Oplysninger til Regnskabet, hvoraf fremgaar, at Kapital Konto for Ejendomme er uforandret, og at Prioritetets Konto er formindsket med de i 1940 betalte Afdrag 23,193 Kr.

Selskabet har i Aarets Løb forøget sin Interesse i fremmede Foretagender med 201,239 Kr. 20 Øre, hvorefter den er bogført med 9,771,786 Kr. 52 Øre, som efter Aktivernes Kursværdi pr. 31. December 1940 udviser en passende Kursreguleringsreserve.

Da Krigsforsikringen for danske Skibe ikke har udbetalt Forsikringssummerne for 9 af de i Aarets Løb forliste 11 Skibe, er disse Erstatningssummer opført under denne Konto med 7,056,667 Kr. 83 Øre.

Til Nybygnings Reservefonds Konto er ligesom ifjor overført Forskellen mellem Erstatning og bogført Værdi for de 2 krigsforliste Skibe, for hvilke Erstatningssummerne er udbetalt. Endvidere er til denne Konto for alle de krigsforliste Skibe overført Erstatningssummerne fra en af Selskabet selv overtaget Excedentforsikring. Kontoen er herved ialt forøget med 3,198,286 Kr. 45 Øre og andrager derefter 4,687,651 Kr. 47 Øre.

For de 9 Skibe, for hvilke Erstatning endnu ikke er indgaaet fra Krigsforsikringen for danske Skibe, er Forskellen mellem Erstatning og bogført Værdi overført til Krigs-Havari Konto, som udviser 2,176,384 Kr. 20 Øre.

Konto for Reservefondsbeviser er formindsket med 500,000 Kr. ved Indfrielse af de pr. 2. Januar 1940 udtrukne Reservefondsbeviser.

Skattekontoen udviste den 1. Januar 2,615,484 Kr. 03 Øre. I Aarets Løb er betalt: Skatter i Udlandet 4553 Kr. 75 Øre, Kommuneskat 425,502 Kr. 67 Øre og Statskat 3,355,628 Kr. 22 Øre, ialt 3,785,684 Kr. 64 Øre. Differencen 1,170,200 Kr. 61 Øre er afholdt af Aarets Driftsoverskud. Til Betaling af Skatter i 1941 afsættes 1,000,000 Kr.

Konto for løbende Garantier. Ved Afsættelse til Afskrivnings Konto for Garantiforskrivning i Krigsforsikringen for danske Skibe er Kontoen formindsket med 990,061 Kr. 25 Øre og ved Bortfald af Garantier med 83,810 Kr. 50 Øre. Samtidig er Kontoen forøget med 50,000 Kr.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Aarsberetning

Dampskibsselskabet »Pacific«, hvis Regnskab vi omlatte i sidste Nummer, har udsendt sin Aarsberetning, hvori det bl. a. hedder.

I de første Maaneder af Aaret lagde den haarde Isvinter betydelige Hindringer i Vejen for Skibsfarten. Nogle af Skibene maatte lægges op og kom først i Fart igen i Begyndelsen af Marts Maaned.

Der blev imidlertid gjort nogle fordelagtige Rejser fra England til Danmark med Kul og Koks indtil 9. April, da Danmark blev besat. Halvdelen af vore Skibe var da i hjemlige Farvande, medens Resten blev beslaglagt af en krigsførende Magt, og med disse Skibe har vi hidindtil ikke haft nogen Forbindelse. De hjemmenværende Skibe har hovedsagelig gjort Pligtrejser for Fragnævnet, hvorved Fortjenesten er blevet stærkt begrænset, men har ogsaa udført en Del ret fordelagtige Rejser paa Østersøen.

Nogle af Skibene har i det forløbne Aar haft alvorlige Havarier som Følge af den svære Is, og desuden strandede s.s. »Prins Knud« i Begyndelsen af Februar Maaned ved Englands Østkyst; først i Slutningen af Marts kom den af Grunden efter at have lidt betydelig Bundskade. Endvidere grundstødte s.s. »Stockholm« i Sommer i Østersøen, men kom ret hurtigt flot igen, dog med betydelige Skader i Bunden, som blev midlertidig repareret i Sverige; den endelige Reparation fandt Sted her i København.

### »Torm« 12 pCt.

I Meddelelsen om Dampskibsselskabet »Torm«s Regnskabsresultat hedder det:

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Torm« meddeler, at Skibenes Driftsoverskud for 1940 med Tillæg af Renter 363,396 Kr. udgør 3,009,886 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1939, 422,560 Kr.

Efter Afholdelse af Administrationsudgifter, Skatter, Kaplak og Tantiører er til Disposition 2,425,227 Kr. — Paa et Tirsdag afholdt Bestyrelsesmøde besluttedes det at foreslaa udbetalt i Udbytte 12 pCt. med 720,000 Kr., at henlægge til en Assurancefond 750,000 Kr., til Fond til Imødegaaelse af Garantiforpligtelse for Krigsforsikringen for danske Skibe 122,271 Kr., til Dispositionsfond 180,000 Kr., og at overføre til næste Aar 652,956 Kr.

Det fremgaar heraf, at Driftsoverskudet for 1940 udgør godt 3 Millioner Kr. mod næsten 4 Mill. Kr. Aaret forud. Efter Afholdelse af Administrationsudgifter, Skatter m. m. bliver der til Disposition 2,425,227 Kr., hvoraf 720,000 Kr. benyttes til 12 pCt. Udbytte. Maksimumsdividenden er 17<sup>4</sup>/<sub>10</sub> pCt. Til en Assurancefond henlægges 750,000 Kr., til Fond til Imødegaaelse af Garantiforpligtelse for Krigsforsikringen 122,271 Kr., og efter at der er henlagt 180,000 Kr. til Dispositionsfond, bliver der 652,956 Kr. at overføre til næste Aar, eller godt 200,000 Kr. mere end foregaaende Aar. For 1939 var der til Disposition 2,722,560 Kr., hvoraf udbetaltes 20 pCt. Udbytte, medens der til lovmæssig Reservefond henlagdes 500,000 Kr. og til Ekstra-Reservefond 600,000 Kr.

Selskabets Flaade bestod ved Begyndelsen af 1940 af 7 Motorskibe og 17 Dampere paa 63,100 Tons Dødvægt. Heraf er Dampene »Tekla« og »Anse« krigsforlist og Damperen »Freya« forlist under de vanskelige Isforhold i Kattegat.

### »Orient« 7<sup>4</sup>/<sub>10</sub> pCt.

Regnskabsmeddelelsen fra Dampskibsselskabet »Orient« har følgende Ordlyd.

Paa et i Dampskibsselskabet »Orient« afholdt Bestyrelsesmøde blev det vedtaget af Overskudet for 1940, som inklusive Overførsel fra 1939 andrager 2,067,094 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen efter Afholdelse af Administrationsudgifter 147,515 Kr., Skatter 184,213 Kr., Afskrivninger paa Skibene 550,000 Kr., paa m.s. »Tacoma«s Forlis Konto 50,000 Kr., og paa Garantiforpligtelse til Krigs-

forsikringen for danske Skibe 205,000 Kr., at udbetale et Udbytte paa 7 $\frac{1}{2}$  pCt., hvilket er det Maksimum, som Løven tillader.

Tantiører til Bestyrelse, Direktion og Personale samt Henlæggelse til Konto for Tantiørebegrænsning i Henhold til Lov Nr. 285 af 30. Maj 1940 andrager ialt 67,026 Kr., hvorefter fremkommer en Saldo stor 491,116 Kr., at overføre i ny Regning.

Overskudet for 1940 er, efter Fradrag af det overførte Beløb 2,056,996 Kr. mod 2,167,811 Kr. for 1939, altsaa en lille Tilbagegang paa kun 100,000 Kr. Der afskrives 550,000 Kr. paa Skibene mod 700,000 Kr. Aaret forud, da der endvidere henlagdes 550,000 Kr. til Ekstra-Reservefond. Efter Afholdelse af Skatter og Administrationsudgifter m. m. og Afskrivning 205,000 Kr. paa Garantforpligtelse til Krigsforsikringen, bliver der 7 $\frac{1}{2}$  pCt. til Aktionærerne, hvilket er Maksimumsudbytte. For 1939 fik Aktionærerne 10 pCt. plus 5 pCt. i Bonus i Anledning af 25-Aars Jubilæet. Som det vil ses, foretages der ingen Henlæggelser til Reserver, men det overførte Beløb forøges op til næsten 500,000 Kroner.

Ved Krigsforlis har Selskabet i Aarets Løb mistet Motorskibet »Tacoma«, der blev sænket under Angrebet paa Dakar.

#### »Dania« 6 $\frac{1}{3}$ pCt.

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »Dania« meddeler:

Overskudet for 1940, inklusive en Overførsel fra sidste Aar paa 107,059 Kr., andrager 428,846 Kr. Efter Fradrag af Tantiører bliver til Rest 417,103 Kr., som Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at anvende med 160,000 Kr. til Afskrivninger paa Skibene, 95,000 Kr. til 6 $\frac{1}{3}$  pCt. til Aktionærerne og 162,103 Kr. til Overførsel til næste Aar.

For 1939 blev der udbetalt Aktionærerne 12 pCt., for 1938 7 pCt., for 1937 10 pCt. og for 1934 4 pCt. Det nu offentliggjorte Regnskab viser i Sammenligning med Regnskabet for i Fjor en meget betydelig Nedgang i Overskudet, der paa det nærmeste er halveret. Regnskabet for 1939 viste nemlig et Overskud paa 645,221 Kr., hvortil kom en Overførsel paa 73,743 Kr., saaledes at der var til Generalforsamlingen Disposition 718,964 Kr. Herfra gik 31,187 Kr. i Tantiører til Forretningsføreren, 10,036 Kr. i Tantiører til Bestyrelsen og 310,681 Kr. til Afskrivning paa Skibene, og Resten blev fordelt med 12 pCt. til Aktionærerne med 180,000 Kr., 80,000 Kr. til Dispositions-fondet, og endelig overførtes 107,059 Kr. i ny Regning.

Overskudsnedgangen i »Dania« har sin Grund i de meget vanskelige Forhold, Selskabet har haft at arbejde under, idet Halvdelen af Selskabets Tonnage ligger i Udlandet.

#### »Myren« 8 pCt.

Om Regnskabsresultatet i Dampskibsselskabet »Myren« oplyses i den udsendte Meddelelse:

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« meddeler, at Drifts-Overskudet for 1940 incl. Saldo fra forrige Aar 272,796 Kr., og Renter 74,005 Kr., andrager 1,560,060 Kr.

Efter Fradrag af Administrations-Omkostninger, Skatter etc. bliver Netto-Overskudet 1,296,890 Kr. Heraf foreslaar Bestyrelsen at afskrive paa Skibene 450,000 Kr., at henlægge til lovmæssig Reservefond 30,000 Kr. og til Dispositions-fonden 250,000 Kr. samt at udbetale i Udbytte 8 pCt. med 320,000 Kr.

Efter Udredelsen af Tantiører til de Kommitterede fremkommer der en Saldo paa 219,685 Kr., som overføres til 1941.

Selskabets Netto-Overskud for 1940 andrager 1,296,890 Kr. mod 1,598,043 Kr. forrige Aar. Der afskrives ligesom Aaret forud 450,000 Kr. paa Skibene, Reservefonden faar 30,000 Kr. mod 55,000 Kr. for 1939, og til Dispositions-fonden henlægges 250,000 Kr. mod 300,000 Kr. Aktionærerne faar som nævnt 8 pCt. Udbytte, hvilket næsten er Maksimum (8 $\frac{1}{2}$  pCt.), mod 12 pCt. foregaaende Aar, hvor Udbyttet blev sat op fra 7 pCt. for 1938, og Resten, 219,685 Kr., overføres til nyt Regnskab.

#### »Dansk-Fransk« 5 pCt.

»Det Dansk-Franske Dampskibsselskab« meddelte forleden Regnskabsresultatet for 1940, hvoraf fremgaar, at Selskabet giver 5 pCt. i Udbytte. I den udsendte Meddelelse hedder det:

Bestyrelsen for Aktieselskabet »Det Dansk-Franske Dampskibsselskab« meddeler, at Overskudet for 1940 incl. Overførsel fra forrige Aar er 759,583 Kr., der foreslaas anvendt som følger:

5 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 150,000 Kr., Henlæggelse til Reserve- og Amortisationsfond 93,075 Kr., Henlæggelse som Reserve for Garantforpligtelse overfor Krigsforsikringen for danske Skibe 175,000 Kr., Tantiører til Bestyrelsen 7141 Kr., medens Restbeløbet 334,367 Kr. overføres i ny Regning.

Ved Begyndelsen af 1940 bestod Flaaden af 10 Skibe

paa tilsammen 40,000 Tons Dødvægt. Heraf er i Aarets Løb solgt Damperen »Estland« til et dansk Rederi, og som forleden meddelt er Motorskibet »Irland« beslaglagt af Myndighederne i Peru.

#### »Heimdal« 8 $\frac{7}{10}$ pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Heimdal« meddeler:

Paa et forleden afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Heimdal« oplystes det, at det samlede Indtægtsbeløb for 1940 inklusive Overførsel fra 1939 (262,423 Kr.) andrig 888,451 Kr. Heraf gaar Skatter, Renter og Kursdifferencer, Kaplak til Kaplajnerne, ordinært Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m., 206,881 Kr., samt Afskrivning paa Skibenes Kapitalkonto og Henlæggelse til Nybygnings- og Afskrivningsfond 150,000 Kr. eller ialt 356,881 Kr.

Tilbage bliver 531,570 Kr., som Bestyrelsen foreslaar at fordele saaledes: Henlæggelse til Ekstra Reservefond 150,000 Kr., foreslaet Udbytte 8 $\frac{7}{10}$  pCt. (Maksimumsudbytte) med 87,800 Kr., Tantiører til de kommitterede 7666 Kr., medens Resten, 286,104 Kr., fremføres i ny Regning.

Selskabet har saaledes, naar Overførselen fradrages, haft et Overskud paa 626,027 Kr., eller omtrent som for Aaret forud, da Overskudet var 640,395 Kr. Til Disposition var da 691,285 Kr. mod 531,570 Kr., idet Skatter og Afskrivninger har været større. Der kunde da ogsaa for 1939, foruden et Udbytte paa 15 pCt., og ligesom for 1940 150,000 Kr. til Ekstra-Reservefond, henlægges til Nybygningsfond 100,000 Kr. og til Dispositionsfond 12,500 Kr. Selskabets Flaade, der ved Begyndelsen af 1940 bestod af 6 Skibe paa ialt 15,700 Tons Dødvægt, er i Aarets Løb forøget med Nybygningen »Axel Carl«.

#### Generalforsamling

Ved Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866's Generalforsamling i Rønne oplyste Formanden, Direktør *Jorgen Bydstrup* i sin Beretning, at Selskabet i det forløbne Aar har haft et Driftsunderskud paa 345,463 Kr. inkl. Beholdningen fra forrige Aar.

Underskudet skyldes dels stigende Udgifter, dels betydelig Nedgang i Passagertallet, der er gaaet ned fra 146,059 i det foregaaende Aar til kun 34,011 i det sidst forløbne Regnskabsaar. Godsmængden er ligeledes gaaet stærkt ned, nemlig med 13,000 Tons.

Selskabet har imidlertid udenfor den egentlige Drift haft en Ekstraindtægt — ved Salget af Motorskibet »Bornholm« — paa lidt over 2 Mill. Kr., hvorved det er i Stand til at udbetale 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne. Generalforsamlingen gav Decharge for Regnskabet. Til Bestyrelsen genvalgte Kaptajn *N. C. Koejoed*, Rydhave.

#### Svitzer 5 pCt.

Bestyrelsen for Svitzers Bjergnings-Entreprise har udsendt Regnskabsmeddelelse af følgende Ordlyd:

»Indtægterne for Entreprisen Drift for Aaret 1940 udgør 4,576,102 Kr., hvorfra gaar 100 pCt. Afskrivning af Sterling-Tilgodehavende vedrørende Bjergeløn for 1940 med 200,000 Kr. Hertil kommer Renter og Overførsel fra foregaaende Aar, hvorefter de samlede Indtægter bliver 4,420,396 Kr. Udgifterne udgør 3,396,812 Kr., hvorved der til Disposition bliver et Beløb paa 1,023,584 Kr.

Efter at der til Afskrivningskonto for Skibe og Materiel er henlagt 174,000 Kr., til Betaling af Skatter 220,000 Kr. samt henlagt til Imødegaaelse af Tab paa Sterlingtilgodehavende 297,517 Kr. og i Henhold til Vedtægterne henlagt 27,482 Kr. til det lovpåtlige Reservefond og endelig reserveret et Beløb til Bestyrelsen i Tantiører 17,990 Kr., vil Bestyrelsen paa den kommende Generalforsamling foreslaa, at der af Restoverskudet udbetales 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne. Af Restbeløbet foreslaas henlagt til ekstra Reservefond 80,000 Kr. og overført i ny Regning 6591 Kr.»

#### »Orion« 5 pCt.

Af Meddelelsen fra Dampskibsselskabet »Orion« fremgaar, at dette Selskabs Driftsoverskud er næsten fordoblet i Forhold til Aaret forud. I Meddelelsen hedder det:

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Orion« Driftsoverskud inklusive Overførsel fra forrige Aar andrager for Aar 1940 737,876 Kr. Administrationsudgifter etc. udgør 89,164 Kr., hvorefter der fremkommer et Overskud paa 648,712 Kr., som foreslaas fordelt med 350,000 Kr. Af-

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

skrivning paa Skibene, 54,948 Kr. Afskrivning paa Garanti-bevis til Krigsforsikringen for danske Skibe, 35,000 Kr. henlagt til lovmæssig Reservefond, 5 pCt. Udbytte 120,000 Kr. og Resten overført til næste Aar og til Betaling af Skatter.

For 1940 bliver Driftsoverskudet, efter Fradrag af Overførsel, 729,850 Kr., mod 381,805 Kr. foregaaende Aar, altsaa næsten en Fordobling. Der kan da ogsaa afskrives 350,000 Kr. paa Skibene mod 200,000 Kr. Aaret forud, og afskrives 54,948 Kr. paa Garanti-bevis i Krigsforsikringen, samt henlægges 35,000 Kr. til Reservefond. Efter Udbetaling af Maksimumsudbytte, 5 pCt., til Aktionærerne bliver der endda ca. 140,000 Kr. at overføre til næste Aar og til Betaling af Skatter.

#### Aarsberetning

Stiftelsen »Georg Stages Minde«s Virksomheds-Beretning for Aar 1940 foreligger nu, og det hedder heri bl. a.:

I Betragtning af den stedlindende Krig maatte det naturligtvis anses for meget tvivlsomt, om det skulde lykkes at udsende Skoleskibet paa Togt dette Aar, men man vilde selvsagt meget nødig opgive Tanken, idet en Afbrydelse i Kontinuiteten i Skoleskibets Virksomhed vilde være uheldig for Tilgangen til Erhvervet som Helhed. Adskillige danske Sofolk havde jo desværre allerede under den forløbne Del af Krigen fundet Døden ved Krigsforlis, hvorfor der alene af denne Grund burde forsøges fortsat Uddannelse af Ungdommen til dette Erhverv.

Under Hensyn til, at Landet ved Krigens Udbrud i September 1939 havde erklæret sig neutralt, nærrede man som sagt Haabet om, at det maatte vise sig forsvarligt at udsende Skibet, og i Overensstemmelse med ovenstaaende besluttedes det i Januar Maaned at disponere derefter. Man vedtog at lade Skibet sejle i dansk Farvand, dog kun Nord for Bælterne og Syd for Læssøe.

Af Ansøgninger om at blive oplaget som Elever indkom 104. Af disse antoges 80, som forrige Aar.

Men ved Besættelsen af Landet d. 9. April kuldkaستes med eet Slag alle Forhaabninger til Tøgtets Virkelig gørelse, og det besluttedes at opgive det. Bekendtgørelse herom meddeltes Dagbladene, og de fra de antagne Elever indsendte Beklædningspenge tilbagesendtes.

Det var med største Beklagelse, at man saaledes brat maatte indstille Virksomheden og skride til Afrigning af Skibet. Man havde d. 26. Marts paabegyndt Tilrigningen med den voksne Besætning. Hele Rigningen var sat paa Plads, og man var klar til at tage Sejl og Inventar ombord. Skibet var doksat og bundbehandlet, da Beslutningen om Afrigning toges d. 12. April, og Arbejdet hermed afsluttedes d. 20. s. M.

Der har fra adskillige Kredse indenfor Søfarten været udtalt stærkt Ønske om at søge Skoleskibet udrustet i Sommeren 1941, og efter Henstilling fra bl. a. Dansk Dampskibsrederiforening har Bestyrelsen derfor besluttet at udsende Skibet paa Togt, eventuelt under indskrænkede Forhold, all eftersom Krigssituationen maatte gøre det forsvarligt.

Bestyrelsen bringer Staten og de forskellige Bidragydere sin bedste Tak for de ydede Tilskud og udtaler Haabet om, at de Bidragydere, der paa Grund af de herskende Forhold har maattet indskrænke deres Bidrag, atter maa blive i Stand til, naar normale Tider indtræder, at kunne vise Stiftelsen Interesse som hidtil.

#### Brand paa »Bremen«

Fra Berlin meddeles, at ombord paa Lloyd Damperen »Bremen« udbrod der den 16. Marts Brand af uopklaret Aarsag. Slukningsarbejderne var endnu igang den følgende Dag.

»Bremen« er bygget af Norddeutscher Lloyd i 1929 og vakte den Gang kolossal Opsigt paa Grund af den Luxus, hvormed det 51,000 Tons store Skib var udstyret, og den blev meget hurtigt en meget benyttet Baad mellem Europa og Amerika. Den nye tyske Amerikabaad var bygget til stærk Fart, og det var sikkert Rederiets Hensigt, at der med »Bremen« skulde gøres Forsøg paa at sikre Tyskland Atlanterhavets »Blaa Baand«, som længe havde været paa engelske »Hænder«. Det lykkedes ogsaa, og for en kort Tid var den elegante Baad Indehaver af det »Blaa Baand«. Men saa blev den store franske Damper »Normandie« særdig og erobrede paa sin Jomfrurejse »Baandet«. Det blev atter taget fra Franskmændene af den engelske Kæmpedamper »Queen Mary«, der imidlertid kort efter maatte tilbagelevere det til »Normandie«.

#### A. P. Møllers »Aase Mærsk« beslaglagt

Ved Forhør i Sø- og Handelsretten oplystes, at Rederiet A. P. Møllers Motortankskib »Aase Mærsk« den 24. April beslaglagdes af de engelske Myndigheder i Haifa. Skibet sejlede derefter under engelsk Kontrol med Olie paa Suez og Rødehavet til den 26. August, da Skibet blev bemanded med engelske Officerer og den danske Besætning landsal.

Føreren, Kapt. Hans Andersen, forklarede iøvrigt, at han havde nedlagt Protest mod Beslaglæggelsen, og at en Matros, Sigurd Hansen, den 30. Juli var blevet indlagt paa Regeringssygehuset i Haifa, der konstaterede en alvorlig Blodforgiftning. Matrosen døde den 3. August og blev begravet paa den protestantiske Kirkegaard.

#### Sømændenes Dyrtidstillæg fastsat af Forligsnævnet

Arbejds- og Forligsnævnet har afsagt Kendelse i Sagen mellem Sømænd og Søfyrbødere og Dansk Dampskibsrederiforening angaaende Tillempling af det i den generelle Lønkendelse fastsatte Dyrtidstillæg for Sømænd og Søfyrbødere.

Dyrtidstillægget fastsattes til 83 Kr. 50 Øre pr. Maaned for Baadsmænd, Matroser og Letmatroser, til 33 Kr. 50 Øre pr. Maaned for Ungmænd og til 78 Kr. 50 Øre pr. Maaned for Fyrbødere og Kullempere samt Motorpassere.

#### Norske Skibe i norske Havne

I Følge en Forordning af Rigskommissær Terboven er det forbudt norske Skibe at forlade norske Havne uden Tilladelse. Særlig strenge Bestemmelser gælder for Skibe, der skal forlade norske Territorialfarvande.

Straffe for Overtrædelse af Forordningen er Boder, Fængsel eller endog Dødsstraf.

#### 75 Aar

Kaptajn *Andreas Jørgen Nielsen* fyldte Søndag 75 Aar. A. J. Nielsen, som er af gammel Skipperslægt fra Marstal, gik i 1880 til Søs med Sejlskib og forblev tro mod Sejlene, lige til han i 1907 blev Fører af Dampskibet »Belgien«. Han havde da i 12 Aar ført den 3-mastede Skonnert »Niels Juel«, og i samme Antal Aar stod han nu paa »Belgien«s Kommandohro. Sin første Kommando lik han i Rederiet »Agent Petersen«, men i 1915 traadte han i Rederiet A. P. Møllers Tjeneste og førte for dette forskellige Skibe, indtil han i 1933 gik i Land efter et langt og daadrigt Liv paa Søen.

#### 70 Aar

Kaptajn *Edvard Larsen* fyldte Søndag 70 Aar. Han er født i Svendborg og af en søfarende Slægt. Til Søs kom han i 1885 med Skoleskibet »Georg Stage«, som Styrmand sejlede han for Det forenede Dampskibsselskab og for C. K. Hansen. 1904 gav C. K. Hansen ham »Tuborg« at føre, og han var som Styrmand og Skibsfører i dette Rederis Tjeneste gennem 30 Aar. Det sidste Skib, *Edvard Larsen* førte, var »Bratlingsborg«, som han i 1926 forlod for at gaa i Land.

#### 50 Aar

En af Sveriges kendteste Skibsfartsmænd, Direktør i Stockholms Rederi A/B »Svea« *Eman. Högberg*, fylder 23. Marts 50 Aar.

Em. Högberg knyttedes i en ung Alder til det Brodinske Rederi i Gävle og visle tidligt usædvanlige Evner. I Begyndelsen af 20'erne overtog Högberg Ledelsen af de A/B Kramfors nærstaaende Fredrika- og Vilhelmina-Bolagen, og da Kramfors A/B indgik i Cellulosekoncernen, erhvervede Högberg en betydelig Interesse i de nævnte Rederier.

Da »Svea«s tidligere Chef paa Grund af Alder ønskede at trække sig tilbage, faldt Valget ganske naturligt paa Högberg, der nu i en Aarrække med stor Dygtighed har ledet Sveabolaget.

Den 25. Marts fylder Kaptajn *Henry Kromann* 50 Aar. Kaptajn Kromann, der er Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse, er Fører i D/S »Progress«.

Den 27. Marts fylder Fører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *M. A. Kolster*, 50 Aar. Kaptajn Kolster er Fører af m.s. »Brazilian Reefer«.

Fører i A. P. Møllers Rederi A/S, Kaptajn *A. Jørgersø*, fylder den 28. Marts 50 Aar. Kaptajn Jørgersø er Fører af s.s. »Betty Mærsk«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

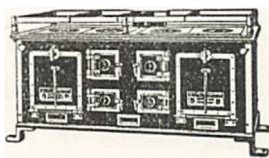
**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

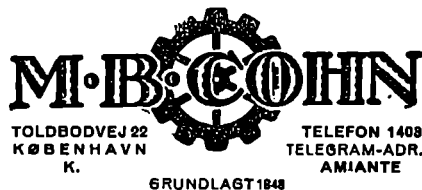
Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » » 1000 » »SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys - Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAST 1848

**Skibsproviantering**

Schiffshändler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon: Central 389-7489-15782 Amallegade 43.  
Efter Kl. 6 Ordrup 3096 København K.  
Telgr.-Adr.: Stores

Lager af alle Skibsfornødenheder

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Hovedoplæg for Danmark

**Th. Møller**

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 20. Marts 1941.

Nr. 12.

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

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, 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. Østersøen.

### 507. Sverige. Karlskrona Indløb. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 11/556. Stockholm 1941.)

*Gödnat* og *Verkö* Fyr paa henholdsvis c. 56° 08' N. 15° 36' E. og c. 56° 10' N. 15° 38' E. er blevet elektrificeret, hvorved Lysstyrkerne er forøget.

*Verkö* Fyr viser efter Forandringen hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mærke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mærke 3<sup>s</sup>.

Begge Fyr holdes indtil videre slukket.

(E. f. S. Nr. 34/2020 1940.)

### 508. (T). Finland. Bottnisko Bugt. Räsfsö Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 7/253. Helsingfors 1941.)

*Kaijakari* Fyr paa 61° 36' 50" N. 21° 21' 54" E. og *Kallo* Fyr paa 61° 35' 40" N. 21° 27' 44" E. er slukket for Vinterperioden.

### 509. (T). Finland. Skärgårdshavet. Åland. Rödhamns Radiofyr. Udsendelse af Radiotaagesignal midlertidigt indstillet.

(U. f. s. Nr. 7/255. Helsingfors 1941.)

Udsendelse af Radiotaagesignal fra *Rödhamns* Radiofyr paa c. 59° 59',<sub>1</sub> N. 20° 05',<sub>7</sub> E. er midlertidigt indstillet.

### 510. (T). Finland. Skärgårdshavet. Åland. Degerby. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 7/254. Helsingfors 1941.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Flisö övre* og *nedre* c. 60° 00',<sub>7</sub> N. 20° 19',<sub>6</sub> E. *Flisösund*. *Tulluddens övre* og *nedre*. *Degerby övre* og *nedre* c. 60° 01',<sub>9</sub> N. 20° 23',<sub>3</sub> E.

### 511. Letland. Libau. Taagesignalstation oprettet.

(N. f. S. Nr. 11/746. Berlin 1941.)

Paa Hovedet af *Libau* Forhavns S.-Mole er paa c. 56° 31',<sub>7</sub> N. 20° 58',<sub>1</sub> E. opstillet en elektrisk Membransender (Nautofon), hvormed der i usigtbart Vejr afgives en Gruppe af 4 Toner (Bogstavet *L*, •—••) hver 30<sup>s</sup>.

(Kort Nr. 181.)

512. Tyskland. Pillau. Lochstädt og Neutief. Fyr tændes lejlighedsvis. Advarsel.  
(N. f. S. Nr. 11/828. Berlin 1941.)  
I Nærheden af *Lochstädt* paa c.  $54^{\circ} 42',_6$  N.  $19^{\circ} 57',_4$  E. og af *Neutief* paa c.  $54^{\circ} 37',_4$  N.  $19^{\circ} 52',_8$  E. tændes lejlighedsvis om Natten røde, faste Fyr i stor Højde. Fyrene har ingen Betydning for Skibsfarten. Da Fyrene imidlertid er synlige næsten overalt fra Søen, advares de Søfarende indtrængende mod at forveksle dem med andre Fyr.
513. Tyskland. Kieler Havn. Holtenau. Oplysning om Sted for Rettelse af Søkort m. m.  
(N. f. S. Nr. 11/743. Berlin 1941.)  
*Seekarten-Berichtigungs- und Vertreibsstelle W. Schulz, Holtenau* Sluse, er ikke mere bemyndiget til at foretage Rettelser i Søkort og Sejladsaandbøger.

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

514. Sverige. Sundet. Fyr atter tændt.  
(U. f. S. Nr. 11/564. Stockholm 1941.)  
*Alabodarna* Fyr paa c.  $55^{\circ} 56'$  N.  $12^{\circ} 46'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 8/400 1941.)
515. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev. Reservefyrskip udlægges midlertidigt.  
Ved Genudlægningen af Fyrskibe efter Isperiodens Ophør vil der midlertidigt paa *Halsskov Rev* Fyrskibs Plads paa  $55^{\circ} 20' 13''$  N.  $11^{\circ} 02' 50''$  E. blive udlagt et Reservefyrskip, der paa Siderne er mærket *Reserve*, og som har 2 Master. Reservefyrskipet vil ligesom det egentlige *Halsskov Rev* Fyrskib vise hvidt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>. Synsvidden ændres fra 11 Sm til 12 Sm og Lysevnen fra 15 Sm til 19,5 Sm. Taagesignalet, der er uforandret, Et-Stød hvert 1<sup>m</sup>, afgives med Nautofon, Tonehøjde 525 c/s.
516. Danmark. Store-Bælt. Spirtønder genudlagt.  
Spirtønderne *Sprogo S.* paa c.  $55^{\circ} 18'$  N.  $10^{\circ} 58'$  E., *W.-lige Puller* paa c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $10^{\circ} 54'$  E. og *Knudshoved Flak* paa c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $10^{\circ} 52'$  E. er genudlagt.  
(E. f. S. Nr. 54/2955 og 54/2956 1940.)  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

517. Danmark. Kattegat. Gniben. Vrag afmærket.  
Vraget af den c. 1,5 Sm N. for *Gniben* sunkne Galease, som ligger paa  $56^{\circ} 01'$  ( $28''$ ) N.  $11^{\circ} 17'$  ( $02''$ ) E., er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m NE. for Vraget.  
(E. f. S. Nr. 40/2351 1940.)
518. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn NE. Vrag fjernet.  
Vraget af Fiskerkutteren, der var sunket paa  $56^{\circ} 09'$  ( $53''$ ) N.  $10^{\circ} 14'$  ( $27''$ ) E., c. 530 m  $43^{\circ}$  fra *Aarhus Havn Østre Møllearms* Hoved, er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 3/219 og 5/309 1941.)
519. Danmark. Kattegat. Frederikshavn S. Oplysning om Vrag.  
Vraget af en Fiskerkutter ligger sunket i 5 m Vand paa c.  $57^{\circ} 23'$  N.  $10^{\circ} 33'$  E., c. 3 Sm S. for *Frederikshavn* Havn. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt 50 m NE. for Vraget.

520. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,0 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 6,4 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,0 m, i *Svaneholm Løb*: 1,2 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 5,0 m over *Havrevlen* og 6,4 m i *Svaneholm Fyrlinie* og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 4,0 m.
- b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 3,6 m.
- c. 56° 42' (36") N. 8° 13' (30") E. — 2,5 m.
- d. 56° 42' (55") N. 8° 12' (50") E. — 3,8 m.

(E. f. S. Nr. 6/338 1941. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

521. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Salma Luda. Baake opført.

(N. f. S. Nr. 11/816. Berlin 1941.)

En Baake er opført paa c. 64° 32',0 N. 35° 37',0 E., paa Øen *Bereschnaja Salma Luda*, 5,5 Sm 4,5° fra *Tiunez* Baaken. Sort. firkantet Pyramide med Midterstang, hvorpaa der er anbragt en Trapez med længste Grundlinie øverst.

522. Norge. Trondheimsfjord. Sørtaaen. Lystønde forandret.

(N. f. S. Nr. 11/755. Berlin 1941.)

Den sortmalede Lystønde, der viste rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, og som er udlagt paa 63° 30' 12" N. 10° 26' 00" E., paa Grunden *Sørtaaen*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.

523. (T). Danmark. Graadyb. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.

Lystønderne *Soren Jessens Sand* paa c. 55° 27',6 N. 8° 19',2 E. og *Støjlen* paa c. 55° 28',2 N. 8° 20',7 E. samt Lys- og Fløjtetønden *Fano Sandende (Jerg)* paa c. 55° 29',0 N. 8° 22',3 E. er ombyttet med Vintersømærker.

524. Tyskland. Ems. Lystønder genudlagt.

(N. f. S. Nr. 11/830. Berlin 1941.)

Samtlige Lystønder mellem *Borkum* og *Emden* er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.

Der vil snarest blive begyndt paa at skifte Vinterafmærkningen med Sommerafmærkning.

(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.

Sverige:

T	Tillæg Nr. 1 til <i>Svensk Lots, II. Del.</i>
T	— - 4 - <i>Svensk Lots, III. Del.</i>
T	— - 5 - <i>Svensk Lots, IV. Del.</i>
T	— - 6 - <i>Svensk Lots, V. Del.</i>
T	— - 1 - <i>Svensk Lots, Del A.</i>

Tyskland:

R D. 93 Einfahrten nach Amsterdam.

## Tillæg.

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

#### 525. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser i Tiden: 29. Marts—5. April 1941, begge Dage inklusive. Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/84 1941.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c.  $55^{\circ} 10'_{,6}$  N.  $9^{\circ} 38'_{,8}$  E.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 526. Danmark. Horns Rev. Oplysning om Lystønde.

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 8/409 1941 meddeles, at den deri rapporterede Lys- og Fløjtetønde *Slugen N.*, der var gaaet i Drift fra sin Plads paa c.  $55^{\circ} 34'_{,2}$  N.  $7^{\circ} 47'_{,7}$  E., nu er indbjerget.

(E. f. S. Nr. 8/409 1941.)

## Ekstra-Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 527. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Sømærke genudlagt.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 09'$  ( $51''$ ) N.  $10^{\circ} 14'$  ( $07''$ ) E., N. for *Aarhus* Havn, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 4/260 1941.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**  
KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN K.  
TELEFON C.9316

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. -JANBY-

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESSELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

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

## ESBJERG

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)***ESBJERG**Telgr.-Adr.  
»Lauritzen»Telefon: 3  
» 822

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFPE CLEMMENSEN

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

**FRIIS & FREDERIKSEN****SKIBSMÆGLERE**

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsant.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ***Statsautoriseret Skibsmægler***KALUNDBORG***Lloyds Agent*TELEFON  
NO. 4. 001.TLGR. ADR.  
SCHULTZ

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

## KOLDING

**A. GJØRDING****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1811

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN***Etableret 1852*

A. THEJLL

*Etableret 1852*

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude«  
Svendborg

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

**SKIBSMÆGLERFORRETNING**

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 13

FREDAG 28. MARTS 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den amerikanske Congress har nu vedtaget en Bevilling beløbende sig til den kæmpemæssige Sum af 7 Milliarder Dollars til Dækning af Udgifterne ved Gennemførelsen af »Leje- og Laaneloven«. En stor Del af dette Beløb vil, efter hvad New York Telegrammer meddeler, blive brugt til at bygge Skibe for, og der nævnes i denne Forbindelse, at 400 Skibe til en Pris af omkring £370.000 pr. Stk. skal bygges i Staterne og overlades til England. Hvor langt man er fremme i Amerika med Hensyn til den praktiske Gennemførelse af Loven, er det iøvrigt vanskeligt at blive klog paa, men ifølge amerikanske Meddelelser forbereder Præsident Roosevelt en total Løsning af alle i Forbindelse med Transporten af amerikanske Krigsmaterialer til England staaende Problemer, og der tilføjes, at denne Løsning bl. a. vil komme til at omfatte de i Amerika oplagte Skibes Stilling, ligesom det menes, at der vil blive taget Bestemmelse om en amerikansk Konvojering af Transporterne til England. Saafremt denne sidstnævnte Foranstaltning viser sig at være mere end graa Teori, aabner den Muligheder for en storpolitisk Udvikling, som ingen kan være i Tvivl om.

Det er iøvrigt stadig Tonnageknapheden, der karakteriserer Dagens Fragtmarkeder udenfor Blokadelinien. Om den engelske Regerings Befragtningsoperationer foreligger der absolut ingen Oplysninger, men saavidt man kan dømme, er de engelske Regeringsrater uforandrede, og Englænderne synes heller ikke at være villige til at betale nogen Præmie for neutrale Skibe. I de frie Trades er Efterspørgslen livlig, særlig hvad angaar Ertstransporter til USA. — Paa Grund af Tonnagemangel er det stærkt begrænset, hvad der gøres af Forretninger, og de Noteringer, der foreligger, er nærmest nominelle, idet der utvivlsomt kan opnaas en Del mere, end hvad Ordrene circuleres til. Ilmenit fra Colachel til Baltimore noteres uforandret i \$26, men er antageligt mere værd. Vizagapatam/USNH. indikerer \$25, og Erts fra Durban til USNH. er sluttet til \$17. Der er ligeledes god Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika. Rateniveauet er nærmest uforandret med \$6 betalt til Lower Plate. Fra Argentina noteres forskellige Hørfre Laster til U.S. Atlantic og Canada, men nogen Rate nævnes ikke.

I vore hjemlige Farvande er der stadig rigeligt med Ordre. I de fleste Trades er Rater og Betingelser som bekendt fastlagte, men hvor der er nogen Bevægelsesfrihed, er Tendensen fast. I Salpeterfarten fra Norge til Danmark indikeres nu Kr. 24 for 3/5000 Ts. Laster til god dansk Havn indenfor Skagen, og for 500/1000 Ts. Ladninger til Limfjordshavne kan opnaas Kr. 25/27. For Trælaster fra Finland til Danmark er der flere Gange betalt Kr. 125 pr. Std. Der har været nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Kul og Koks fra Vesttyskland og Rotterdam til Danmark paa Fragtnævnets Betingelser.

### TO KRIGSFORLIS

Udenrigsministeriet meddeler: Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er det Rederiet »Progress« tilhørende Damp-

skib »Rigmor« krigsforlist. Hele Besætningen er reddet.

Ifølge yderligere Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er D. F. D. S.s Skib »Dagmar« krigsforlist. 2. Maskinmester, Oscar Bjørnholdt, København, er omkommet, medens den øvrige Del af Besætningen oplyses at være i god Behold.

Der er af begge Rederier givet Meddelelse til de Paarørende.

Skibene var 9. April i Fart paa England eller i oversøisk Fart. Man kan gaa ud fra, at de, da Krigsforliset fandt Sted, sejlede under engelsk Flag.

»Dagmar« var paa 2471 Bruttotons og var bygget i England i 1903. Indtil Krigen 1914—18 sejlede den under russisk Flag under Navnene »Imperator« og »Nicolaus II«. I disse Aar gik Skibet i fast Fart mellem de russiske Østersøhavne og London via København. Under sidste Krig blev Skibet overtaget af D. F. D. S. og fik Navnet »Dagmar«. Under dette Navn vil det være kendt af mange danske Turister, der har gjort en Sommerferierejse til England med »Dagmar«. Skibet sejlede indtil Udbrudet af den nuværende Krig i Rute fart mellem København og London.

Den omkomne 2. Maskinmester Oscar Odgaard Bjørnholdt var 36 Aar gammel og gift. Han var født i Herning, og efter i nogle Aar at have arbejdet paa S. Larsens Skibsværft i Nykøbing M., tog han, der var en slittig og energisk ung Mand, 1. Del af Maskinisteksamen og Haandværkerprøven i 1927. Han var i 1927—29 til Søs som Fyrbøder i D. F. D. S. og udnævntes i 1929 til Maskinassistent.

Rederiet Progress' »Rigmor«, der var paa 1278 Bruttotons, var et nyere Skib, bygget i Tyskland, paa Schichau-Værftet, Elbing, i 1920.

### TILSKUD TIL REPARATION OG FORBEDRING AF SKIBE

Under de for dansk Skibsfart herskende vanskelige Forhold kan det frygtes, at adskillige Redere ikke vil være i Stand til at lade deres Skibe vedligeholde og modernisere i det Omfang, som det af samfundsmæssige Hensyn er ønskeligt for at opretholde dansk Skibsfarts Konkurrencedygtighed overfor Udlandet.

For at yde Rederne Støtte til saadan Vedligeholdelse og som et Led i Regeringens beskæftigelsesfremmende Foranstaltninger har Handelsministeriet udarbejdet et Forslag, hvorved der i Lighed med Lovgivningen om Støtte til Istandsættelse og Reparation af Bygninger foreslaas stillet et Beløb til Raadighed af Beskæftigelsesfondets Midler til Ydelse af Tilskud til Udførelse af Istandsættelsesarbejder og Forbedringer m. m. i Skibe.

Tilskudene kan ydes til Udførelse af Arbejder i Skibe af enhver Art og Størrelse, dog ikke til Fiskefartøjer, for hvilke man tænker paa at søge tilvejebragt en særlig Ordning, og heller ikke til Lystfartøjer. Tilskudene, der til hvert Skib andrager indtil 10.000 Kr., foreslaas fastsat til 30 pCt. af den samlede Udgift ved Arbejdets Udførelse, hvorved Pristigningen, som har fundet Sted under Krigen paa Materialer, Arbejdsløn o. l. i det væsentlige skal kunne elimineres.

Der kan ydes Tilskud baade til almindelige Reparations- og Vedligeholdelsesarbejder — bortset fra almindelige Dokeftersyn og Bundbehandlinger — og til egentlige Ombygninger og Forbedringer, som f. Eks.



Udbedring af Rigning i Sejlskibe med Hjælpemotor, som jo vil have særlig Betydning, da det er vanskeligt at skaffe Brændselolie til Motoren. Skibstilsynet skal gennemgaa Ansøgningerne og udskyde Arbejder, som ikke kan betragtes som nyttige og rimelige.

### ET AF DE VANSKELIGSTE AAR

Under Ledelse af Højesteretssagfører Frits Bülow har Dampskibsselskabet »Norden« holdt Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører J. V. Møldrup aflagde Beretningen og gennemgik Regnskabet.

I Beretningen siges, at 1940 maa betegnes som et af de vanskeligste Aar i Selskabets Historie. Fra Aarets Begyndelse medførte Krigssituationen, at Rederiet maatte stille flere af Baadene til Disposition for Pligtrejser efter Fragtnævnets Anvisning.

For at udføre de saaledes paalagte Pligtrejser maatte allerede indgaaede Kontrakter annulleres, hvilket kan bevirke, at der bliver gjort Erstatningskrav gældende mod Rederiet, og man kan paa nuværende Tidspunkt ikke vide, hvorledes saadanne Sagers endelige Afvikling vil blive. Af 6 Baade, som af Fragtnævnet var paalagt Pligtrejser, naaede kun 3 at fuldføre de paabegyndte Rejser og at bringe de værdifulde Kornladninger til Danmark, medens de 3 øvrige Baades Rejser blev afbrudt, idet en Baad d. 9. April blev opbragt af et engelske Krigsskib ved Norges Kyst, og de to andre maatte søge neutral Havn i Amerika, hvor deres Ladninger senere er opløst. Eft. 9. April blev alle danske Baade af Regeringen beordret til at søge ind til nærmeste neutrale Havn og blive liggende der. Det havde til Følge, at samtlige Selskabets Motorbaade siden da har ligget uvirksomme dels i Udlandet, dels i dansk Havn. De i Udlandet liggende Baade har delvis Besætning om Bord, og Udgifterne til Besætningerne, disses Forplejning, Havneudgifter, Vedligeholdelse, Assurancepræmier etc. andrager betydelige Beløb, hvilket føles saa meget mere, som Selskabet har været og stadig er ganske afskaaret fra Indtjningsmuligheder. Den opbragte Baad haves der ingen Forbindelse med, men saavidt man har bragt i Erfaring, er den sat i Fart, og man maa gaa ud fra, at der til sin Tid vil blive betalt Erstatning for Brug af Baaden.

Rederiets Andel i Garantikapitalen for Krigsforsikringen for danske Skibe andrager mellem 360,000 Kr. og 400,000 Kr., men dette Beløb kan først kræves indbetalt efter Krigens Ophør.

I det forløbne Aar har Selskabets Skibe ikke været udsat for større Havarier.

Den Nybygning, som skulde være leveret i Maj—Juni 1940, er som Følge af Krigsbegivenhederne først blevet færdig i Begyndelsen af 1941, og til den næste Nybygning, som skulde leveres i Juli—August 1941, har Værftet endnu ikke været i Stand til at fremskaffe Skibsbygningsmateriale, og Baadens Levering vil derfor blive betydelig forsinket.

### UDEN FORBINDELSE MED SKIBENE

I Rederiernes Beretninger gaar denne Udtalelse: uden Forbindelse med Skibene atter og atter igen.

Dampskibsselskabet »Heimdal«, for hvilket Firmaet *Martin Carl* er korresponderende Reder, har i disse Dage offentliggjort Beretningen for 1940. Aaret betegnes heri som et af de mest skæbnesvangre, ikke alene for vort Land og Folk, men for hele Verden, Verdenshandelen og Skibsfarten, dermed ogsaa Danmarks Skibsfart. Dette sidste er saa meget mere trist — tilføjes der — som Skibsfarten er et af de ældste danske Erhverv, idet den kan følges tilbage til Hellestningstiden. Allerede paa dette Tidspunkt fandtes der danske Handelsskibe, som var store og sødygtige nok til at bære en Ladning paa 25 à 35 Tons for-

uden en Besætning, i mange Tilfælde paa ca. 20 Mand. Disse Skibe forlod de syddanske og skaanske Kyster for, efter at have passeret Østersøen, at gaa langt op ad Fastlandets Floder, saa langt, at de i mange Tilfælde, naar der ikke længere var Dybde nok, blev baaret over Land til Floder, som bar dem videre til Sortehavet. Det drejede sig om Handelsskibe, som bragte danske Varer og Industriprodukter mod Syd og til Gengæld bragte andre Varer hjem. Det er derfor ikke unaturligt, at den danske Søfart, som har saa gamle Traditioner, alle Dage har betydet overmaade meget for vort Land, selv om det langtfra er altid, at Landets Regeringer har anerkendt dette. Saa meget maa det vel være berettiget at udtale, at de nuværende Omstændigheder viser tydeligt, ved Hjælp af de mange Afsavn, hvilken overordentlig stor Betydning netop den danske Skibsfart har haft for Landet.

Begyndelsen af Aaret 1940, da Selskabet endnu raadede over hele sin Flaade, var trods den store Risiko dog for saa vidt tilfredsstillende, som Skibene i det store og hele kunde sejle, hvor det passede Selskabet, fraset den Del af Tonnagen, som det efter Fragtnævnets Skøn var nødvendigt at holde tilbage i de hjemlige Farter. Situationen blev imidlertid med ét Slag forandret den 9. April 1940, idet man fra dette Tidspunkt ingen Føling havde med fire af Skibene. I de hjemlige Farvande var paa dette Tidspunkt »Martin Carl« og »Sejrø«. I Slutningen af April kom det nye Skib »Axel Carl« til, som var bygget specielt til oversøiske Farter. Dette blev straks oplagt i en dansk Fjord, da Selskabet meget nødtigt vilde risikere at udsætte det for Krigsforlis; imidlertid blev »Axel Carl« sat i Fart den 4. September paa Fragtnævnets energiske Henstilling og har siden da været i Fart fraset en nødtvungen Oplægningsperiode.

Forholdene har medført, at der i Aaret 1940 har været meget betydelige Ophold, hvor Skibene har været ude af Drift. Paa Grund af den strenge Isvinter i Begyndelsen af 1940 frøs »Martin Carl« inde i Aarhus, hviket bevirkede, at Skibet var ude af Drift i 44 Dage. Omstændighederne efter 9. April og den deraf følgende Mangel paa Beskæftigelse har bevirket, at »Martin Carl«, »Sejrø« og »Axel Carl« har været oplagt ialt i 326 Dage. Ophold under Hovedreparationer samt Installationer af Minesikringer etc. har kostet Selskabet et Ophold paa tilsammen 79 Dage. Intet af Selskabets Skibe har i 1940 gennemgaaet Survey.

### ET SKÆBNESVANGERT AAR

Det dansk-franske Dampskibsselskabs Bestyrelse indleder Aarsberetningen med at betegne de store politiske Omvæltninger i 1940 som skæbnesvangre for dansk Skibsfart og i ganske særlig Grad for dette Selskab.

— Som i Slutningen af 1939 var ogsaa i Begyndelsen af 1940 hele vor Flaade med Undtagelse af eet Skib beskæftiget med Hjemførsler til Danmark, og ikke alene Damperne, der havde hjembragt Laster i Januar Maaned, men ogsaa flere af Motorskibene, der i Løbet af Februar og Begyndelsen af Marts kom hjem fra oversøiske Pladser, laa derefter indfrosset i danske Havne, hvilket medførte betydelige Tab.

I Løbet af Marts Maaned kom efterhaanden Skibene af Sted, dog ikke uden at nogle af dem paa Grund af Isforholdene fik Havarier, som atter medførte Ophold og Reparationer, og Begivenhederne den 9. April fik derfor for vort Selskab den Virkning, at vi kun havde ét Skib herhjemme, og dette endda et Motorskib, som ikke kunde beskæftiges indenfor de hjemlige Fartomraader og derfor har været oplagt siden den Tid. Otte af Skibene blev enten beslaglagt af fremmed Magt eller henligger ifølge Regeringens Ordre ubeskæftigede i neutrale Havne, medens en Damper, der ved Begi-

venhedernes Indtræden henlæ i vestnorsk Havn, senere blev frigivet til Rederiets Disposition og indtil Aarets Slutning — afbrudt af et enkelt, større Havariophold — var beskæftiget i stadig Fart paa Danmark.

Da vore Skibe ved Danmarks Besættelse var paa udgaende Rejser, mistede vi, ved at Dispositionsretten blev os frataget, alle de afsluttede Fragter, medens samtidig de meget betydelige Udgifter til Krigsforsikring, Krigstillæg, Bunkers og Udrustning allerede var afholdt. Skibene i neutrale Havne ligger med største Delen af Besættningerne om Bord, og det er saaledes ikke ringe Beløb, der paaløber Maaned for Maaned.

Det var med Beklagelse, at vi i Aarets Løb modtog Meddelelse om, at Damperne »Grønland« og »Holland«, som siden 9. April sejlede under fremmed Flag, var gaaet tabt som Følge af Krigsforlis. Da Assuranceforholdene for disse Skibe ikke kan overses paa nærværende Tidspunkt, har vi i Regnskabet optaget dem til den bogførte Værdi.

I Slutningen af Aaret solgtes Damperen »Estland« til en herværende Reder til en efter Bestyrelsens Skøn tilfredsstillende Pris. Provenuet ved Skibets Salg efter Fradrag af dets bogførte Værdi er tilført Reserve- og Amortisationsfondets Konto.

I Anledning af Selskabets Garantiforpligtelse overfor Krigsforsikringen for danske Skibe har man ment det hensigtsmæssigt af Aarets Overskud at henlægge 175,000 Kr. som Reserve for denne Garanti.

Det maa iøvrigt bemærkes, at da faktiske Tal i stort Omfang ikke foreligger, har man ved Afslutningen af Regnskabet til Dels maattet bygge paa Beregninger, baseret paa de Oplysninger, det er lykkedes at indhente.

Det er med nogen Betænkelighed, at Bestyrelsen foreslaar et Udbytte af 5 pCt., da Selskabet, saa længe de nuværende Forhold bestaar, sandsynligvis vil være afskaaret fra Driftsindtægter, medens der stadig paaløber store Udgifter til de oplagte Skibe og til Virksomhedens Opretholdelse, og naar man desuagtet er gaaet ind for Udbyttebetaling, skyldes det Selskabets sunde Status og Fortrøstningen til Selskabets Indtjeningmuligheder, naar Sejladsen atter gives fri. —

Af Selskabets Status fremgaar, at Rederiet raader over 7 Skibe, deraf 5 Motorskibe, Flaaden er bogført til 6,170,000 Kr., desuden er de to krigsforliste, »Grønland« og »Holland«, optaget til 370,000 Kr. Salgssummen for »Estland« har været 890,000 Kr., der er indgaaet i Aar.

### HAVNETAKSTERNE

Ved en midlertidig Ændring i Købstadkommunernes Styrelse, hvortil Indenrigsministeren forleden fremsatte et Lovforslag, begrænses indtil 31. Marts 1946 Havnetaksternes Gyldighed til 1 Aar i Stedet for som hidtil 4 Aar ad Gangen.

Forslaget er i Bemærkningerne motiveret saaledes:

Under 3. Januar d. A. nedsatte Ministeriet for offentlige Arbejder et Udvalg, hvori er repræsenteret Sammenslutningen af danske Havne, Aarhus Byraad, Erhvervsorganisationerne m. fl. til at foretage en Gennemgang og Undersøgelse af de fra forskellige Side rejste Spørgsmaal om Ændringer i de gældende Havne- og Brotakster med Henblik paa eventuel Gennemførelse af de i saa Henseende fremkomne Forslag i Forbindelse med den nye Takstperiodes Begyndelse den 1. April 1941.

I Udvalget, der repræsenterer alle i Betragtning kommende Interesser, kom man til Enighed om, at den ved Købstadkommunalloven tilvejebragte Overensstemmelse mellem de kommunale Valgperioder og Gyldighedsperioderne for Havne- og Brotaksterne principielt bør opretholdes, men at det under de nuværende Forhold, hvor det er umuligt at disponere paa længere Sigt, vil være rimeligt at fastsætte kor-

tere Gyldighedsperioder for Taksterne end den gældende 4-aarige. Efter indgaaende Overvejelser har Udvalget anbefalet, at Taksterne kun fastsættes for en 1-aarig Periode.

Ministeriet for offentlige Arbejder har kunnet tiltræde Havne- og Brotakstudvalgets Indstilling og anmodet Indenrigsministeriet om at foranledige den paa krævede Lovændring gennemført.

Under Hensyn til Principet om Overensstemmelse mellem Gyldighedsperioden for Taksterne og de kommunale Valgperioder har Ministeriet for offentlige Arbejder ønsket at tidsbegrænse den Bemyndigelse, der tillægges Ministeriet, til Udløbet af den næste ordinære kommunale Valgperiode, der udløber den 31. Marts 1946. Man har dog villet aabne Mulighed for, hvis normale Tilstande skulde indtræffe inden Udløbet af denne Periode, at vende tilbage til længere Takstperioder og derved give de interesserede Parter Mulighed for at disponere paa længere Sigt, og det er derfor foreslaaet, at Bestemmelsen om de 1-aarige Gyldighedsperioder forinden kan ophæves ved kongelig Anordning, og at de senest udfærdigede Takster da faar Gyldighed til Udløbet af den næste ordinære Valgperiode, den 31. Marts 1946.

### SAMHANDELEN MED SVERIGE UDVIDET

Efter forudgaaende Delegationsforhandlinger er der i Stockholm undertegnet en Tillægsaftale til den dansk-svenske Vareudvekslingsaftale af 20. December 1940.

Tillægsaftalen angaar, meddeler Udenrigsministeriet, en Vareudveksling mellem de to Lande i Tiden indtil 1. Juli i Aar paa ca. 8 Mill. danske Kroner hver Vej. Der aabnes navnlig Mulighed for yderligere Import fra Sverige af Trælast, Staal, Værktøj, Landbrugsmaskiner, Papir m. m. Fra dansk Side leveres til Gengæld hovedsageligt Smør, Kødconserves, Svin, Flæsk, og Mælkeconserves af Skummetmælk.

### DIREKTØR C. E. SILFVERBERG DØD

Den mangeaarige Leder af Em. Z. Svitser Bjærgnings-Entreprise, Direktør C. E. Silfverberg er død, 65 Aar gl. Allerede fra Dreng stod hans Hu til Søen, og efter endt Skolegang gik han Søofficersvejen. I 1896 blev han Sekondløjtnant og fire Aar efter Premierløjtnant.

Umiddelbart efter traadte Silfverberg udenfor Nummer i Marinen, idet han fik Tilbud om en Post som Styrmand i Svitser Bjærgnings-Entreprise. I 1902 avancerede han til Skibsfører paa en Bjærgningsdamper, og i de kommende Aar arbejdede han ikke alene i vore hjemlige Farvande, men ogsaa paa Bjærgningsbaade, stationeret i Middelhavet.

I 1908 blev Silfverberg Skibsinpektør, og i de følgende Aar gennemgik hele Svitser-Flaaden nye og gennemgribende Moderniseringer, og det skyldtes ikke mindst hans Indsats.

I 1926 blev C. E. Silfverberg Underdirektør i Svitser, og da Direktør Otto Heckschers Afløser som øverste Leder skulde findes i 1930, faldt Valget naturligt paa Direktør Silfverberg, der var stærkt medvirkende til, at den danske Bjærgnings-Entreprise kunde hævde sig saa smukt ude i det Fremmede og i vore egne Farvande.

### NYT MEDLEM AF FRAGTNÆVNET

Direktør for Østasiatisk Kompagni, Prins Axel, er udnevnt til Medlem af Fragnævnet i Stedet for Direktør Hakon Christiansen, der samtidig er fritaget for Hvervet.

Samtidig er ogsaa Direktør Th. Adler Svanholm udnevnt til Medlem af Fragnævnet.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dannebrog: 9 $\frac{2}{3}$ pCt.

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet Dannebrog meddeler, at Driftsregnskabet for 1940, inklusive Overførsel fra 1939, 290,050 Kr., samt Rente- og Agioindtægt paa 187,229 Kr., udviser et Driftsoverskud paa 3,154,344 Kr.

Efter Fradrag af Reparationsudgifter paa Ejendommen, Amaliegade 35, 8665 Kr., og Omkostninger, 361,246 Kr., samt Skatter, 288,295 Kr., fremkommer et Overskud paa 2,496,137 Kr., som foreslaas fordelt saaledes:

Henlagt til Ekstra-Reservefond 949,670 Kr., henlagt til Fonden for egen Assurancerisiko 200,000 Kr., Afskrivning paa Garantiforskrivningen i Krigsforsikringen for danske Skibe 200,000 Kr., overført til Konto for Klassifikationer og Fornyelser 376,934 Kr., Bestyrelsens Tantième 29,882 Kr., henlagt til Konto for Tantiémegrænsning 17,320 Kr., 9 $\frac{2}{3}$  pCt. Udbytte 270,667 Kr., Overførsel til næste Aar og til Imødegaaelse af Skatter 451,605 Kr.

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har gennem Aarene 1936—39 givet sine Aktionærer henholdsvis 6, 20, 10 og 15 pCt. i Udbytte. For 1940 kan der saaledes højst udbetales 9 $\frac{2}{3}$  pCt., saaledes som Tilfældet vil blive, skønt Selskabets Fortjeneste, saa vidt det kan skønnes, paa det nærmeste har været af samme Omfang som i det fine Skibsfartsaar 1939. Drifts-Overskudet var da 3,121,300 Kr., heri indbefattet en Overførsel paa 237,180 Kr. samt en Rente- og Agio-Indtægt paa 97,092 Kr. Efter Fradrag af Reparationsudgifter paa Ejendommen, Amaliegade, 11,477 Kr., og Omkostninger 328,092 Kr., fremkom et Overskud paa 2,781,736 Kr., hvortil kom en Overførsel fra Kontoen for ordinære Skatter 14,639 Kr. Til ekstra Reservefond blev henlagt 700,000 Kr., til Fonden for egen Assurance-Risiko 400,000 Kr., til Konto for Klassifikationer og Fornyelser 308,918 Kr.; Kurstab paa Værdipapirer udgjorde 30,605 Kr. og Bestyrelsens Tantième 55,720 Kr. Til 15 pCt. Udbytte medgik 420,000 Kr., og Overførsel til næste Aar til Imødegaaelse af Skatter androg 881,132 Kr.

### Dansk-Norsk: 5 $\frac{2}{3}$ pCt.

Bestyrelsen for Akts. Det Dansk-Norske Dampskibsselskab meddeler, at Netto-Overskudet for 1940 — incl. Overførslen fra forrige Aar, 28,948 Kr. — udgør 148,396 Kr., som foreslaas fordelt saaledes: Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 7500 Kr., Udbytte til Aktionærerne 5 $\frac{2}{3}$  pCt. (Maksimum) 17,000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 6000 Kr., Henlæggelse til Klassifikations-Konto 80,000 Kr., Henlæggelse til Ekstra Reservefond 957 Kr., og til Laanefonden af 1940 2500 Kr., Overførsel til næste Aar incl. Skatter 34,439 Kr.

Dansk-Norsk gav i Aarene 1935—39 sine Aktionærer følgende Aktieudbytte: 6, 12, 0 og 10 pCt.; for 1940 kan saaledes kun gives 5 $\frac{2}{3}$  pCt., skønt Fortjenesten har været adskilligt større end i 1939, da Overskudet, inklusive en Overførsel paa 16,282 Kr., androg 91,411 Kr. Der blev i Fjor henlagt 7500 Kr. til lovmæssig Reservefond og 20,000 Kr. til Ekstra-Reservefond. Til Aktionærernes Udbytte medgik 30,000 Kr., Tantièmen androg 4962 Kr.; 28,948 Kr. overførtes i ny Regning og til Imødegaaelse af Skatter.

### Bergenske har mistet 13 Skibe

Aarsberetningen for Bergenske Dampskibsselskab viser, at 13 af Selskabets Skibe er gaaet tabt ved Krigsforlis og 46 Søfolk omkommet. I Fragt er indsejlet 21,8 Mill. Kr. Der er afskrevet 2.2 Mill. Kr. paa Skibene og yderligere 4.9 Mill. Kr. paa indkøbte Skibe og Nybygninger. Der betales 4 pCt. i Dividende.

### Islandske Sild til Sverige

Den finske Damper »Immo Ragnar« er ankommet til Gøteborg med en Ladning islandske Sild. Det er de første islandske Sild, der er kommet til det europæiske Kontinent siden Englands Besættelse af Island.

Rederi Aktieselskabet Svenska Lloyds Damper »Göteborg«, der Tirsdag den 25. Februar afgik fra Reykjavik i Island til Gøteborg med fuld Last af Sild i Tønder, har ikke siden været rapporteret, hvorfor Rederiet nærer alvorlig Ængstelse for, at Skibet skal være forulykket. Rejsen foretoges efter Tilladelse fra baade tyske og engelske Myndigheder.

Besætningen var paa 20 Mand, hvoraf 8 eller 9 var Svenskere. De øvrige af Besætningen var, saavidt Rederiet ved, alle Finner.

Damperen »Göteborg« var paa 1150 Tons Dødvægt og bygget i Rostock i Tyskland. Kaptajnen var J. A. Forslund.

### Svensk Motorskib savnes

Grängesberg-Aktieselskabets Motorskib »Murjek«, der var paa Vej fra Sydamerika til Gøteborg med en Last af Bomuld, har nu været saa længe undervejs, at Rederiet nærer alvorlig Ængstelse for Skibets Skæbne.

### »Georg Stage« paa Togt i Aar

Stiftelsen »Georg Stage«s Minde, der administrerer Skoleskibet »Georg Stage«, har udsendt sin Aarsberetning. Det fremgaar heraf, at der i 1940 er indgaaet 104 Ansøgninger fra Unge, der ønskede sig optaget som Elever. Der antoges 80, men den 9. April medførte, at man opgav Sommeretogtet. Der har fra forskellige Sider indenfor Søfarten været udtalt stærke Ønsker om at søge Skoleskibet udrustet i Aar, og efter Henstilling fra bl. a. Dansk Dampskibsrederiforening har Bestyrelsen derfor besluttet i Aar at sende Skibet paa Togt, eventuelt under indskrænkede Forhold, alt efter som Krigssituationen maatte gøre det forsvarligt.

Driftsregnskabet for 1940 balancerer med 136,000 Kr. og slutter med en Overførsel til i Aar paa godt 81,500 Kr. Skoleskibet »Georg Stage« staar bogført med 217,347 Kr.

### U.S.A. og Canada

Om den mellem De forenede Stater og Canada truffene Aftale om Udnyttelse af Saint Lawrence Floden forlyder, at der skal oprettes en Dæmning i Saint Lawrence Floden for at udvinde elektrisk Kraft. Dæmningen skulde forbindes med en Sluse, hvorved det skulde blive muligt for Skibene paa de store Søer at naa frem til Atlanterhavet.

### Verdens største Hvalkogerier krigsforlist

Ifølge indløbne Telegrammer er det engelske Hvalkogerier »Terje Vigen« — Verdens største — krigsforlist.

Hvalkogeriet var paa 20,638 Bruttotons, 600 Fod langt, 80 Fod bredt og 50 Fod dybt. Det var bygget paa Deutsche Werft i 1926 af et Interessentskab, hvori Svenska Handelsbanken deltog. Det drejede sig om Anvendelse af spærrede tyske Penge. Skibet blev benyttet i Samarbejde med den norske Hvalkoger-Reder Bugge, som var dets norske Agent.

»Terje Vigen« kostede 10 Mill. Kr. I Dag var Værdien sikkert 15 Mill. Kr.

### »Th. Stauning« faar Navneforandring

Motorskibet »Th. Stauning«, der som omtalt fornyligt er solgt til Rederiet Albert Jensen, har faaet Navneforandring til »Gøtfred Hansens«. Det er blevet indrettet med moderne Fiskeredskaaber, Trawl o. l., og gaar i nær Fremtid ud paa Storfiskeri i de danske Farvande. Det bliver den danske Fiskerflaades mest moderne og bedst indrettede Skib.

### Samhandelen med Tyskland i April Kvartal

Umiddelbart før Paaske kommer en tysk Delegation til København for at forhandle om den dansk-tyske Samhandel i April Kvartal. Det er de sædvanlige kvartalsmæssige Forhandlinger, der er Tale om, og den tyske Delegation ledes som tidligere af Ministerialdirektør, Dr. Walther, medens Forhandlingerne fra dansk Side føres af en Delegation, der har Afdelingschef Wassard, Udenrigsministeriet, som Leder.

### »Stella« af Gøteborg forlist

Den i Gøteborg hjemmehørende Damper »Stella« er forlist, meddeler det svenske Generalkonsulat i London til det svenske Udenrigsministerium. Skibets Besætning menes at være reddet. »Stella« tilhører Rederiet »Stella« i Gøteborg og er paa 1650 Tons d.w. Besætningen er paa 17 Mand, hvoraf de fleste er Svenskere.

### Søfyrbøderne og Kommunisterne

Københavns Afdeling af Søfyrbødernes Forbund har paa et Medlemsmøde med stor Majoritet vedtaget en Resolution, der kræver Urafstemning inden tre Maaneder om Forbundets Tillidsmænd og Funktionærer og giver Utryk for Utilfredshed med, at det kommunistiske Parti uophørligt blander sig i Forbundets indre Anliggender. Baggrunden er de fortsatte Stridigheder mellem Richard Jensen og Forbundets nuværende Ledelse.

### »Grängesberg«

Aktiebolaget »Grängesberg« har offentliggjort Regnskab og Beretning for 1940. Regnskabet udviser et Overskud

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telogr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

## BEKENDTGØRELSE

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion, stor 500 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1940 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Maj Maaned 1941.

Justitsministeriet, den 20. Marts 1941.

paa 14,61 Mill. Kr. mod 39 Mill. Kr. Aaret forud. Bestyrelsen foreslaar, at der udbetales 12 Kr. pr. Aktie.

I Beretningen hedder det, at den væsentlige Aarsag til Nedgangen skyldes det kendte Forhold, at Narvik siden 9. April var sat ud af Funktion som svensk Eksporthavn. Udbyttet af Malmbrudningen viser en Nedgang paa 6 Mill. Kr. i Forhold til en tilsvarende Stigning i 1939. Forklaringen her ligger i, at Malmleverancerne i 1939 omfatter ikke blot Aarets Produktion, men ogsaa visse Lagerkvantiteter, som var oparbejdet ved Begyndelsen af 1939. I 1940 blev en stor Del af Produktionen ikke leveret paa Grund af Tonnagemangel og andre Skibsvanskeligheder. Selskabets Flaade, som 1. Januar 1940 var paa 23 Skibe med en samlet Lasteevne paa 172,000 Tons, blev i Løbet af Aaret mindsket med 9 Baade med en samlet Lasteevne af ca. 68,000 Tons. 4 af disse blev sænket under Krigshændelserne i Narvik og 1 ved Bombning fra Flyvemaskine ved Nordkysten. I Slutningen af 1940 bestilte Selskabet hos Götaverken i Göteborg 5 Baade med en samlet Lasteevne af ca. 39,000 Tons, med Levering i Løbet af 1942.

## Danmarks Skibsliste 1941

Danmarks Skibsliste for 1941, eller som den almindeligt kaldes »Flagbogen«, foreligger nu, og den statistiske Oversigt, der som sædvanlig findes i Bogen, giver de officielle Tal for den danske Handelsflaades Tilbagegang i det forløbne Aar. Ved Begyndelsen af 1940 bestod Flaaden af 2046 Skibe paa tilsammen 1,199,288 Brutto-Register Tons, og ved dette Aars Begyndelse af 1941 Skibe paa ialt 1,160,563 Tons. Allerede Aaret i Forvejen mærkedes de mange Krigsforlis, men da der trods en Afgang paa ca. 65,000 Tons havde været en betydelig Tilgang af Nybygninger, blev der alligevel en Fremgang paa ca. 10,000 Tons.

For 1940 har de mange Forlis ikke kunnet opvejes af Nybygningerne, og der fremkommer derfor en Netto-Tilbagegang paa 38,725 Brutto Register Tons. Afgangen skyldes i første Række Forlis, nemlig 54 Skibe paa 56,353 Tons. Til Udlandet er solgt 13 Skibe paa 4249 Tons og der er ophugget 8 Skibe paa tilsammen 273 Tons. Tilgangen bestod af 18 Nybygninger, alle byggede i Danmark og alle Motorskibe paa nær en enkelt Dampers, paa tilsammen 16,027 Tons, og 9 Skibe paa 4030 Tons, indkøbte fra Udlandet.

Motorskibstonnagen dominerer med 1564 Skibe og 657,289 Tons overfor Dampskibstonnagen, der nu er paa 420 Skibe paa 501,993 Tons. Af store Motorskibe over 16600 Tons findes nu 112 Skibe paa tilsammen 556,484 Tons. Sejlskibene er næsten forsvundet. Der er tilbage 14 Skibe paa 1281 Tons, men heraf er de 7 Kultere hjemmehørende paa Færøerne. Af de resterende 7 er Sømandshøjskolens Stationsskib i Svendborg, Amatørsejlsklubbens Klubskib og en større Lystsejler, saa der tilbage kun bliver 4 danske Handelsskibe, der er rene Sejlskibe.

## Norsk Dampers krigsforlist

Ifølge Meddelelse til Rederiet er den norske Dampers »Solferino« af Oslo krigsforlist, mens den sejlede under britisk Kontrol. De nærmere Enkeltheder ved Forliset er endnu ikke kendt, ud over at tre Mand af Besætningen er omkommet.

»Solferino« var paa 2580 B.R.T. og var bygget i 1918.

BRUG HEMPELS KUN  
Hempels Skibsfarver  
INDENBORDS UDENBORDS



Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

## Norsk Skib »Benjamin Franklin«

Bladet »Los Angeles Examiner« meddeler, at man i Søfartskredse har erfaret at den norske Fragtdampers »Benjamin Franklin«, 7034 B.R.T., der sejlede i engelsk Tjeneste, er sunket paa Rejse fra Los Angeles til England. Af Besætningen, 37 Mand, blev kun 6 reddet.

## Sovjetunionens Samhandel med U. S. A. i 1940

Ifølge de foreløbige Meddelelser vedrørende De forenede Staters Udenrigshandel fordelt paa de enkelte Lande i Aaret 1940 beløb de amerikanske Leveringer til Sovjetunionen sig i dette Tidsrum til 87 Mill. Dollars mod 57 Mill. Dollars i 1939, altsaa en Forøgelse paa ca. 30 Mill. Dollars. I samme Tidsrum beløb Sovjetunionens Udførsel til U. S. A. sig til 21 Mill. Dollars mod 25 Mill. Dollars i 1939; der fremkom saaledes en Nedgang i Sovjetunionens Leveringer paa ca. 4 Mill. Dollars. Samhandelen mellem de to Lande udviste altsaa i 1940 et Eksportoverskud paa 66 Mill. Dollars for U. S. A. mod 32 Mill. Dollars i 1939.

Stigningen i den amerikanske Udførsel til Sovjetunionen skyldes dels forøgede Leveringer af Raastoffer, dels større Ordre paa Maskinanlæg fra det sovjetiske Handelselskab i New York, Amtorg Trading Corporation.

## Russerne vil leje Havn i Budapest

Det sovjetrussiske Selskab for Flodskibsfart har indledet Forhandlinger med Byraadet i Budapest om Forpagtning af en Del af Byens Havn ved Donau. For at gennemføre den ungarsk-russiske Handelsaftale vil Russerne afvikle en Del af Handelsomsætningen over Donau og hertil benytte den Del af Havnen i Budapest, som de ønsker at forpagte.

## Dansk-ungarsk Vareudveksling

Efter forudgaaende Forhandlinger i København er der mellem den danske og den ungarske Regering blevet truffet en Aftale angaaende Vareudveksling mellem de to Lande i første Halvaar 1941. Aftalen, der traadte i Kraft den 5. Marts og fremtræder som en Overenskomst om de Rammer, indenfor hvilke private Varebytteforretninger vil kunne finde Sted i Tiden indtil den 30. Juni d. A., omfatter Udførsel fra Danmark bl. a. af Maskiner og Maskindele, Kemikalier, Kalveskind, Frø og Fiskekonserves, samt Indførsel fra Ungarn bl. a. af Markfrø og Bølgæsød, Raatobak, Radiorør og Glødelamper, forskellige Tekstilvarer, Fotografipapir m. v.

## 50 Aar

Den 10. April fylder Fører i Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Kaptajn K. K. S. Poggenborg, 50 Aar.

## 60 Aar

Tidligere Fører i Albert Jensens Rederi, Kaptajn Jens Hansen, fylder den 2. April 60 Aar. Kaptajn Hansen er ansat i Københavns Kul- & Koks Kompagni.

Fører i De Danske Statsbaner, Kaptajn P. W. Damsgaard, fylder den 10. April 60 Aar. Kaptajn Damsgaard er bosiddende i Korsør.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 126104

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » » »

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Brug **Holzappel's International**  
**Skibsfarver**  
 til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE


Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSESELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491ØPTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539


**TUBORG**  
**PORTER**  
 Export Beer

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
 IN FINLAND**„Verden over“**

ILLUSTRERET MAGASIN

UDGIVET AF

NAUTISK FORLAG

Bladet er populært i sit Anlæg, kan derfor læses af alle.

Udkommer hver Maaned.

»VERDEN OVER« giver, i saa righoldigt Udvalg og i en saa omfattende Blanding som tænkes kan, Oplysninger, Vejledning og Underholdning vedrørende en Række fremmede Lande, Artikler af historisk, biografisk, geografisk, naturhistorisk, kunstnerisk og litterær Karakter, kort sagt, alle mulige Emner, der har Interesse for enhver Læser, der gerne vil skaffe sig et Kendskab udover det, Aviserne giver, til Livet og Forholdene i Verden i Øjeblikket som før i Tiden.

84 SIDER — 28 ARTIKLER — 80 BILLEDER — PRIS Kr. 1.50.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 27. Marts 1941.

Nr. 13.

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

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

## I. Østersøen.

### 528. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.

(U. f. s. Nr. 12/662. Stockholm 1941.)

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

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

2) *Stora Torpedinnskjutningsbanan*, der fra Torpedoindskydningsstationen paa *Kättaskären* gaar mellem *Gastaskär* og *Länsman* mod *Almö* Baake.

I Banerne er udlagt Maalflaader og Tønder.

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

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

Om Natten er hver af de i Sejløbene liggende Flaader afmærket med en Lanterne, der viser rødt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mærke 9,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 4 Sm.

Under Skydning 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 Semaforerne. Der afgives desuden Opmærksomhedssignaler med Sirene til Søfarende, naar de ikke har observeret ovennævnte Signaler, samt naar der er Fare for Kollision med en Torpedo, der fejlagtig er vejet ud fra Banen.

b) Paa den store Bane:

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

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

c) Paa begge Baner:

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 Torpedoindskydningsbanerne, naar Signalet „Klar til Skud“ er vist, og medens Torpedoen er i Banen. I Skydetiden maa der ikke ankres indenfor en Afstand af 200 m paa hver Side af Banerne; indenfor samme Afstand maa heller ikke udsættes Net eller andre Fiskeredskaber.

c. 56° 08' N. 15° 36' E.

529. (T). Finland. Skärgårdshavet. Bogskär Fyr midlertidigt slukket.  
Annuleret.

530. Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejldsforskrift.

(N. f. S. Nr. 14/1046. Berlin 1940.)

1. I *Danzig Bugt* er et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinien mellem nedennævnte Punkter, spærret for Skibsfart og Fiskeri:

Fra 54° 46' N. 18° 30' E. til 54° 50' N. 18° 30' E.

til 54° 50' N. 19° 20' E. - 54° 31' N. 19° 20' E.

- 54° 24',<sub>4</sub> N. 19° 10',<sub>0</sub> E. til 54° 26',<sub>3</sub> N. 18° 47',<sub>0</sub> E.

- 54° 33' N. 18° 38' E. til 54° 32',<sub>5</sub> N. 18° 34',<sub>0</sub> E.

2. For Fiskeriet frigives inden for dette Omraade et Omraade, der ligger W. for Forbindelseslinien mellem Punkterne 54° 43',<sub>0</sub> N. 18° 37',<sub>9</sub> E. og 54° 32',<sub>7</sub> N. 18° 35',<sub>9</sub> E.

3. *Gotenhafen* og *Neufahrwasser* kan anduved ad følgende Veje:

a) Fra 54° 52',<sub>3</sub> N. 18° 54',<sub>0</sub> E. til 54° 34',<sub>4</sub> N. 18° 54',<sub>0</sub> E. til 54° 32',<sub>6</sub> N. 18° 40',<sub>0</sub> E. og derfra til Anduvningstønderne for *Gotenhafen* eller *Neufahrwasser*.

b) Ved at gaa E. og S. om det i (1) nævnte spærrede Omraade.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 16/1190 1940.

(Kort Nr. 181.)

531. Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.

(N. f. S. Nr. 12/903. Berlin 1941.)

I den E.-lige Del af det spærrede Omraade i *Danzig Bugt* (jvf. E. f. S. Nr. 13/530 1941) vil der i Tiden mellem 22. Marts og antagelig 10. April 1941 blive afholdt Skydeøvelser.

I nævnte Tidsrum er Omraadet E. for 18° 55' E. spærret for al Skibsfart og Fiskeri.

532. Tyskland. Danzig Bugt. Neufahrwasser. Tønder genudlagt.

(N. f. S. Nr. 12/833. Berlin 1941.)

Lystønden (Anduvningstønden) *Neufahrwasser* paa c. 54° 26' N. 18° 39' E., Lys- og Klokketønden *A*, den røde Spirtønde *B* og de sorte Spidstønder *1*, *2* og *3* er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 6/328 1941.)

533. (P). Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Fortøjningstønder genudlagt.

(N. f. S. Nr. 12/834. Berlin 1941.)

De rød- og hvidmalede Fortøjningstønder paa nedennævnte Pladser er genudlagt:

a) 54° 37' 06" N. 18° 44' 20" E.

b) 54° 37' 54" N. 18° 43' 12" E.

c) 54° 38' 36" N. 18° 42' 06" E.

Fortøjningstønderne vil i Begyndelsen af April 1941 blive ombyttet med graa-malede Sømærker med Ballontopbetegnelse.

(E. f. S. Nr. 5/302 1941.)

## 534. Tyskland. Danzig Bugt. Hela. Radiomast genopført.

(N. f. S. Nr. 12/835. Berlin 1941.)

Hela Radiofyrs Antennemast, en graamalet, firkantet, foroven tilspidset Gitterbaake af Jern, som blev ødelagt September 1939, er blevet genopført paa  $54^{\circ} 36' 03''$  N.  $18^{\circ} 49' 00''$  E.

(Kort Nr. 181.)

(Se Tillæg.)

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

## 535. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 20. Marts d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $3,6$  m i E.-Siden af Renden,  $5,2$  m i Midten af Renden og  $4,2$  m i W.-Siden af Renden.

Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med  $5,8$  m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.

c.  $54^{\circ} 52'$  N.  $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$  E.

(E. f. S. Nr. 3/209 1941.)

## 536. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev. Reservefyrskib udlagt midlertidigt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/515 1941 meddeles, at det deri omhandlede Reservefyrskib, som paa Siderne er mærket *Reserve*, nu er udlagt paa *Halsskov Rev* Fyrskibs Plads paa  $55^{\circ} 20' 13''$  N.  $11^{\circ} 02' 50''$  E.

(E. f. S. Nr. 12/515 1941.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 537. Danmark. Limfjorden. Odesundbroen. Afviserværk og Strømviser ødelagt af Isen. Advarsel.

*Odesundbroens* SW.-lige Afviserværk med Strømviser er revet bort af Isen. Eventuelle Pælestumper fra det bortrevne Afviserværk kan være farlige for Sejladsen i et 60 m bredt Bælte langs Broens S.-Side, W. for Gennemsejlingsaabningen. En Bøje med Flag vil blive udlagt som Afmærkning ved hver Ende af det tidligere Afviserværk, saa snart Isdriften ophører.

c.  $56^{\circ} 35'$  N.  $8^{\circ} 34'$  E.

(Danske Lods II, Side 51.)

## 538. (T). Sverige. Skagerrak. Idefjorden. Svinesundbroen. Foreløbig Fyrbelysning tændt.

(U. f. s. Nr. 12/614. Stockholm 1941.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 8/407 1941 meddeles, at den deri under Punkt I omhandlede foreløbige Fyrbelysning under *Svinesundbroens* Bygning er etableret og tændt.

c.  $59^{\circ} 05',8$  N.  $11^{\circ} 16',5$  E.

(E. f. S. Nr. 8/407 1941.)

(Se Tillæg.)



## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

539. Norge. Lofoten. Osanpollen (Leirosen). Advarsel mod at anløbe.  
(E. f. S. Nr. 5, Bilag. Oslo 1941.)  
Man advares indestændigt mod at anløbe *Osanpollen (Leirosen)* paa c. 68° 14' N. 14° 33' E. uden først at have indhentet nærmere Oplysninger hos Havnefogden i *Svolvær*.
540. Norge. Sør-Trøndelag. Trondheimsleia. Tyvholmen Fyr forandret. Nyt Sømærke udlagt.  
(E. f. S. Nr. 5/113. Oslo 1941.)  
1. *Tyvholmen Fyr* paa c. 63° 38',<sub>5</sub> N. 9° 29' E. er forandret og lyser nu, som følger:  
1. Hvidt i Pejl. fra 165° til 188°. 6. Grønt i Pejl. fra 332° til 346°.  
2. Rødt i — - 188° - 229°. 7. Hvidt i — - 346° - 28°.  
3. Grønt i — - 229° - 243°. 8. Rødt i — - 28° - 57°.  
4. Rødt i — - 243° - 316°. 9. Hvidt i — - 57° - 69°.  
5. Hvidt i — - 316° - 332°.  
2. En sort Stage er udlagt paa 63° 38' 10" N. 9° 30' E., c. 10 m SW. for 5,<sub>4</sub> m Grunden *Nobtarren SW.*, SW. for *Garten*.
541. Danmark. Horns Rev. Ringkøbing Dyb. Dybde aftaget. Sømærke flyttet.  
Vanddybden paa Pladsen for *Ulven NW.* hvide Stumpende med 3 nedadvendte Koste samt c. 20 m W. herfor er aftaget fra 6 m til 4 m. Sømærket er derfor flyttet c. 300 m mod W. og er nu udlagt i 7,<sub>0</sub> m Vand paa 55° 32' 24" N. 8° 01' 02" E.  
(Kort Nr. 94 og 93.. Søm.-Fort. Side 17, Nr. 27.)  
(Se Tillæg.)

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

542. Island W.-Kyst. Hvalfjord. Farligt Omraade.  
(N. f. S. Nr. 12/846. Berlin 1941.)  
I *Hvalfjordur* er et Omraade blevet erklæret farligt for Sejlads. Omraadet begrænses  
1) mod Nordøst: af en Linie, der fra Punktet 2,<sub>83</sub> Sm 31° fra *Eyrarfjall* trigonometriske Station paa c. 64° 19',<sub>2</sub> N. 21° 42',<sub>5</sub> W. gaar i Retning 316° til Fjordens W.-Side.  
2) mod Sydvest: af en Linie, der fra Punktet 1,<sub>78</sub> Sm 35° fra samme trigonometriske Station gaar i Retning 295° til Fjordens W.-Side.
543. Island W.-Kyst. Borgarfjördur. Raudanes. Nyt Fyr tændt.  
(N. f. S. Nr. 12/847. Berlin 1941.)  
Paa Pynten E. for *Raudanes* i *Borgarfjördur* er paa 64° 31' 42" N. 21° 58' 50" W. tændt et nyt Fyr, *Raudanes Fyr*, som viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flam- mens Højde: 5,<sub>2</sub> m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. 4 m højt, hvidt, sekskantet Taarn.  
(Kort Nr. 43, 40 og 26. Islandske Lods, Side 66. Fyr.-Fort. Nr. 887 o.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

544. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri ved Bornholm.  
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 18. Marts 1941 udfærdiget nedenstaaende Bekendtgørelse:

## § 1.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign.

1. i et Omraade, der begrænses
  - mod Nord af Breddeparallel 55° 01',<sub>13</sub> N.
  - mod Syd af Breddeparallel 55° 00',<sub>0</sub> N.
  - mod Øst af Meridianen 15° 11',<sub>0</sub> E.
  - mod Vest af Kysten,
2. i et Omraade, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:
  - a) 55° 11',<sub>0</sub> N. 14° 40',<sub>0</sub> E.
  - b) 55° 11',<sub>0</sub> N. 14° 42',<sub>3</sub> E.
  - c) 55° 08',<sub>5</sub> N. 14° 40',<sub>0</sub> E.
  - d) 55° 08',<sub>5</sub> N. 14° 42',<sub>5</sub> E.

## § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.  
(E. f. S. Nr. 9/413 og 8/377 1941. Kort Nr. 189 og 188.)

## 545. Danmark. Lille-Bælt. Aarø Anlægsbro. Havnereglement.

Under 18. Marts d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for *Aarø Anlægsbro* paa c. 55° 15',<sub>7</sub> N. 9° 44',<sub>1</sub> E.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

- a) Mod Nord: En ret Linie parallel med Adgangsbroen i en Afstand af 25 m N. for denne.
- b) Mod Vest: En ret Linie parallel med Dæskærmens N.-lige Del i en Afstand af 25 m W. for denne.
- c) Mod Syd: En ret Linie parallel med den S. for Havnen liggende Træbro i en Afstand af 25 m S. for denne.

For Sejlads indenfor Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927 med senere Ændringer.

For Overholdelse af Orden gælder „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“ med følgende Tilføjelser:

Det vil være Ejere af Fiskerfartøjer, som har faaet anvist fast Liggeplads ved Dæskærmen, tilladt at anbringe Fortøjningspæle indtil 10 m fra Broen, naar Havneopsynet skønner, at Pælene ikke vil være til Gene for Besejlingen af Havnen. Havneopsynet kan dog til enhver Tid forlange de anbragte Fortøjningspæle fjernet. Enhver Beskadigelse af Fortøjningspælene er Havnen uvedkommende.

Henlægning af Gods paa Adgangsbroen er forbudt. Paa Anlægsbroen for Færgebaaden er største tilladelige Belastning 500 kg/m<sup>2</sup>.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Maj 1941.  
(Danske Lods III, Side 135. Havne-Lods, Side 37.)

## 546. Danmark. Danmarks Skibsliste 1941.

*Danmarks Skibsliste 1941*, den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelskibe med Kendingssignaler, er udkommet.

Forhandles fra *Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, K.* Pris: Kr. 7,00.

## Tillæg.

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

**547. Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde aftaget.**

En Tilsanding har fundet Sted i Indsejlingen til *Gilleleje Havn*. Den i „Havnelodsen“ anførte Dybde for Løbet gennem Forhavnen af 3,1 m findes nu kun i Løbets E.-lige Halvdel.

c. 56° 07',<sub>7</sub> N. 12° 18',<sub>9</sub> E.  
(Havnelods, Side 75.)

**548. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Oplysning om Skydeøvelser. Advarsel.**

E. f. S. Nr. 12/525 1941 annulleres og erstattes med:

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 9. April 1941. Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/84 1941.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',<sub>6</sub> N. 9° 38',<sub>8</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 12/525 1941.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**549. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib genudlagt.**

*Schultz's Grund* Fyrskib paa c. 56° 09',<sub>9</sub> N. 11° 11',<sub>2</sub> E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/172 1941.)

**550. Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib genudlagt.**

*Anholt Knob* Fyrskib paa c. 56° 46',<sub>0</sub> N. 11° 51',<sub>9</sub> E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/159 1941.)

**551. Danmark. Kattegat. Limfjorden E.-lige Indløb. Hals Klokketønde genudlagt.**

*Hals Klokketønde* paa c. 56° 57',<sub>6</sub> N. 10° 23',<sub>3</sub> E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/160 1941.)

**552. Danmark. Kattegat. Læsø Rønde Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Vintersømærke inddraget.**

*Læsø Rønde Lys- og Fløjtetønde* paa 57° 12' (50") N. 10° 41' (30") E. er atter udlagt paa Station. Vintersømærket er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 53/2913 1940.)

**553. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Reparationsarbejder udføres. Advarsel.**

Paa Grund af Fornyelse af c.  $\frac{3}{4}$  af Kajen i det E.-lige Havnebassin i *Holstebro-Struer* Havn anmodes de søfarende om at udvise Forsigtighed under Tillægning til denne

Kaj. Friholdertømret er fjernet, og Bolte og Vinkeljern rager c. 0,3 m ud fra den Del af Kajen, som skal fornyes.

c. 56° 29',<sub>5</sub> N. 8° 36',<sub>0</sub> E.  
(Havnelods, Side 98.)

## Ekstra-Tillæg.

### I. Østersøen.

554. Finland. Finske Bugt. Porkkala-Kallbåda Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 8/263. Helsingfors 1941.)

Porkkala-Kallbåda Fyr paa c. 59° 52',<sub>1</sub> N. 24° 18',<sub>4</sub> E. er atter tændt.

555. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 8/267. Helsingfors 1941.)

Nedennævnte Fyr i Helsingfors Havneomraade er atter tændt:

Rönnskär nedre og övre c. 60° 08',<sub>1</sub> N. 24° 55',<sub>1</sub> E. Likgrund. Lökkiluoto. Väster Svartö. Långörn. Blekholm nedre og övre c. 60° 09',<sub>7</sub> N. 24° 58',<sub>2</sub> E.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

556. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib genudlagt.

Gilleleje Flak N. Fyrskib paa c. 56° 10',<sub>3</sub> N. 12° 18',<sub>0</sub> E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/157 1941.)

557. Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Klokketønde genudlagt.

Frederikshavn Klokketønde paa c. 57° 25',<sub>2</sub> N. 10° 36',<sub>0</sub> E. er genudlagt paa Station. Vintersømærket er inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/161 1941.)

558. Danmark. Kattegat. Hirtsholmene ESE. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring paa c. 57° 27',<sub>5</sub> N. 10° 46',<sub>2</sub> E., c. 5 Sm 110° fra Hirtsholm Fyr, er afmærket med en Vraglystønde, udlagt c. 150 m SW. t. W. for Hindringen.

559. Danmark. Kattegat. Læsø Trindel Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Vintersømærke inddraget.

Læsø Trindel Lys- og Fløjtetønde paa c. 57° 26' N. 11° 16' E. er atter udlagt paa Station. Vintersømærket er inddraget.

(E. f. S. Nr. 53/2932 1940.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 560. Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt.

Lystønderne *Søren Jessens Sand* c.  $55^{\circ} 27'_{,8}$  N.  $8^{\circ} 19'_{,2}$  E., *Stejlen* c.  $55^{\circ} 28'_{,2}$  N.  $8^{\circ} 20'_{,7}$  E., *Fouvfeld* c.  $55^{\circ} 29'_{,0}$  N.  $8^{\circ} 23'_{,6}$  E. og *Sandodden* c.  $55^{\circ} 27'_{,8}$  N.  $8^{\circ} 25'_{,5}$  E. samt Lys- og Fløjtetønden *Fanø Sandende (Jerg)* c.  $55^{\circ} 29'_{,0}$  N.  $8^{\circ} 22'_{,3}$  E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.

(E. f. S. Nr. 53/2935 1940 og 12/523 1941.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

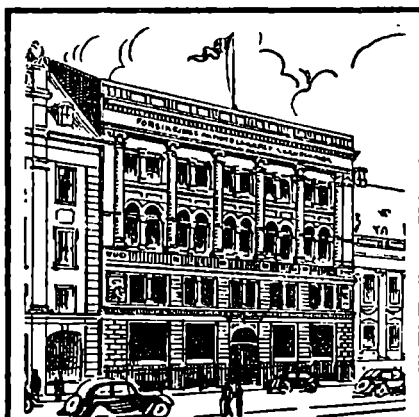
AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV**  
SKIBSVÆRFT

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Baaballe, Foreningens Formand	Baaballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN K.  
TELEFON C.9316

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

**Vanddybder:** Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m. i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Tegelholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

**Afgift af Fartøjer m. m.:** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesnens 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 Havnevesnens Boljer, Piele eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Motorøret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

**Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Bruttotonnage, Dybgaende og den Distance, der lodses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

**Bugsering:** af Dampskibe kaldet og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

**Ballast,** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

**Losning og Lading.** I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 19,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

**Frihavnen.** 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Frysrum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## ESBJERG

**Dybder ved daglig Højvande:** I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskolen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trækhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjteender og flere Fyrlinier. — **Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):** Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lodstvang.** Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — **Bugsering** ved D.F.D.S.s og Svitser's Bugsersbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — **Losning og Lading:** Losning og Lading besørger af henværende 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 Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

**Indsejllingsløbet** 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 6 m. **Havneafgift:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. **Ingen Lodstvang.** Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

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 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. **Vand** 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. **Losning og Lading** foretages af Private efter faste Takster. **Kran** løftende 10 Tons. **Moderne Skibsværft:** 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde. 2 Flydedokker med indtil 2000 Tons Bæreevne. **Kran** løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSENGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Havnepenge** for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R. T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er ffi. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde». **Faste Takster.** **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N.R.T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **Vand:** I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. **Losning og Lading** til faste Takster. 2 af Switzers Børgningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. **Jernbanespor** ved alle Kajer. **Havnepakhus.** **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 2000 T. **Vægt:** 2 Tordokker indtil 116 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

**Vanddybde** i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. **Indsejllingsfarvandet** vel afmærket. Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. **Ingen Lodstvang.** **Havneafgift:** Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. **Vand:** 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 6 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1 ¼ og 2 ½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. **Jernbanespor** ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. **Indsejllingen** gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruc 32 Øre. **Damp- og Motor-skibe** 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsersdamp.** uforord. **Ingen Lodsaft.**, naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. **Afg. Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Tou. **Losn. og Lastn.** besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. **Jernbanespor** hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

**Indsejllingsløbet** Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg.:** Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. T. 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. **Vand** + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. **Dobb. Jernbanespor** ved Havnen. **Træskibsbyggeri** af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibesmedie. **Ophalingsbedding** til Skibe indtil 275 B.T. **Motor- og Maskinfabrik** i Byen.

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den tidligere fra amerikansk Side bebudede totale Løsning af alle Problemer i Forbindelse med Tonnagespørgsmaalet ved Gennemførelsen af »Leje- og Laaneloven« synes nu at være umiddelbart forestaaende. Hvorledes denne Løsning vil blive udført i Detailler kan paa nuværende Tidspunkt naturligvis kun blive Gætteværk, men paa Basis af de i den forløbne Uge fra Amerika indgaaede Meddelelser synes Hovedtrækkene dog allerede nu at kunne skimtes. Bortset fra Nybygningen til England af Handels-tonnage under »Leje- og Laaneloven« vil Hovedforanstaltningen, og den der i det lange Løb utvivlsomt vil have størst Virkning, blive en fuldstændig Koordination af engelsk og amerikansk Skibsfartspolitik, saaledes at Tonnagedispositionerne foretages ud fra den engelsk-amerikanske Helheds Tarv. Man haaber derved at opnaa, og naturligvis ikke uden Grund, en betydelig mere effektiv Udnyttelse af den tilgængelige Tonnage, ligesom, og det er selvfølgelig ogsaa af største Betydning, man derigennem vil opnaa ratemæssig Kontrol med alle de Markeder, der er af Interesse for de to Lande.

Af mere øjeblikkelig Virkning og indebærende Konsekvenser, der ikke er til at overse, er imidlertid de Skridt, der fra amerikansk Side paa Præsident Roosevelts personlige Initiativ, er foretaget over for italienske og tyske Skibe sammen med de oplagte danske i Staterne. Foreløbig er disse Skibe, hvis samlede Tonnage beløber sig til ca. 320.000 Br. Reg. Tons, som det hedder, kun taget i »custody«, men der er vel næppe Tvivl om, at dette kun er det første Skridt til en regulær Beslaglæggelse. Hvad der iøvrigt videre vil blive gjort med disse Skibe, er endnu ikke kendt, men der er al Grund til at følge Udviklingen med Opmærksomhed.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de oversøiske Markeder foreligger der desværre kun faa paalidelige Efterretninger. Paa de engelsk kontrollerede Markeder synes Forholdene at være uforandrede, men hele dette vigtige Omraade af Fragtmarkedet er iøvrigt skjult bag et tykt Tæppe. I de endnu frie Trædes er Tendensen uforandret stram, men at Sukker fra Philippinerne til USNH. skal være sluttet, som en Beretning meddeler, til \$30.—, er utvivlsomt overdrevet, saa meget mere som der samtidigt rapporteres en Slutning af Ilmenit fra Colachel til USNH. til \$27.50.—. Af andre oversøiske Trades skal nævnes Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, der uforandret betaler omkring \$6.— a \$6.50.—.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene ikke underkastet større Ændringer. Der har været livlig Befragtning af Salpeter fra Norge til Danmark og Størstedelen af det øjeblikkelige Behov er nu dækket. Der kan dog stadig sluttes enkelte 1000/1500 Tonnere til Limfjords- og andre mindre danske Havne til omkring Kr. 25/26. I Kul og Koksarten fra Tyskland til Danmark har det været begrænset Aktivitet. Størstedelen af Lasterne kommer stadig fra Vesttyskland og Rotterdam, men der har dog ogsaa været enkelte Laster fra Østersøen.

### »N. C. MONBERG«

Udenrigsministeriet meddeler: I Følge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er »N. C. Monberg«, tilhørende Det Danske Kulkompagni, krigsforlist.

Der var ingen Danske blandt Besætningen, og det kan saaledes anses for sikkert, at Skibet var i engelsk Fart, da Krigsforlistet fandt Sted. Der foreligger iøvrigt ingen Oplysninger om, hvor Mandskabet befinder sig.

Det Danske Kulkompagni havde sidst været i Forbindelse med »N. C. Monberg« umiddelbart før 9. April 1940, da Skibet laa i skotsk Havn.

»N. C. Monberg« som var paa 2301 B. R.T. var bygget hos Burmeister & Wain i 1928.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Danmarks Samhandel med Udlandet er i Februar Maaned gaaet stærkt ned. Værdien saavel af Indførsel som af Udførsel viser lavere Tal end for nogen anden Maaned i det sidste Aar, og i det hele lavere Tal, end Tilfældet har været i en meget lang Aarrække — dette endda til Trods for, at saavel Eksport- som Importpriser er steget stærkt i det sidste Aar.

Der er i Februar kun indført Varer for 73,0 Mill. Kr. og udført for 80,6 Mill. Kr., saaledes at Maaneden har bragt et Udførsels-Overskud paa 7,6 Mill. Kr.

I Januar Maaned var Importens Værdi 107,8 Mill. Kr., Eksportens 111,6 Mill. Kr. og Eksport-Overskudet var 3,8 Mill. Hele Aaret 1940 havde en gennemsnitlig Import-Værdi af 114,7 Mill. Kr. om Maaneden, en Eksport-Værdi af 126,4 Mill. Kr. og et Eksport-Overskud paa 11,7 Mill. Kr. maanedlig. I 1939 var de gennemsnitlige Maanedstat for Importen 145,0 Mill. Kr., for Eksporten 131,5 Mill. Kr.; og det nævnte Aar havde saaledes et Indførsels-Overskud paa 13,5 Mill. Kr. om Maaneden.

Eksport-Nedgangen fra Januar til Februar falder baade paa Landbrugsvarer og Industrivarer. Værdien af Industri-Eksporten er dalet fra 18,5 til 12,8 Mill. Kr., af Landbrugseksporten fra 85,8 til 64,1 Mill. Kr. Der har været en betydelig Eksport-Nedgang for alle de vigtigste Landbrugsvarer — mindst for Smør, hvoraf Eksporten er dalet fra 5,6 Mill. kg og 27,7 Mill. Kr. i Januar til 4,3 Mill. kg og 22,0 Mill. Kr. i Februar. Udførselen af Flæsk er gaaet ned fra 10,3 Mill. kg og 24,4 Mill. Kr. i Januar til 6,9 Mill. kg og 16,5 Mill. Kr. i Februar. For levende Svin er der en Nedgang fra 37,000 Stk. og 6,8 Mill. Kr. i Januar til 30,500 Stk. og 5,6 Mill. Kr. i Februar; og endelig viser Æg-Eksporten en Nedgang fra 3,4 Mill. Snese og 8,0 Mill. Kr. i Januar til 1,9 Mill. Snese og 4,6 Mill. Kr. i Februar.

### PROVINSENS HAVNETAKSTER

Landstinget gjorde forleden Loven om midlertidig Begrænsning af Provinshavnetaksternes Gyldighed til 1 Aar færdig.

Under Behandlingen udtalte Venstres Ordfører, Hr. Elmquist, at baade Importørerne og de Havne, der er i Stand til at nedsætte deres Havnetakster, undrer sig over, at Staten, der kræver Priserne nedsat, medvirker til Fordyrelse af Priserne gennem Opretholdelse af ensartede Havnetakster. Under disse Omstændigheder var Hr. Elmquist særdeles tilfreds med,



at de nuværende Takster efter denne Lovændring kan komme til Revision om et Aar.

Den konservative Ordfører, Hr. Axel B. Lange, beklagede ligesom den foregaaende Taler, at det har været nødvendigt at forhøje Havnetaksterne i Provinserne med 30 pCt. Men han vilde finde det uheldigt at gaa bort fra de ensartede Havne- og Brotakster; de offentlige Afgifter bør være saa ensartede som muligt, saa de ikke kan benyttes i den indbyrdes Konkurrence mellem Havnene.

Hr. Elmquist udtalte, at efter hans Mening burde de Havne, der er i Stand dertil, have Lov til at holde lavere Takster.

Uden yderligere Bemærkninger sendtes Forslaget til 2. og 3. Behandling, der foregik i et senere Møde, og dermed er Loven færdig fra Rigsdagen.

### PROJEKT OM BYGNING AF ØRESUNDS-TUNNEL

Ingeniørfirmaet Manniche & Hartmann har offentliggjort et stortilet Projekt om en Tunnel under Øresund fra Amager til Malmø via Saltholm, udarbejdet med Støtte af svenske Ingeniører.

Tunnelen, der deles i to Dele, bliver 4,3 km lang under Drogden og 7,3 km under Flintarenden og med tilsluttede Ramper og Forbindelser over Saltholmen, ialt 16 km. Den skal omfatte 8 Meter Vejbane og en enkeltsporet Jernbane. Ventilationen besørges af 10 store Ventilationstaarne, hvoraf nogle indrettes med Restaurationer. De samlede Udgifter er ca. 120 Mill. Kr. Paa dybeste Sted skal den ligge 12 Meter under Vandspejlet. Direkte og indirekte skal den kunne give Beskæftigelse til 3000 Mand i de 6 Aar, Arbejdet vil vare.

### 50 AARS JUBILÆUM

Den 31. Marts var det 50 Aar, siden Dampskibsselskabet »Myren« blev stiftet. Det skete paa Initiativ af Firmaet Holm & Wonsild, som gennem samtlige 50 Aar har været Selskabets korresponderende Reder.

Man begyndte med en Aktiekapital paa 150,000 Kr. og den lille Damp »Anna« paa 450 Tons, men 4 Aar senere kunde man dog købe endnu en Damp paa 1560 Tons, og ikke længe efter erstattede man »Anna« med en Baad paa 2100 Tons. Nu begyndte det rigtigt at gaa fremad, og det var pæne Udbytter, der i disse Aar blev udbetalt til Aktionærerne. Det laa gennemsnitligt omkring en halv Snes Procent.

Man udvidede stadig Flaaden, og i 1906 overtog man Dampskibsselskabet »Ægir« med dets 3 Dampere, og yderligere øgede man Skibenes Antal med 2 Nybygninger.

Verdenskrigen bragte de store Fragtstigninger, og man fik Brug for mere Tonnage. Der blev bestilt to Nybygninger, der imidlertid ikke blev leveret fra Værftet før Krigen næsten var forbi. Derimod overtog man i 1917 Dampskibsselskabet »Gefion«, og dette betød en ny Forøgelse af Flaaden paa 2 Skibe, samtidig med, at man overtog Nybygningskontrakter paa 3000 Tons, der dog ikke blev leveret før i 1921.

Udvidelsen af Flaaden fortsattes. Man købte nye Skibe, og man udskiftede de gamle. I 1927 fik Selskabet et nyt flot Skib, den 13,000 Tons store »Christian«. Dette Skib blev imidlertid nogle Aar efter overtaget af Det danske Petroleum-Aktieselskab, der havde været med til at kontrahere om det, og i Forbindelse med D. D. P. A. anskaffedes Tankmotorskibet »Danmark«, der var paa 16,400 Tons. Det var det største Skib, som endnu var bygget i Danmark. Ogsaa denne Nybygning blev overdraget til D.D.P.A.

Moderniseringen af Flaaden blev fortsat, og Flaaden bestaar i Dag af 7 Dampere og 2 Motorskibe, der dog paa Grund af Krigssituationen ikke alle i Dag staar til Selskabets Disposition.

Selvfølgelig maatte Aktiekapitalen følge med i »Udviklingen«, og fra de 150,000 Kr. i 1891 er den vokset til 4 Millioner Kr.

Selskabets korresponderende Reder har som nævnt gennem alle 50 Aar været Firmaet Holm & Wonsild, i mange Aar ved Firmaets daværende Indehaver, Skibsreder Chr. Sass, der var med til at stifte »Myren«, og siden dennes Død i 1929 ved Skibsreder H. A. Hansen, Holm & Wonsilds Eneindehaver.

### DOBBELT-JUBILÆUM

Tirsdag den 1. April var det 25 Aar siden, at Skibsreder Willie C. K. Hansen og Skibsreder Chr. Harhoff blev optaget som Kompagnoner i Firmaet C. K. Hansen.

Willie C. K. Hansen er ældste Søn af Firmaets Seniorchef, Generalkonsul Johan Hansen. I sin Ungdom fik han en omfattende Uddannelse i Skibsfartsfirmaer i Tyskland, Rusland, Belgien og England for i 1911 at vende tilbage til det fædrene Firma, hvor han altsaa blev Kompagnon i 1916. Indenfor disse Mure har han arbejdet i alle Afdelinger, i de senere Aar dog væsentligst som Leder af Firmaets store Linie-Agentur og Fremmed-Befragtning. Udenfor Firmaet har Willie C. K. Hansen nedlagt et stort Arbejde i »Baltic and International Maritime Conference« som Medlem af »Board of Directors«. Han var Næstformand i »Executive Committee« i 1925—1927 samt Formand for »Documentary Council — Standing Revision Committee« i 1927—1937.

Chr. Harhoff er Svigersøn af den i 1912 afdøde Skibsreder Robert Hansen, en yngre Broder af Generalkonsul Johan Hansen. Han begyndte sin Uddannelse i Marinen, men traadte i 1910 ind i Firmaet C. K. Hansen som Sekretær. Siden sin Optagelse i Firmaet i 1916 har han deltaget i Ledelsen af alle Forretningens Grene, i de senere Aar dog væsentligst som Chef for Rederi-Afdelingen. — Udadtill er Hr. Harhoff stærkt benyttet i Redernes Organisationsarbejde. Han er Næstformand i Dansk Dampskibsredereforening og beklæder samme Post i Fragtnævnet. Desuden er han Medarbejder i en Række Nævn.

### TRÆSKIBSVÆRFTERNE

Handelsminister Halfdan Hendriksen har ved en Tekstanmærkning paa Finansloven søgt 500,000 Kr. til Ydelse af Laan i 1. Prioritet til Nybygning af mindre Fragtskibe. Laanen forrentes med 4½ pCt. og afdrages med  $\frac{1}{25}$  aarlig.

Motiveringen er dels at skaffe Beskæftigelse til de danske Træskibsværfter, dels at holde Flaaden af mindre Fragtskibe intakt.

Der er i Perioden 1932—40 kun nybygget ialt 29 Fragtskibe mellem 50 og 300 Bruttotons, medens der i samme Tidsrum fra Udlandet indførtes 128 Skibe af denne Størrelse. I samme Periode var der ved Salg til Udlandet, Forlis og Ophugning en Afgang paa ialt 90 Skibe indenfor denne Kategori. Da den Udskiftning og Forøgelse af Smaaskibsflaaden, der har fundet Sted i den anførte Periode, saaledes overvejende har bestaaet i Indkøb af Skibe fra Udlandet, og da disse Skibe gennemgaaende har været ældre Skibe, er Gennemsnitsalderen for den samlede danske Flaade af mindre Fragtskibe mellem 50 og 300 Bruttotons, der i Dag bestaar af ca. 440 Skibe, ret høj, hvorfor det for at forbedre Smaaskibsflaadens gennemsnitlige Kvalitet og øge dens Konkurrencedygtighed overfor Udlandet maa anses for meget ønskeligt, at der i større Omfang iværksættes Nybygning af mindre Fragtskibe.

### INDUSTRIPRODUKTIONEN

Det officielle Produktionsindeks for Industrien er for Februar opgjort til 89 ligesom for Januar (1935 — 100), saaledes at Industriens samlede Produktion har været praktisk talt uforandret. Men For-

holdene her ligger forskelligt i de enkelte Industri-grupper. Der har været Produktions-Fremgang i Træ-vareindustrien, hvis Indekstal er steget fra 87 til 94, Tekstilindustrien fra 111 til 114. Omvendt har der været Nedgang i Læderindustrien fra 101 til 95, Sten-, Ler- og Glasindustri fra 45 til 42, Jern- og Metal-industri fra 98 til 96. — Konsumvarer som samlet Gruppe er steget fra 89 til 91, men Produktionsmidler dalet fra 90 til 86.

Det samlede Beskæftigelsestal for Industrien, som angiver Antal Arbejdstimer pr. Arbejdsdag, er for Fe-bruar 1941 beregnet til 1,026,000 mod 1,010,000 i Ja-nuar 1941 og henholdsvis 1,228,000 og 1,268,000 i de to tilsvarende Maaneder Aaret før.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### D.F.D.S.s Generalforsamling

Generalforsamlingen i Det Forenede Dampskibs-Selskab, der holdtes under Ledelse af Højesteretssagf. Holten-Bechtolsheim, indledes af Formanden, Grosserer Holger Laa-ge-Petersen. Den administrerende Direktør J. A. Kørbing henviste til den udsendte Aarsberetning og gav nogle sup-plerende Oplysninger om Selskabets Flaade pr. 1. Januar 1941.

1. I Selskabets Flaade findes 36 Lastskibe, der er bog-ført til 5,451,000 Kr., hvilket svarer til en Gennemsnits-pris af 49,20 Kr. pr. Ton d.w. (Af disse Skibe er 18 nedskre-vet til Ophugningsværdi).

2. Desuden findes 4 Diesel-Motor Lastskibe, der er bog-ført til 2,400,000 Kr., hvilket svarer til en Gennemsnits-pris af 65,55 Kr. pr. Ton d.w.

3. Resten af Flaaden bestaar af 44 Passager- og Eks-portskibe (27 Dampskibe og 17 Diesel-Motorskibe), der er bogført til 32,271,000 Kr. (Heraf er 6 Skibe nedskrevet til Ophugningsværdi).

4. Endelig er 10 Bugserfartøjer (inkl. »Bryderen»), Kul-elevatoren »Alfa« samt Motorbaaden »Svalen« og Motor-baadene Nr. 5, 6, 8 og 9 bogført til 195,500 Kr. (heraf er 6 Bugserfartøjer nedskrevet til Ophugningsværdi). Det giver ialt 40,317,500 Kr. Eksklusive de 24 Skibe, der er nedskrevet til Ophugningsværdi, er de resterende 60 Ski-bes Gennemsnitsalder 18,47 Aar.

Ved Aarets Udgang havde Selskabet 9 Skibe oplagt i neutrale Havne, medens 20 Skibe, der er udenfor Sel-skabets Kontrol, maa formodes at være i Fart.

De 9 Skibe, der er oplagt i neutrale Havne, er bogført for 5,8 Mill. Kr., de 20 Skibe udenfor Selskabets Kontrol for 3,5 Mill. Kr., og de 55 Skibe i Danmark for 31,2 Mill. Kr. Alle Selskabets Skibe er forsikret indenfor de Græn-ser, der er fastsat af Krigsforsikringen for Skibe; men da Skibspriserne er steget stærkt, ligger Assurance-Summer-ne højt over de bogførte Værdier. De 55 hjemmeværende Skibe er forsikret for ialt 100 Mill. Kr.

Sel udover et længere Tidsrum er det ikke denne Vær-di, der er maalgivende for Aktiverne, men Indtjenings-evnen for Skibene, tilføjede Direktør Kørbing. En væ-sentlig Del af de hjemmeværende Skibe er oplagt, fordi de ifølge deres Konstruktion ikke kan anvendes i den Tra-fik, der i Øjeblikket er Tale om, og naar normale For-hold igen indtræder, maa man regne med, at Skibspriser-ne vil bevæge sig nedad, og den store Forskel mellem dem og de bogførte Værdier vil formindkes.

Direktør Kørbing gav derefter Oplysninger om Selska-bets Pensionskasse, dets Jubilæumsfond, Hjelpe- og Understøttelsesfond; han fremhævede det heldige i, at man under disse Forhold havde store Beløb til Ræddighed for Funktionærer og deres Efterlædere, saa Ledelsen i de svære Tider kunde understøtte og pensionere de Skibsofficerer, der trækker sig tilbage, og yde Understøttelse til Paarø-rende af afdøde.

Derefter godkendtes Regnskabet enstemmigt, og til Be-styrelsen genvalgtes Bankdirektør Poul Andersen samt Ge-neralkonsul Franz Norstrand.

### Generalforsamling i Københavns Skipperforening

Københavns Skipperforening har afholdt Generalforsamling. Formanden, Kaptajn Prip, mindedes de Medlemmer, som var død i det forløbne Aar. I sin Beret-ning pegede han paa de Vanskeligheder, Skibsfarten var ude for, og som paa saa mange Maader ogsaa berørte Foreningen.

Der stilles under en Krig altid store Krav til de Søfa-rende, og det skal siges til den danske Sømands Ros, at han ogsaa under denne Krigs Vanskeligheder og Færer har løst sin Opgave paa en Maade, der tjener til Ære for den danske Sømandsstand.

Foreningen har ydet Støtte til mange, hvem Krigen har ramt paa katastrofal Maade. Desværre har man maattet sige nej til mange, der har henvendt sig om Hjælp.

Efter en Omtale af en Række interne Spørgsmaal, gen-nemgik Formanden Regnskabet, som udviste et Overskud i Foreningskassen paa 8494 Kr. og et Overskud paa 4331 Kr. i Understøttelses-kassen. Da Stiftelsen udviser et Under-skud paa 539 Kr., bliver det samlede Overskud 12,286 Kr.

Efter en kortere Forhandling godkendtes Regnskab og Beretning.

Til Bestyrelsen genvalgtes Kaptajnerne Mærsk-Møller, K. Knudsen og V. Weichardt. Ogsaa Formanden, Kaptajn Prip, genvalgtes.

### Oddesundbroens Afviserværk ødelagt

Oddesundbroens sydvestlige Afviserværk med Strønvise-er er revet bort af Isen. I et Bælte paa 60 Meter langs Broens sydlige Side — Vest for Gennemsejlingsaabningen, kan eventuelle Pælestumper være farlige for Sejlsadsen.

Som Afmærkning ved hver Ende af det tidligere Af-viserværk vil der blive udlagt en Bøje med Flag.

### Nyt Skib i Rederiet »Anholt«

Rederiet »Anholt«, der sidste Efteraar mistede sit Fragt-Motorskib »Anø«, har anskaffet sig et nyt Skib, der er indsat i Rute-farten København—Aarhus, Anholt, Grenaa og Aalborg.

Det nye Skib, der bærer Navnet »Gerd«, er et tidligere hollandsk Motorskib »Hoffleur«, og det har i Løbet af Vinteren ved Svendborg Skibsværft faaet indsat et Damp-maskineri fra den svenske Damper »Stegsund«, som Aarhus-Samsø Dampskibsselskab i Fjor købte for at indsætte det i Selskabets Rute. Da selve Skibsskroget imidlertid var meget stærkt medtaget, og da det ikke kunde betale sig for Selskabet at ofre et saa betydeligt Beløb, der kræ-vedes for at faa Skibet indregistreret under dansk Flag, blev det solgt til Ophugning. Skibsreder Albertsen, Rederiet Anholt, erhvervede »Stegsund« for, under de vanske-lige Brændselolie-Forhold, at ombytte Motoren med Dampmaskineriet fra den købte Damper, og dette Ar-bejde blev afsluttet forleden Dag ved Værftet. Det nye Dampskib, der har faaet Navnet »Gerd« og som laster ca. 150 Tons d.w., gik direkte fra Svendborg til Aarhus for at indtage sin første Ladning.

Dampskibet »Gerd« føres af Motorskibet »Anø«s tidli-gere Fører, Kaptajn Klaus Albertsen.

### »Vendila«

Den foreløbige Regnskabsmeddelelse fra Dampskibssel-skabet »Vendila« foreligger nu. Selskabet har haft et Driftsoverskud paa over 1 Mill. Kroner, men samtidig saa store Udgifter, at der intet Udbytte bliver til Ak-tionærerne. I den udsendte Meddelelse hedder det:

Det af Bestyrelsen for Akts. Dampskibsselskabet »Ven-dila« vedtagne Regnskab for 1940 udviser et Driftsoverskud af 1,186,802 Kr., hvori fragaar Udgifter til afbrudte Pligtrejser, Oplægninger i oversøiske Havne etc. med 820,004 Kr. Rest 366,798 Kr., hvortil kommer Renteind-tægter og Kursdifferencer med 12,333 Kr.

Efter Fradrag af Kaplak og Omkostninger, ialt 248,129 Kr., samt vedtægtsmæssig Henlæggelse til Afskrivnings-fonden, 111,000 Kr., og efter Tillæg 9,588 Kr., der udgør Forskel mellem den fra 1939 overførte Saldo, 202,512 Kr., og den ved Beslutning af ekstraordinær Generalforsam-ling af 27. Juni 1940 vedtagne yderligere Henlæggelse til Afskrivningsfonden af 192,924 Kr., fremkommer en Saldo 29,589 Kr., der overføres til 1941.

Som det vil ses, udviser Regnskabet et Driftsoverskud paa 1,186,802 Kr. mod 1,309,698 Kr. for 1939, men de store Udgifter til Oplægninger m. m. medfører, at der til Rest kun bliver 366,798 Kr. samt Renteindtægter 12,333 Kr. Der kan dog foretages den vedtægtsmæssige Henlæggelse til Afskrivningsfonden med 111,000 Kr., og Resten, 29,589 Kr., overføres til nyt Regnskab.

### Finsk Motorskib krigsforlist

Ifølge Meddelelse til det finske Udenrigsministerium er det finske Motorskib »Carolina Thordén« krigsforlist ud-for Færøerne. Besætningen har reddet sig ind til Thors-havn. Tre Personer er saaret. Skibet var paa 3075 BRT. og ejedes af Rederiet Suomi (Gustaf Thordén).

### Svensk Krigsforlist

Det svenske Udenrigsministerium meddeler, at Motorski-bet »Korshamn« af Stockholm, ifølge et Telegram fra Ge-neralkonsulalet i London, fornylig er forulykket. Af Be-sætningen er 11 Mand reddet og ført til britisk Havn. De øvrige ombordværende frygtes at være omkommet. Blandt de reddede er en Dansker, den 17-aarige Erik Panderup Rose fra Frederiksberg.

### Aalborg Værft

Aalborg Værft har holdt Generalforsamling. Bestyre-lsens Formand, Skibsreder Knud Lauritzen, aflagde Beret-ning. Værftets Nybygning af Skibe har været stærkt hin-

dret af den internationale Situation, der blev dog færdiggjort tre Skibe paa ialt 6865 Bruttotons. Materiale-mangelen har gjort sig stærkt gældende og forsinket en Del større Ordre, bl. a. Brofagene til Aggersundbroen.

Aarets Driftsoverskud andrager 232,821 Kr. Af dette Beløb samt 91,089 Kr. fra forrige Aar henlægges af Hensyn til de betydelige Beløb, som vil medgaa til Værftets fortsatte Modernisering, 50,000 Kr. til lovmæssig Reservefond og 250,000 Kr. til en ekstra Reservefond. Restbeløbet paa 23,910 Kr. overføres til næste Aars Regnskab. Til Bestyrelsen genvalgtes Direktør Knud Lauritzen.

### Sømandsmissionens Arbejde

Grundet paa Hjælpeindsamlingen til Finland er der imellem den finske Sømandsmission og I. S. M. blevet knyttet særlig mange Bånd. Den finske Sømandsmissions Direktør, Pastor Jauhainen, beretter følgende om Situationen. »Vore Sømandshjem arbejder stadig indenfor de Grænser, som Krigen har skabt. Rotterdamstationen er jo ophørt indtil videre og Arbejderne taget hjem. Hele Stationen blev ødelagt allerede i Maj 1940. Kirken i *Antwerpen* led temmelig meget efter en Bombeeksplosion, men både Assistent og Præstefamilie blev skaanet. — Kirken i *London* blev første Gang skadet i Begyndelsen af September og siden hen i December. — Desværre er der ikke kommet Breve fra de to andre Stationer i *England*, *Cardiff* og *Hull*, men korte Telegrammer har berettet om: Alt vel. — Stationen i *Australien* har det sikkert roligst, hvor Præsten gør sin Gerning som hidtil. — Vort Hus i *Hamborg* er stadig uskadt, men Arbejdsmulighederne er ikke store. Trafikken er ringe, og Sømandene har vanskeligt ved at færdes i den mørkelagte By. — I vore *hjemlige Havne* har vi arbejdet som hidtil, og oppe i *Petsamo* har vor Antwerpenpræst Aallonon gjort et godt Arbejde. Han har ingen Lokaler, men besøger Skibene, bringer Aviser om Bord og holder Møder i en større Spisebarak. — Til Trods for mange Glæder har vi ogsaa mange Bekymringer, men vi lægger alt i Guds Haand og stoler paa, at Herren ogsaa nok kan give os, hvad vi behøver, saalænge Han vil, at Arbejdet skal fortsættes.«

Endelig er der kommet et Brev fra Generalsekretær Pastor Vilhelmsen, *Norge*. Han skriver bl. a.: »Vore Stationer i det fremmede er uskadede med Undtagelse af et Par Steder, hvor Kirkeruderne er blevet mer eller mindre ødelagt ved Eksplosioner. — Arbejdet er for Tiden indstillet i *Rotterdam* og sandsynligvis i samtlige *franske Havne*, muligt ogsaa *Antwerpen*. I *Hamborg* har der derimod været stor Trafik. Og alle andre Steder i *Amerika* og i *Østen*, hvor der i det hele taget er Arbejdsro og Muligheder, regner vi med, at Arbejdet gaar sin Gang. Vore Venner herhjemme holder med Guds Hjælp ved med samme Maalbevidsthed og Trofasthed, som har baaret den norske Sømandsmissions Arbejde indtil denne Dag.

### Bugserselskabet

Isvinteren 1940 bekræftede Det forenede Bugserselskabs Erfaringer om, at Iperioder til Trods for de højere Takster og deraf følgende væsentlig større Indsejling, alligevel ikke er nogen pekuniær Vinding for Driften, da Reparationsudgifterne samtidig forøges stærkt. I Selskabets Aarsberetning anføres i Tilslutning hertil, at de indtraadte Ishavariar har været betydelige, men paa Grund af de store Udgifter er kun de allernødvendigste Reparationer udført.

Begivenhederne den 9. April medførte en betydelig Indskrænkning af den ordinære Trafik paa Havnen. Paa andre Områder havde Selskabet imidlertid saa megen Beskæftigelse, at Bændene har været praktisk talt fuldt beskæftigede Aaret igennem. Hertil bidrog ogsaa, at Arbejdet hyppigt beslaglagde de paagældende Baae i betydelig længere Tid end under normale Forhold.

Af Aarets Overskud, der sammen med Overførslen udgør 283,187 Kr., anvendes 194,960 Kr. til Henlæggelse til Ekstra Reservefond. Aktionærerne faar 10 pCt. Udbytte.

Den store Henlæggelse til Ekstra Reservefond tager Sigte paa Nybygningsprogrammet, der af Hensyn til det forløbne Aars stærke Slid paa Materialet gør det om muligt endnu mere nødvendigt, at Programmet gennemføres, saa hurtigt Forholdene igen tillader det.

Beretningen blev aflagt af Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Paul G. Cohn, der ogsaa genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

### Ingen Industrihavn i Aarhus

For nogen Tid siden blev der af Havneingeniør Gebauer, Aarhus, udarbejdet en Plan om Udvidelse af Aarhus Havn ved Anlæg af en Industrihavn til 20 Mill. Kr. Planen blev indsendt til Ministeriets Godkendelse sammen med Andragende om Tilskud efter Beskæftigelsesloven. Beskæftigelsesudvalget har nu meddelt Aarhus Byraad, at man ikke har ment at kunne anbefale Planen om Tilskud overfor Ministeriet. Dermed maa Planen om en Industrihavn i Aarhus sikkert foreløbig betragtes som skrinlagt.

### Dansk-Franske Dampskibsselskabs Generalforsamling

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har afholdt ordinær Generalforsamling med Landsretssagfører Fridrichsen som Dirigent.

Landsretssagfører Fridrichsen, der er Medlem af Bestyrelsen, mindedes afdøde Skibsreder A. N. Petersen, der havde drevet Rederivirksomhed i 30 Aar og arbejdet sit Selskab frem til en smuk Position. Han var omsorgsfuld for hver enkelt i Rederiets Tjeneste, og hans Minde vil blive bevaret med Ære.

Skibsreder E. Hahn-Petersen aflagde den med Regnskabet tidligere udsendte Beretning, der har været omtalt, og gennemgik Regnskabet, der ligeledes har været omtalt. Aarets Overskud andrager 562,254 Kr., og der udbetales 5 pCt. i Udbytte. Af Status fremgaar, at de to krigsforliste Dampere »Grønland« og »Holland« er optaget til den bogførte Værdi, 370,000 Kr. Begge Dampere var imidlertid forsikret til den fulde Værdi. Naar Forsikringssummen til sin Tid indgaar, vil Differencen blive overført til Reserve- og Amortisationsfondene.

Det oplystes i Tilslutning hertil, at hele Besætningen paa Damperen »Grønland« var reddet, medens 7 danske Sømand var omkommet ved »Holland«s Forlis. Begge Skibe var udenfor Rederiets Kontrol.

Skibsreder Hahn-Petersen bad de tilstedeværende Aktionærer ved at rejse sig mindes de Mennesker, der var omkommet under Udøvelsen af deres Gerning i Rederiets Tjeneste.

Efter at Regnskabet var godkendt, genvalgtes Bankdirektør J. Filskov til Bestyrelsen.

### Aarhus Havn

Aarhus Havn har udsendt sit Budget for 1941—42. Det bemærkelsesværdige ved det er, at Aarhus Havn for første Gang i mange Aar regner med at faa et Underskud paa Driften. Driftsunderskudet anslaaes til 998,357 Kr. Budgettet balancerer med 2,311,418 Kr.

### Isbrydere til Norge

Oslo Handelskammer har taget Arbejdet op for at skaffe en Isbryder til Norge. Tidligere har den offentlige Isbryderkomité enstemmigt anbefalet at bygge en Isbryder paa 3000 à 3500 Tons Deplacement og med 6000 Hestekræfter. Erfaringen har vist, at kolde og milde Vintre kommer periodevis. Der har som bekendt nu været flere kolde Vintre, hvor Isen har spærret Oslofjorden, saa man har kunnet gaa paa Isen fra Østfold til Vestfold og med en Række Baae siddende fast i Isen uden Mulighed for at komme frem, saaledes at vigtige Importvarer som Kul og Koks etc. ikke har kunnet bringes ind til Oslo, samtidig med at Eksporten var stoppet.

Og det er ikke blot Oslofjorden og Drammensfjorden, som har været kraftig islagt, ogsaa Sunde og Fjorde paa Sølandet har ofte samtidig været islagt, ligesom Fjordene paa Vestlandet og i Nord-Norge til Dels har haft tyk Is. Desuden er det ikke blot den Is, som har været i Norges egne Fjorde, som kan lægge alvorlige Hindringer i Vejen for Skibsfarfen; ogsaa Drivisen fra Østersøen og Kattegat kan som bekendt være meget slem for Skibsfarten.

Alle mindes Vintre, hvor Skibene har siddet fast i Isen udenfor Kysten uden Mulighed for ved egen Hjælp at komme løs. Og Drivisen fra Østersøen og Kattegat kommer gerne senere paa Aaret end de lokale Ishindringer, saa Tiden for Isvanskelighederne forlænges til stor Gæne for Skibsfart og Næringsliv.

### De 20,000 Kr.

I Søfartskredse har et ejendommeligt Erstatningsforhold, der tilfældig er blevet opklaret, vakt nogen Opmærksomhed.

Da denne Krig begyndte, traadte en særlig Ulykkesforsikringslov i Kraft, gaaende ud paa, at efterladte efter omkomne Skibsførere skulde have udbetalt 20,000 Kr., og det er jo desværre ikke saa faa søfarende efterladte, som allerede har nydt godt af denne Lov. I Juli i Fjor vedtoges en ny Krigsulykkesforsikringslov, og nu har man opdaget, at den første ikke mere er gældende for Administrationen, men at de efterladte ikke modtager 20,000, men kun 13,000 Kr. Sagen blev bekendt fornylig, da en Skibsførerenke kun fik de 13,000 Kr. udbetalt.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

Skibsførerforeningen har undersøgt Sagen og forhandlet med Ministeriet, hvor man erkender den begaaede Fejl. Antagelig ordnes Sagen saaledes, at de 13,000 Kr., der nu udbetales, betragtes som et Forskud, medens de resterende 7000 først udbetales, naar Krigen en Gang er endt. Ingen har regnet med Forholdet, men ment, at den særlige Krigs-Erstättingslov for søfarende var noget for sig selv og ikke var erstattet af den almindelige Lovgivning, omfattende alle.

#### Handelsoverenskomsten med Rusland revideres

Forleden ankom en dansk Delegation til Moskva for at forhandle med kompetente sovjetrussiske Myndigheder om Revision af den nuværende Erhvervssoverenskomst mellem Sovjetunionen og Danmark.

#### De danske Skibe i Chile sat ind i Kystfarten

Den chilenske Regering har besluttet at sætte de tre beslaglagte danske Skibe ind i Kystfarten under Marinens Kontrol.

#### Generalforsamling

Forleden afholdtes Generalforsamling i Det østasiatiske Kompagni. Mødet varede kun to Minuter.

Højesteretssagfører *Fritz Bülow* dirigerede. Direktionens Formand, Prins *Axel*, henviste til den tidligere offentliggjorte Beretning og Regnskabet, som forudsattes bekendt. Der blev givet Decharge og til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Direktør *Schmiegelow*, hvorefter Generalforsamlingen hævedes. Der var kun mødt en enkelt Aktionær.

#### Vareudveksling mellem Danmark og Rumænien

Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er der i Bukarest undertegnet en Clearingsoverenskomst mellem Danmark og Rumænien og i Tilslutning dertil en Protokol angaaende Vareudvekslingen mellem de to Lande. Aftalen, der er traadt i Kraft ved Undertegnelse, omfatter en Eksport her fra Landet til en Værdi af 1,100,000 Kr., hovedsagelig forskellige Industrivarer og Huder, mod en Import til en tilsvarende Værdi, væsentligst Foderstoffer.

#### Aabenraa Rederi A/S

Aabenraa Rederi A/S har afholdt Generalforsamling. Formanden, Direktør *Mortensen*, aflagde Beretningen og den korresponderende Reder, Kaptajn *Cleemann*, Aarsregnskabet. Der afskrives 21,000 Kr. paa Selskabets 2 Dampere, som derefter tilsammen staa bogført til 170,000 Kr. Til lovmæssig Reservefond henlægges 7109 Kr., til Fornyelses- og Klassifikationsfond 80,000 Kr. og i ny Regning fremføres 38,034 Kr. I Udbytte udbetales 6½ pCt.

Beretning og Regnskab blev enstemmigt godkendt. Valgene var Genvalg.

#### A. E. Sørensens Rederier

Drifresultaterne for A. E. Sørensens Rederier er bedre i Aar end nogensinde tidligere. Paa Generalforsamlingen forleden vedtoges det at slutte Kontrakt med *Ring Andersen* Værft om Bygning af et Motorskib paa 180 Tons Dødvægt.

Om Drifresultaterne for de enkelte Rederier kan oplyses følgende:

A/S »Elin«: Forventet Fragtindtægt 25.000 Kr., Overskud 4430 Kr., som anvendes til Afskrivninger. Valgene var Genvalg.

A/S »Asta«: Bruttoopsejling 118,167 Kr., Overskud 31,661 Kr., Afskrivninger 6258 Kr., Udbytte 5 pCt., 3000 Kr. Henlæggelse 6000 Kr., til Fornyelsesfond 10,000 Kr. Valgene var Genvalg.

A/S »Lunden«: Bruttoopsejling 160,423 Kr., Overskud 25,608 Kr., Afskrivninger 7682 Kr., Udbytte 8 pCt., 4000 Kr. Henlæggelse til Fornyelsesfonden 9913 Kr. Valgene var Genvalg.

A/S »Dannebrog«: Bruttoopsejling 121,871 Kr., Overskud 32,560 Kr., Afskrivninger 8569 Kr., Udbytte 6 pCt. 3600 Kr., Henlæggelse til Udbyttereguleringsfonden 7200 Kr. og til Fornyelsesfond 8000 Kr. Valgene var Genvalg.

A/S »Gerda«: Bruttoopsejling 280,655 Kr., Overskud 49,360 Kr., Afskrivninger 11,199 Kr., Udbytte 5 pCt. 4000 Kr., Fornyelsesfond 23,000 Kr. Til Revisor nyvalgte Revisor *Thers*. De øvrige Valg var Genvalg.

A/S »Garibaldi«: Bruttoopsejling 103,232 Kr., Overskud 26,761 Kr., Afskrivninger 6400 Kr., 5 pCt. Udbytte 2500 Kr. Henlæggelse til Udbyttereguleringsfonden 6000 Kr. og til Fornyelsesfond 6000 Kr. Alle Valg var Genvalg.

#### Muddermaskinen »Vulcanus« hævet

Under den voldsomme Efteraarstorm i Fjor sank den store Muddermaskine »Vulcanus«, der var beskæftiget ved Udvidelsen af Kalundborgs Østhavn. Først nu er det lykkedes at faa Muddermaskinen hævet igen, efter at man dels i Fjor og dels i Aar har maattet fjerne store Dele af Maskinens Overbygning, bl. a. Skovlrækket, før selve Muddermaskinen kunde hæves. »Vulcanus«, der er Danmarks største Muddermaskine, kommer ikke i Brug foreløbig paa Grund af de omfattende Reparationer, der vil være nødvendige efter det lange Ophold paa Bunden af Kalundborg Havn.

#### Finlands Udenrigshandel

Direktør i Finlands Udenrigshandels Forbund *Jaakko Kahma* oplyser, at Finlands Udenrigshandel i 1940 viser et Minus paa 2 Milliarder Mark, idet Totalimporten steg til ca. 5 Milliarder Mark. Direktøren oplyser, at det er det daarligste Resultat, Finlands Udenrigshandel nogensinde har udvist, og at det først og fremmest skyldes, at de tidligere dominerende Markeder udenfor Østersøen ikke har været tilgængelige. Man maa nu se sig om efter nye Muligheder indenfor Østersøens Kredse, og Direktøren fremhæver her den nye Handelsaftale med Tyskland som et løfterigt Grundlag. De største praktiske Resultater er naaet gennem Aftalerne med Sverige, Danmark og Tyskland.

#### KB Paaeskøl

Som bekendt maa Bryggerierne ikke fremstille Paaeskøl bryg i Aar. Det hører til det saakaldte stærke Luksusøl. Forbudet omfatter dog ikke Paaeske-Hvidtøllet. Dette kom forleden fra Kongens Bryghus — i samme fortrinlige Kvalitet som altid.

#### 50 Aar

Forleden fyldte Kaptajn A. Jæggersø 50 Aar. Kaptajn *Jægersø*, der under sidste Verdenskrig gjorde Tjeneste som Reserveløjtnant i Flaaden, har i mange Aar været ansat i A. P. Møllers Rederier, sidst som Fører af S/S »Betty Mærsk«.

#### Afsked

Marineministeriet har meddelt Fyrassistent ved Svaneke Fyr *N. Jensen* Afsked efter Ansøgning fra Udgangen af April Maaned paa Grund af Svagelighed og med Pension.

#### Dødsfald

Formanden i Dansk Sø-Restaurantforening *Vilh. Rasmussen* er død, 49 Aar gammel. *Vilh. Rasmussen*, der var født i København, fik sin Uddannelse som Kok i D.F.D.S.s Ruteskibe, og han sejlede derefter en Del Aar i Islandsfarlen. I 1913 rejste han til Amerika, hvor han drev selvstændig Restaurationsforretning, men i 1920 kom han tilbage til Danmark. Efter sin Hjemkomst fik han Ansettelse som Hovmester i Kgl. Grønlands Handel, og det sidste Skib, han sejlede med inden han forlod Søen, var Passager-Motorskibet »Disco«. Hovmester *Vilh. Rasmussen*, der var en ivrig Organisationsmand, blev 1931 valgt til Formand i Dansk Sø-Restaurantforening.

*Vilh. Rasmussen* havde paa Grund af sit vindende Væsen og sine udmærkede Forhandlingsevner vundet Respekt indenfor Foreningen, ligesom man i Rederikredse satte stor Pris paa den Maade, hvorpaa han varetog sin Förenings Interesser.

Fyrmester *Jühne*, Korsør, er død 83 Aar gammel.

*L. M. Jühne* var oprindeligt uddannet som Skibsbygger i Flensborg og havde i sine unge Dage faret Verden rundt som Tømmermand med store tyske Sejlskibe fra Hamburg.

I 1897 tillagdes der *Jühne*, der selv gennem Aarene ivrigt var gaaet op i sin Gerning, og som opmærksomt fulgte med i Udviklingen indenfor sit specielle Felt, Tittel af Fyrassistent, og i 1911 udnævntes han til Fyrmester.

I 1928 trak Fyrmester *Jühne*, der da var fyldt 70, sig tilbage efter 41 Aars Virke i Statens Tjeneste.

Fhv. Maskinmester *L. J. Frost*, D.F.D.S., er død 70 Aar gammel. *Frost* kom til D. F. D. S. som Assistent i Damperen »Island« i 1896. Han blev Undermester i 1898, Førstemester 1907 og sejlede i forskellige af Selskabets Skibe til han paa Grund af Sygdom maatte trække sig tilbage i 1924.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL || AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

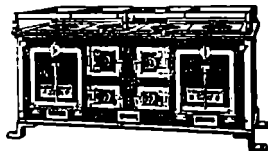
AAGE HEINBERG

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB AKTIESELSKAB KØBENHAVN

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys - Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

## M. B. COHN

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6



## CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mørje Graa Patentmaling til udenbørde Brug

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

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

## „Verden over“

ILLUSTRERET MAGASIN

UDGIVET AF

NAUTISK FORLAG


Bladet er populært i sit Anlæg, kan derfor læses af alle.

Nummer 2 er udkommet.

»VERDEN OVER« giver, i saa righoldigt Udvalg og i en saa omfattende Blanding som tænkes kan, Oplysninger, Vejledning og Underholdning vedrørende en Række fremmede Lande, Artikler af historisk, biografisk, geografisk, naturhistorisk, kunstnerisk og litterær Karakter, kort sagt, alle mulige Emner, der har Interesse for enhver Læser, der gerne vil skaffe sig et Kendskab udover det, Aviserne giver, til Livet og Forholdene i Verden i Øjeblikket som før i Tiden.

84 SIDER — 28 ARTIKLER — 80 BILLEDER — PRIS Kr. 1.50.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Den store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

Det nye illustrerede og  
underholdende Magasin

Om Bord i Skibene —  
paa Kontorerne —  
i Hjemmene —

overalt har „Verden over“ Læsere

Af den første Anmeldelse:

Det maa have alle Betingelser for at slaa an. Det er ikke et af den Slags, som man kigger igennem paa fem Minutter og saa er man færdig. Bladet er lagt an paa at være et rigtigt Læseblad, stort — meget stort endda, 84 Sider — broget og virkelig oplysende. Man faar noget at vide af dette Blad fra hele Verden og fra en Mængde forskellige Omraader.

Køb og læs det nye Magasin.

84 Sider - 80 Billeder - 28 Artikler - Pris Kr. 1.50  
Faaes i enhver Boghandel, Kiosk og Bladudsalg.

AKTIESELSKABET NAUTISK FORLAG  
AMALIEGADE 33 . KØBENHAVN K.

JAN M. LYNGBY  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. „JANBY“



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

**ESBJERG**Telgr.-Adr.  
»Lauritzene«Telefon: 3  
» 822

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 608

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAÐT 1878)

**FREDERICIA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telefon. Nr. 87 og 464  
The Box Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KOLDING

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORBENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 15

FREDAG 18. April 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Til Trods for den voldsomme Opblussen af Kri-gen, der har fundet Sted paa Balkan og i Nord-afrika siden vor sidste Beretning, er det dog utvivl-somt stadig Atlanterhavet, der er den centrale Krigs-skueplads, og det er Udviklingen der, som Krigens Udfald er afhængigt af. Hvor store Tabene af engelsk eller engelsk-kontrolleret Tonnage er, er det iøvrigt vanskeligt at danne sig noget korrekt Billede af. For Marts Maaned meddeler den tyske Værne-magt f. Eks. at have sænket 700.000 Br. Reg. Tons, hvorimod Englænderne meddeler kun at have tabt 395.000 Br. Reg. Tons, men selv dette fra engelsk Side foreliggende Tal repræsenterer dog alligevel et saa alvorligt Tab, at det nok kan give den engelske Søfartsminister nogle urolige Nætter, thi selv om der i England gøres alt for at forcere Bygningen af Han-delstonnage, og de fra Amerika foreliggende Meddelel-ser ligeledes viser, at man der er parat til at gøre de mest mulige storslaaede Anstrængelser for saa hurtigt som muligt at erstatte Tabet af sænket Handelston-nage, saa tager det adskillige Maaneder at bygge en Dampner, som ved et heldigt Torpedoskud kan sænkes i Løbet af nogle faa Minutter.

Om de oversøiske Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder. De engelske Regeringsrater er, ef-ter Meddelelser i neutrale Blade, uforandrede, og i de frie oversøiske Trades er Tendensen stadig meget fast. Det er stadig Malmtransporterne til Amerika der er i Forgrunden, men det er tilsyneladende van-skeligt at faa Tonnagen frem. Ifølge tyske Blade skal der for Erts fra Philippinerne til U.S. Atlantic note-res \$25:—, hvilket svarer nogenlunde til den tidligere omtalte Rate af \$30:— til U.S. Atlantic for Sukker, men fra anden Side meddeles samtidigt, at Sukker fra Philippinerne til Baltimore er sluttet til \$20:—, saa det er vanskeligt at blive klar over, hvor Raten virkelig ligger. Af andre Rater i de frie Trades skal nævnes at Kul fra Hampton Roads til Sydamerika nu er steget til omkring \$7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à \$7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, og at Hørfrø fra Santa Fe til New York har betalt \$21:—. Paa det i New York kontrollerede Timechartermarked synes Efterspørgslen at være meget stor, og Rateudviklin-gen har været jævnt stigende. For 3—4000 Tonnere i Vestindiafarten betales omkring \$8:— og stor mo-derne Damptonnage har faaet \$7,50 for 8—10 Maan-eder Pacificfart.

I vore hjemlige Trades er Udsvingene kun mini-male. Der har været nogen Efterspørgsel efter Ton-nage for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, men i Øjeblikket synes det at være vanskeligt at ar-rangere Sten før pr. primo Maj. I de øvrige Trades synes der at være tilstrækkeligt med Ordre, men Rater og Betingelser er jo fastlagte for langt det overvejende Antal Ordres Vedkommende.

### SVENSKEREDERIER

Rederi A.-B. Transatlantic med Datterselskabet Transpacific viser tilsammen et indsejlet Beløb for 1940 paa 17,80 Mill. Kr. (10,53 Mill. Kr. i 1939), hvoraf 13,54 Mill. Kr. falder paa Transatlantic og 4,26 Mill. Kr. paa Transpacific. Inklusive Renteind-

tægter etc., udgør det samlede Overskud 18,25 Mill. Kr. (10,88).

Paa Udgiftssiden figurerer Renteudgifter med ialt 0,32 Mill. Kr. (0,27), Reparationer etc. med 1,16 Mill. Kr. (1,17), Omkostninger 0,96 Mill. Kr. (0,87), Af-skrivninger etc. 7,93 Mill. Kr. (6,23) og Henlæggelse til Skatter 4,60 Mill. Kr. (1,00). Den samlede Ge-vinstsaldo bliver derefter 4,03 Mill. Kr. Af den sam-lede Fortjeneste hidrører 71,9 pCt. fra Fart mellem udenrigs Havne. Af det Beløb, der er til Disposi-tion, foreslaas det at uddele et uforandret Udbytte paa 10 pCt. paa Stamaktierne og 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt. paa Pre-ferencaktierne og at overføre til Aktiekapitalen 3 Mill. Kr. hvorved Stamaktionærerne faar en ny Fri-aktie paa to nuværende. I Transpacific foreslaas et Udbytte paa 10 pCt., hvortil der medgaar 50.000 Kr.

For hele Flaaden, iberegnet Nybygninger, er den bogførte Værdi lidt under 111 Kr. pr. Ton.

Svenska Amerika Mexico Linien fremviser et ret tilfredsstillende Regnskab for 1940. Ganske vist er Nettoindtægten gaaet ned, og Udbyttet er uforan-dret 8 pCt., men dette maa ses paa Baggrund af at Flaaden nedskrives med 6,35 Mill. Kr. Den bogførte Værdi, to Nybestillinger iberegnet, er bragt ned til 125 Kr. pr. Ton.

I det forløbne Aar har Selskabet kunnet holde Størstedelen af sin Flaade i almindelig Fragtfart uden for Skagerakspærringen, og samtidig har dets Krigs-tab været smaa, idet kun et Skib er gaaet tabt, nemlig Motorskibet »Lagaholm« (i 1941 er derimod to Skibe gaaet tabt). Driftsomkostningerne er steget med 1,42 Mill. Kr. til 7,60 Mill. Kr. Til Afskrivninger med-gaar 6,35 Mill. Kr. Nettoindtægten er dalet fra 0,77 Mill. Kr. til 0,67 Mill. Kr. Der er til Disposition 1,15 Mill. Kr., og Bestyrelsen har foreslaaet et uforandret Udbytte paa 8 pCt., hvortil medgaar 0,67 Mill. Kr. I ny Regning overføres 0,48 Mill. Kr.

Ved Aarsskiftet bestod Flaaden af 13 Motorskibe og et Dampskib paa tilsammen 89,300 Tons Død-vægt. Som Følge af de store Afskrivninger er den bogførte Nettoværdi af den ældre Del af Flaaden gaaet ned med praktisk talt 50 pCt. til 6,50 Mill. Kr., saa at den gennemsnitlige Værdi bliver kun 71 Kr. pr. Ton mod 170 Kr. forrige Aar, hvilket er meget lavt for Tonnage af en Gennemsnitsalder paa 10 Aar. De to Skibe, der var under Bygning ved Aarsskiftet paa ialt 8900 Tons bliver imidlertid saa meget desto dyrere, thi de staar for Tiden i 5,9 Mill. Kr., d. v. s. op imod 700 Kr. pr. Ton, saaledes at Gennemsnittet som nævnt bliver 125 Kr. pr. Ton. I Aar har Sel-skabet bestilt en Nybygning paa 6200 Tons.

### FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

Foreningen til Søfartens Fremme har afholdt Ge-neralforsamling. Formanden, Kommandørkaptajn, Baron N. Juel-Brockdorff, aflagde Beretning og ind-ledede med at mindes de mange danske Sømænd, der under Krigen havde sat Livet til i Fædrelandets Tje-neste, og rettede derefter en Tak til den afgaaede Formand, Kontreadmiral F. Cold, der sidste Foraar trak sig tilbage paa Grund af Alder, for det store Ar-bejde for Foreningens Trivsel, Admiralen havde udført i de mange Aar, han havde haft Sæde i Bestyrelsen. I Aarets Løb havde Medlem af Bestyrelsen, Skibsreder A. P. Møller paa Grund af overvældende Arbejde set



sig nødsaget til at nedlægge sit Hverv, hvilket Skibsreder, Konsul Knud Lauritzen derefter velvilligst indgik paa at overtage.

Efter at have mindedes Navigationsdirektør, Kommandør V. L. Lorck, der paa Aarets sidste Dag var afgaaet ved Døden, og med hvem Foreningen havde staaet i nært Samarbejde, gik Formanden over til Beretningen om Arbejdet i det forløbne Aar.

Under den vedvarende Krigssituation, der medførte, at store Dele af den danske Handelsflaade blev tvungen til Oplægning og Uvirksomhed, maatte man selvsagt med største Bekymring se Fremtiden i Møde med Hensyn til Beskæftigelse af den betydelige Arbejdskraft, der tvunget af Forholdene nu var uden Mulighed for paa normal Vis at holde Erhvervet vedlige og tjene til eget Udkomme. Disse Problemer drøftedes indenfor Bestyrelsen, og der meldte sig ganske naturligt det Spørgsmaal, om der ikke under en eller anden Form burde søges Udvej for paa passende Maade at iværksætte en Skole i praktisk Sømandsskab for den lediggaaende Sømandsstand og for de unge, der agtede at gaa til Søs, men for Tiden var afskaaret fra at søge Hyre, idet der maatte stræbes hen til, at den danske Handelsflaade kunde raade over et forsvarligt uddannet Mandskab den Dag, da Krigen maatte være afsluttet, og da Skibene atter kunde komme i Fart og indgaa i den internationale Konkurrencens Kapløb som under normale Forhold.

Efter at have drøftet Sagen med Dansk Dampskibsredireforening og herfra saavel som fra Søfartsraadet at have modtaget Tilkendegivelse om den Betydning, man tillagde en saadan Plans Virkeliggørelse, henvendte Foreningen sig til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, med Forslag til en saadan Skoles Oprettelse og ledsaget af saavel Plan som Budget for dens Gennemførelse. Under Forhandlinger i Ministeriet lykkedes det at faa Tilsagn om de fornødne Pengemidler til et tre Maaneders Kursus. Foreningen tilskød selv et Beløb af 4000 Kr. til Indlæggelse af Centralvarmeanlæg ombord i Fregatten »Jylland«, i hvilken der var Enighed om at afholde Skolen, ligesom Stiftelsen »Georg Stages Minde« stillede Lærerkrafter til Raadighed uden Vederlag.

Skolen paabegyndtes Mandag den 3. Februar i Aar, og det maa hilses med Glæde, at der nu atter for en Tid hersker Liv og Virksomhed om Bord i den gamle Fregat med vort Flag vajende under dens Gaffel.

Københavns Navigationsskole har som bekendt til Huse i Foreningens Lokaler, og Foreningen yder et betydeligt Tilskud til Driften. Formanden redegjorde for Arbejdet paa Skolen og de to afholdte Eksaminer.

Kassereren, Kaptajn Svend Prip, oplæste Regnskabet, der balancerer med 75,829 Kr., og hvoraf fremgaar, at der til Fripladser er bevilget 8640 Kr. og i Tilskud til Navigations-skolen 9221 Kr. Foreningens Formue, inklusive Legatformue 137,350 Kr., andrager ialt 510,920 Kr. De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes, og Valget af Skibsreder Knud Lauritzen blev godkendt.

### DANSKE SKIBSSALG

Københavns Skibssalg Bureau omtaler i sin Beretning om det danske Skibssalgsmarked, at der i Aarets første Kvartal kun handlede 5 Lastbaade, nemlig M/S »Steady«, Køleskib, bygget af Træ 1930, til 365.000 Kroner, S/S »Karla«, 1600 d. w., bygget af Staal 1920, til 950.000 Kroner, S/S »Estland«, 1950 d. w., bygget af Staal 1918, til 920.000 Kroner. Fra Udlandet indkøbtes de to svenske Dampere S/S »Norrland«, 300 d. w., bygget af Staal 1889, til 90.000 sv. Kroner, og S/S »Gustaf Wasa«, 640 d. w., bygget af Staal 1895, til 175.000 sv. Kroner.

### RUTEN RØDBY-FEMERN

Arbejdet paa Rødby—Femern-Ruten vil nu blive paabegyndt hurtigst muligt. Kort efter at Loven var færdigbehandlet i Rigsdagen, begyndte de danske tyske Forhandlinger om Enkelthederne. Forhandlingerne er nu sluttet med, at der er undertegnet en Overenskomst om, at Arbejderne skal begynde samtidig i begge Lande, saa Jernbane- og Automobilforbindelserne kan tages i Brug senest fire Aar efter Paabegyndelsen.

Trafikministeriet har udsendt følgende Meddelelse om Overenskomsten:

»Mellem den danske Minister for offentlige Arbej-

der, Gunnar Larsen, paa den ene Side og Repræsentant for den tyske Rigstrafikminister, Statssekretær Kleinmann, samt Repræsentant for Generalinspektøren for det tyske Vejevæsen, Ministerialraad Dorsch, paa den anden Side er der i København ført Forhandlinger angaaende Gennemførelsen af Jernbane- og Automobilforbindelsen over Rødby—Femern.

Forhandlingerne har ført til en Overenskomst mellem de tre Forvaltninger, der nu er blevet underskrevet. Herefter skal Arbejderne paabegyndes samtidig i begge Lande og fremmes saaledes, at Jernbane- og Automobilforbindelserne kan tages i Brug paa samme Tid, og senest 4 Aar efter Arbejdets Paabegyndelse. Om Tidspunktet for Arbejdets Paabegyndelse skal der endnu træffes Aftaler mellem Parterne. Arbejdet vil sandsynligvis kunne paabegyndes i Sommerens Løb.

### URUGUAY BESLAGLÆGGER TO DANSKE SKIBE

I følge et Telegram fra Uruguays Hovedstad har Politimyndighederne i Montevideo beslaglagt 2 italienske Dampere og de danske Skibe »Laura« og »Chr. Sass«, der i flere Maaneder har ligget i Montevideos Havn, hvor de havde søgt Tilflugt.

Damperen »Laura« er paa 1471 Brt. og tilhører Rederiet »Ocean«, mens Motorskibet »Chr. Sass«, der er paa 3812 Brt., tilhører Dampskibsselskabet »Myren«.

### FRIHAVNSSELSKABET

Ved Noteringen forleden forelaa Meddelelse om, at Bestyrelsen for *Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab* vil foreslaa den kommende Generalforsamling, at der for 1940 intet Udbytte udbetales, men at den Aktionærerne tilfaldende Del af Driftsoverskudet for 1940, 80,081 Kr. 29 Øre, overføres til Aktionærernes Konto, der herefter inklusive det paa Kontoen pr. 31. December 1941 henstaaende Beløb, 89.969 Kr. 86 Øre, andrager 170,051 Kr. 15 Øre.

Det oplyses i samme Forbindelse, at der til Reservefonden er henlagt 85,833 Kr. 75 Øre.

For 1939 androg den Del af Driftsoverskudet, som tilfalder Aktionærerne, 286,294 Kr., hvoraf udbetaltes 5 pCt. Udbytte. Til Reservefonden blev dette Aar henlagt 94,000 Kr. Det er første Gang siden 1932, at Frihavnsaktieselskabet ikke giver Udbytte. Dividenden har de foregaaende 6 Aar været 5 pCt.

### DEN NORSKE MIDDELHAVSLINJE

Den norske Middelhavslinje har offentliggjort Aarsberetning og Regnskab for 1940. I Begyndelsen af Aaret blev der kontraheret to Nybygninger paa ca. 1800 Tons Dødvægt, men paa Grund af Forholdene er det usikkert, hvornaar disse kan blive leveret. Flaaden bestod ved Aarsskiftet af 8 Motorskibe og 2 Dampskibe med en samlet Tonnage af ca. 22.450 Tons Dødvægt. I Regnskabet er medtaget fuld Drift af samtlige Skibe til 9. April. Driftsresultatet for de Skibe, som efter den Tid har sejlet ude, er ukendt, hvorfor Regnskabet er ufuldstændigt.

Aarsudbyttet er af Repræsentantskabet fastsat til 5 pCt. De samlede Indtægter, inklusive Overførslen fra forrige Aar 3771 Kr., udgør 3,856,478 Kr.

Paa Udgiftssiden er største Post Driftsudgifter med 2,581,912 Kr. Paa Skibene er afskrevet 515,800 Kr., afsat til Reservefond 25,000 Kr., afsat til Krigsforsikringen 200,000 Kr., Skatter 245,838 Kr. 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne udgør 180,000 Kr. Overført i ny Regning 1086 Kr.

Gevinst- og Tabskonto balancerer med 3,856,477 Kr. Skibenes Konto er opført med 5,741,160 Kr. Aktionærernes Konto er 3,6 Mill. Kr. Pantegæld 812,500 Kr. og Akceptkonto 518,677 Kr.

## »TORM«S BERETNING

I Dampskibsselskabet »Torm«s Aarsberetning anføres, at Selskabets Indtjening var tilfredsstillende i de tre første Maaneder af 1940. Det er Driften i disse Maaneder, der har bevirket, at Regnskabet er sluttet med et Driftoverskud, som muliggør Udbetaling af et rimeligt Udbytte til Aktionærerne.

Selskabets Status fremlægges med ethvert Forbehold, idet der savnes Underretning om en Del af Skibene. Uanset heraf er hele Flaaden med Undtagelse af Damperne »Tekla«, »Aase« og »Freya«, der er gaaet tabt, optaget som Aktiv.

10 af Rederiets Skibe er beslaglagt af krigsførende Magter, og 4 ligger virksomme i amerikanske og andre neutrale Havne. De resterende 7, som den 9. April var herhjemme, hører til Rederiets ældste og mindste Dampere, og de har hovedsageligt været beskæftiget med at føre Kul og Koks til Danmark.

Af Overskudet foreslaas et Udbytte til Aktionærerne paa 12 pCt. af Aktiekapitalen. I ny Regning overføres til indeværende Aar 652,956 Kr.

Da Skibene i Forvejen er skrevet langt ned, har man ment, at en yderligere Afskrivning i Aar kan undlades. Desuden nævnes i Beretningen, at der er ydet Laan til Familier af Officerer og Besætningerne paa de Skibe, Rederiet er uden Forbindelse med.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## »Hansa I«

Rederiaktieselskabet »Hansa I«, m.s. »Clytia«, afholdt forleden paa Wandalls Hotel, Svendborg, ordinær Generalforsamling.

Til Dirigent valgtes Sagførerfuldmægtig Borch. Rederen, Konsul A. Thejll, Fa: E. W. v. d. Hude & Son, aflagde Beretning og oplæste Regnskabet. Den opsejlede Fragt udgjorde Kr. 78,626.94. Der udbetales det ifølge Loven tilladte Maximumsudbytte 5 pCt., afskrives paa Skibet Kr. 5836.89, henlægges til Reservefond Kr. 1168.00, samt extraordinært til samme Fond Kr. 1776.00, til Fornylsesfond Kr. 8000.00 og Restbeløbet Kr. 550.09 overførtes i ny Regning.

Grosserer Karl Hansen, Odense, genvalgtes til Bestyrelsen. Ligeledes genvalgtes til Revisor statsaut. Revisor Th. J. Sandorff.

Fra Aktionærside bragtes Rederiet en Tak for det smukke Resultat.

## »Myren«

Af Dampskibsselskabet »Myren«s Regnskab fremgaar det, at Brutto-Indsejlingen har været 5,433,860 Kr. mod 4,817,542 Kr. Aaret forud. Udgifterne har imidlertid været forholdsvis større, nemlig 4,220,601 Kr. mod 3,260,257 Kr. i 1939, og Driftoverskudet som Følge heraf lidt mindre, 1,213,258 Kr. mod 1,557,284 Kr. foregaaende Aar. Med det overførte Beløb samt Renter og Kursdifferencer og efter Fradrag af Administrationsomkostninger bliver der til Disposition 1,200,889 Kr., hvis Fordeling vi tidligere har omtalt.

Status viser, at Flaaden er uforandret, 2 Motorskibe og 7 Dampere paa 36,025 Tons Dødvægt. Den staar efter Aarets Afskrivninger bogført til 4,070,000 Kr. Kasse- og Bankbeholdninger beløber sig til næsten 3 Mill. Kr. Efter de foretagne Henlæggelser andrager Selskabets Reserver 660,000 Kr. lovmæssigt Reservefond, 1,032,872 Kr. Dispositionsfond og 350,404 Kr. Nyanskaffelses Konto, samt det overførte Beløb 219,685 Kr.

## »Orient«

Af Dampskibsselskabet »Orient«s Beretning fremgaar det, at Selskabets Flaade efter »Tacoma«s Forlis bestaar af 5 Motorskibe med en samlet Dødvægtstønning af 41,540 Tons. Ved Udgangen af 1940 var Flaadens bogførte Værdi 120 Kr. pr. Ton Dødvægt med en Gennemsnitsalder af godt 9 Aar.

For Selskabets Virksomhed har naturligvis de Begivenheder, der indtraadte den 9. April i Fjor, været ganske afgørende. I Tiden forinden var Flaaden med Undtagelse af to Skibe, der var paa Vej til Europa, beskæftiget i oversøisk Fart, og Driftsresultatet i den Periode af Aaret, i hvilken man kunde disponere over Skibene, maa siges at have været tilfredsstillende. Derefter har de to Skibe været oplagt i U. S. A., medens de andre tre maa antages at være i Fart.

Af Regnskabet fremgaar, at der i 1940 er indsejlet et Bruttooverskud paa 1,827,626 Kr., hvortil kommer Renter

og Udbytte i fremmede Selskaber 229,370 Kr. Herfra gaar Administrationsudgifter, inklusive fast Vederlag til Bestyrelsen og Revisionshonorar, 147,515 Kr. I Skat er betalt 184,213 Kr. Bestyrelsen har vedtaget at afskrive 550,000 Kr. paa Skibene og 50,000 Kr. paa »Tacoma«s Forliskonto, som herefter andrager 600,000 Kr. — Det kan i denne Forbindelse oplyses, at »Tacoma« i Krigsforsikringen for danske Skibe er forsikret for 2,847,000 Kr., men i hvilket Omfang, denne Forsikringssum vil indgaa, kan under de nuværende Forhold ikke overskues. Bestyrelsen har endvidere vedtaget at afskrive paa Selskabets Garantiforpligtelse til Krigsforsikringen for danske Skibe 205,000 Kr. Denne Garantiforpligtelse er herved nedbragt til 616,943 Kr. — men i Henhold til Loven af 3. Februar 1941 vil der tilkomme en yderligere Garantiforpligtelse paa ca. 385,000 Kr.

## »Vendila«

Fra Dampskibsselskabet »Vendila«, hvis Regnskabsresultat for 1940 vi tidligere har omtalt, foreligger nu Regnskabet, der viser, at Skibenes Brutto-Indtægt har andraget 3,564,498 Kr. mod 5,088,161 Kr. foregaaende Aar. Driftsudgifterne er gaaet ned med et tilsvarende Beløb til 2,253,697 Kr., saaledes at der efter Fradrag af Oplægningsudgifter bliver et Driftoverskud paa 1,186,801 Kr. mod 1,309,730 Kr. Aaret forud. Som nærmere omtalt i Beretningen er der imidlertid heraf medgaaet 820,003 Kr. til Udgifter til afbrudte Pligtrejser, Oplægninger i oversøiske Havne m. m., saaledes at der efter Fradrag af Udgifter fremkommer et Overskud paa 131,001 Kr. Heraf henlægges det vedtægtsmæssige Beløb til Afskrivningsfond, og Resten, 29,589 Kr., overføres i ny Regning.

Efter Tabet af de to krigsforliste Skibe bestaar Flaaden af 6 Dampere paa 25,610 Tons Dødvægt, der efter de tidligere Aars store Afskrivninger staar bogført til 3,7 Mill. Kr. De to forliste Skibe, hvis Forsikringssum ikke er udbetalt, staar bogført til 900,000 Kr. Reserverne bestaar af Lovmæssig Reservefond 336,715 Kr., Afskrivningsfond 1,058,348 Kr. og Ekstra Reservefond 550,273 Kr.

## Sydfyenske Dampskibsselskab

Sydfyenske Dampskibsselskab har holdt Generalforsamling i Svendborg.

Formanden, Greve P. Ahlefeldt Laurvig Bille, Egeskov, aflagde Beretning og udtalte bl. a.:

Et Tilbageblik over Selskabets Forhold i 1940 viser selv sagt meget faa Lyspunkter.

Selvom Modgang for et enkelt Interesseomraade, i dette Tilfælde Sydfyenske Dampskibsselskab, bliver uvæsentlig i Forhold til de vældige Begivenheder, der i samme Aar prægede vort Land, kan det bemærkes, at denne Periode maa karakteriseres som en af de vanskeligste i Selskabets Historie.

Aaret begyndte med svære Ishindringer for Sejladsen. Korsør- og Nakskovruten maatte indstille 18. Januar, Marstalruten 31. Januar og Svendborg-Rudkøbing Ruten 8. Februar. Selv ved den yderst forsvarlige Anvendelse af Selskabets bedst egnede Materiel maatte man give op overfor en Fastis med en Tykkelse af indtil 1 Meter og omlægge Transporten til at foregaa paa Isen.

Det kan dog fremhæves, at denne i sit Væsen meget ekstraordinære Trafik var af regelmæssig Karakter med faste Afgangs- og Ankomsttider.

Denne Periode varede til 5. Marts.

Da Storebælt om Foraaret var midlertidig spærret, oplevede Nakskov-Spødsbjerg Ruten en efter Forholdene endog meget stor og mangearartet Trafik.

Forholdene i Storebælt og Langelandsbæltet bevirkede imidlertid snart, at Sejlads med Selskabets Skibe her maatte opgives.

Bortfalden af Biltransporten, stærk Nedgang i Passagerantallet, Sligningen i Udgifterne — op til den firedobbelte Kulpris og femdobbelte Pris for flydende Brændsel, ekstraordinære Sikkerhedsforanstaltninger og Krigsforsikring af Skibene m. m. omstyrte selvsagt alle Beretninger af økonomisk Art, hvilket desværre ogsaa mod Aarets Slutning maatte blive mærkbart for Skibenes Besætninger grundet nødvendige Arbejdsindskrænkninger.

Selskabet har i udstrakt Grad gjort Brug af indenlandsk Brændsel, Tørv, Brunkul og Tjæreolie.

Direktør Bondo Lauritsen oplæste Regnskabet. Paa Gevinst- og Tabskonto er opført Driftsindtægter med 886,384 Kr. og Driftsudgifter med 666,428 Kr. Der fremkommer et Overskud paa 2208 Kr., som henlægges til Alderdoms- og Forsørgelsesfonden.

Selskabets Status balancerer med 1,184,511 Kr. Skibene er opført med 1,035,938 Kr. og Selskabets Ejendomme, Broer, Sporarlæg m. m. med 59,689 Kr. Paa Passivside er bl. a. opført: Reservefond 200,100 Kr. og Dispositionsfonden 304,482 Kr.

I Tilslutning til Regnskabet oplystes det, at Selskabet deltager i den af danske Redere tegnede Garantikapital paa 30 Mill. Kr. med en Kaskoforsikringssum paa 1,705,000 Kr.

Bestyrelsen indstillede, at der tages 14,420 Kr. fra Udbyttereguleringsfonden, hvorefter der udbetales 5 pCt. til Aktionærerne.

Forslaget vedtoges.

#### Skibssalg

Grosserer P. Westermann, København, har købt tre af de Esbjergkuttere, som for Tiden fisker fra Skagen, nemlig E. 228 »Venø«, Skipper Chr. Venø, E. 412 »Standard«, Skipper H. Venø, og E. 41 »Marconi«, Skipper Carl Thrane. De tre Kuttere er af Stortypen, forsynede med stærke Motorer og velegnede til Trawlfiskeri. Købesummen andrager ca. 250.000 Kr. Bestyrende Reder bliver Fabrikant P. Thomsen, Skagen.

#### Havneudvidelse i Sæby

Sæby Byraad har vedtaget et af Ingeniør Ramsing, København, udarbejdet Projekt til en omfattende Udvidelse af Sæby Havn til et Beløb af 815,000 Kr. Ved Projektet udvides Havnen med et Basin paa 25,000 m<sup>2</sup>, hvorved der skabes en ny Kajplads paa 150 Meter. Det er Meningen at opføre en moderne Auktionshal paa Midterpieren, der forsynes med Jernbanespor. Der regnes med, at Arbejdet kan komme ind under Bestemmelserne i Beskæftigelsesloven, saa Kommunens samlede Udgift ikke overstiger 205,000 Kr. Alene til Arbejdsløn vil medgaa 335,000 Kr. Arbejdet beregnes at kunne beskæftige 70 Mand i 1½ Aar. Havneudvalget har allerede haft en Forhandling om Udvidelsen med Vandbygningsvæsenet, der har stillet sig velvilligt overfor Projektet.

#### En Limfjordshavn ved Rønbjerg

I sin Tid var der Planer fremme om at faa bygget en Limfjordshavn ved Rønbjerg, men Sagen strandede dengang, fordi man ikke mente, at det Tilskud, der kunde opnaas, var tilstrækkeligt til at Kommunen økonomisk kunde magte Opgaven. Havnebyggeriet er imidlertid nu atter aktuelt, idet Repræsentanter for de lokale Organisationer, ifølge »Aalb. Amtstid«, har henvendt sig til Kommunalbestyrelsen, der lovede at tage Sagen op og søge de kommende Forhandlinger fremmet mest muligt. I sin Tid udarbejdede Vandbygningsingeniør Gerhardt et Projekt over den nye paatænkte Havn, og ifølge dette var Udgifterne budgetteret til ca. 50.000 Kr. Afpasset efter Tiden i Dag, vil Anlægssummen stige, men alligevel finder man Planen forsvarlig.

#### Skibsførlis

Svenska Amerika—Mexico-Liniens Motorskib »Kexholm«, paa Rejse til Sverige fra Sydamerika, er ifølge Telegram fra Generalkonsulatet i London til det svenske Udenrigsministerium forlist. Hele Besætningen er reddet og sat i Land i en nordengelsk Havn. »Kexholm« var paa 3776 Br. Reg. Tons og bygget 1937.

#### Svensk Takstforhøjelse

Sveriges Skeppsklarerare- och Skeppsmäklareförening har ifølge »Svensk Sjöfartstidning« i en Skrivelse til Kommercekollegiet søgt om Tilladelse til en yderligere Takstforhøjelse.

Tidligere har Foreningen opnaaet Takstforhøjelse to Gange og hver Gang med 25 pCt. af Grundtaksten, nemlig 1. Marts 1940 og 1. Januar 1941. I Skrivelsen oplyses det, at Sveriges Redareförening, som repræsenterer dem, som skal betale Forhøjelsen, har udtalt, at denne Forening ikke har noget at indvende mod at Taksterne fra 1. April 1941 skal være forhøjet med 75 pCt. under Forudsætning af, at Forhøjelsen er midlertidig.

#### Søfartsklubben

Efter Udsendelse af Aarsberetningen har Søfartsklubben haft den Glæde at modtage mange Bidrag, deriblandt Kr. 1000 fra Skibsreder Marius H. Nielsen i Anledning af Firmaet Marius Nielsen & Sønns Jubilæum, samt Kr. 400 fra Firmaet Holm & Wonsild i Anledning af D/S »Myren«s Jubilæum.

De fleste Bidrag er indkommet fra Rederierne, men der er ogsaa modtaget Bidrag fra Banker, Skibsværfter, Forsikringsselskaber, Bryggerier og Mandskabsorganisationer samt fra Skibsfører J. Chr. Jensen og Hustrus Fond.

Klubben har endvidere modtaget Tilsagn om Friabonnement paa flere københavnske Dag- og Ugeblade.

#### Svitzer

I danske Farvande er der i Fjor af Svitzer bjærget 18 strandede Dampere eller Motorskibe mod 30 i 1939 og 11 mindre Fartøjer mod 28 det foregaaende Aar.

4 Bjærgninger er opgivet, og der er ialt foretaget 22 forgæves Ture mod 44 i 1939. Endvidere har en af Bjærgningsbaadene udført et Kabelarbejde i Øresund.

Paa Middelhavet er der af Entreprisen og de med den samarbejdende udenlandske Selskaber indtil 9. April indslæbt 2 Skibe med Havari fra Søen samt udført 1 Tøtnings- og Cementeringsarbejde. Der er i samme Tidsrum foretaget 8 forgæves Ture.

Efter Begivenhederne den 9. April har Entreprisen ikke været i Forbindelse med tre paa Middell- og Rødehavet stationerede Baade hvoraf en er rekvitioneret af den franske Regering, dog med den danske Besætning om Bord, medens Selskabet er uvidende om de to andre Skibes Skæbne. Den fjerde i Udlandet stationerede Baad blev i November Maaned rekvitioneret af den græske Regering, og den danske Del af Besætningen er siden kommet hjem. I Aarsregnskabet er der taget Hensyn til Driftsudgifterne for de 2 Baade, hvis Position Entreprisen ikke kender, samt Reparationsomkostninger til alle 4 i Udlandet stationerede Skibe.

#### Skibskøb

Efter afholdt Bundbesigtigelse har Kapt. J. Raahauge, Marstal, købt MG. »Agneth« af Langøer. »Agneth«, der laster 82 Tons dw., er bygget i Svendborg 1896 af Eg og er forsynet med en 45 HK »Skandia«-Motor.

#### Motorbaaden »Klintebjerg«

Det nyoprettede »Odense Kanalfart«, der af »Havnens Motorfærger« har købt den store Passager-Motorbaad »H. M. F. 3«, har efter afsluttet Bundbesigtigelse paa Motorfærgernes Værft paa Christiansholms Ø overtaget den nyerhvervede Baad. Baaden, der har faaet Navnet »Klintebjerg«, blev senere besigtiget af Kaptajn Palle Hansen fra Statens Skibstilsyns Odense Afdeling, og den er saaledes nu klar til Afgang fra København og til at paabegynde den nye Rute fra Odense Havn til en Række Anløbspladser i Odense Kanal med Klintebjerg som yderste Anløbsplads.

#### Trafikken gennem Panamakanalen

Af Aarsopgørelsen over Sejladsen gennem Panamakanalen i Aaret 1940 fremgaar, at der har fundet en betydelig Nedgang Sted saavel i Antallet af Skibe og Fragttonnage som i Kanalafgifterne i Sammenligning med 1939. Der gik ialt 819 Skibe færre gennem Kanalen, og Kanalafgifterne var faldet med 3,76 Millioner Dollars eller med 16 pCt. Denne nedadgaaende Udvikling er blevet fortsat i de første Maaneder i Aar. I Januar gik der saaledes 62 Skibe færre gennem Kanalen end i Januar 1939.

#### Høfdearbejde ved Karrebæksmindebugten

I Karrebæksmindebugten i Smaalandsfarvandet skal der, paa Grund af Strømmens stadige Bortskæring af Strandkanten, foretages et større Kystsikringsarbejde. Ca. 200 Stk. Høfder af sammenkastede Sten skal bygges paa Ene og ved Klinteby. Hedeselskabet er medvirkende ved Arbejdets Planlægning.

#### Tak til »Dannebrog«s Officerer og Mandskab

Paa Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Generalforsamling oplystes det, at de 6 Skibe, der er udenfor Rederiets Kontrol, er assureret for 8,425,000 Kr. og de 8 øvrige hjemmeværende krigsforsikret for 8,865,000 Kr. og kaskoforsikret for 7,240,000 Kr.

Der blev givet Desharge for Regnskabet og Beretningen. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Højesteretssagfører Johs. Stein og Direktør Hector Kiær nyvalgte i afdøde Direktør Skovgaard-Petersens Sted, desuden fik Bestyrelsen Bemyndigelse til at supplere sig med et nyt Medlem i Stedet for afdøde Konsul Chr. G. Hansen.

#### Motortjalk forlist

Skibsreder H. L. Rasmussen, Søby, har fra Marineministeriet modtaget Meddelelse om, at Motortjalken »Marianne«, paa Rejse fra Nakskov til Hobro med 130 Tons Byg, er fundet sunket i Farvandet Syd for Grenaa paa 8 Meter Vand. Der er intet Spor af den ombordværende Besætning, der bestod af Føreren, den 23-aarige Hans Peter Clausen,

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

**KRISTANDT & CO**

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

**KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG**

Readers Agent für

**DANZIG und GÖTENHAFEN**

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortsat fra Side 124.

## RANDERS

## ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

## RANDERS

Statustelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: BrokerCARL HASSAGER & C<sup>o</sup>

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

## RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statustelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## SVENDBORG

## E. W. v. d. HUDE &amp; SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

## SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude«.  
Svendborg

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## SVENDBORG

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

Marstal, Letmatros Henning Skotte Petersen, Kastelvej, Aalborg, og en Kok, Kai Kofoed Nielsen, Nybøl paa Lolland.

Det var Førerens første Rejse med Skibet, der af Rederen fornylig er købt i Odense. Tjalken var bygget i Holland og paa 92 Bruttotons.

»Marianne« vil blive søgt hævet. Et Bjergningsselskab fra Grenaa skal prøve at faa Tjalken bragt paa Land.

## Kutter springer i Luften

Kutteren »Bodil Rasmussen« af Sæby sprang forleden i Luften i Sæby Havn, da man var ved at starte Motoren. Man var i Færd med at pumpe Luft paa Startbeholderen, da denne eksploderede og af Lufttrykket sendtes op gennem Maskinrummet og Styrehuset, som Skipperen, Fisker Carl Rasmussen, et Øjeblik forinden havde forladt. Paa mindre end 2 Minutter sank Kutteren, der havde en Værdi af over 30,000 Kr. og var paa 20 Tons. En ung Mand, der opholdt sig i Maskinrummet, da Eksplosionen skete, kom intet til og reddede sig i Land.

## Godt Aar for Svendborg Skibsværft

Aktieselskabet Svendborg Skibsværft har afholdt Generalforsamling, hvor det oplystes, at Aaret havde været et Rekordaar, idet der er udført Arbejder for ialt 3,913,000 Kr. Gennemsnitligt har der været beskæftiget 350 Mand pr. Dag. Netto-Overskudet har været 487,000 Kr. Heraf henlægges til forskellige Fonds og Konti ca. 400,000 Kr. og afskrives 30,000 Kr. I Udbytte udbetales 5,4 pCt. Alle Valg var Genvalg.

## Nyt Odense Rederi

Der er blevet startet et nyt Rederi under Navn Rederiet Odense A/S. Stifterne er Grosserer S. E. J. Nielsen, Grosserer M. P. Hansen, Skibshandler S. Lauritzen og Mæglerfuldmægtig P. Michelsen, alle Odense. Aktiekapitalen er 100,000 Kr., og heraf er foreløbig Halvdelen tegnet. Det er Hensigten at indkøbe et moderne Motorskib paa indtil 180 Tons Dødvægt, og Formaalet med Rederiets Virksomhed er fortrinnsvis Fragtfart i Østersøen.

## Aarhus Havn giver 560.000 i Overskud

Aarhus Havns Regnskab for 1940 er blevet offentliggjort. Det balancerer med 1,750,000 Kr. og udviser et Overskud paa 560,000 Kr. I Aarets Løb er udført Nyarbejder for 600,000 Kr. og afbetalt 205,000 Kr. paa Laan.

Fra Trafikministeriet er fremsendt Meddelelse om, at Vareafgifterne for Tiden indtil 31. Marts 1942 er forhøjet med 33 1/2 pCt. til Trods for, at man fra Aarhus Havns Side havde udtalt, at Vareafgiften ikke burde forhøjes udover de 20 pCt., hvorefter Taksten forhøjedes den 15. Oktober.

## Søpoliti — Ikke Havnepoliti

I Omtalen af den nyoprettede Afdeling indenfor Politiet, der er udstyret med Patrouillebaade, har det nye Korps været kaldt det nye »Havnepoliti«. Vi er gjort opmærksom paa, at den nye Afdelings Navn er »Søpoliti«-Afdelingen, idet det hidtidige Havnepoliti, der sorterer under Kø-

benhavns Havnevæsen, uforandret fortsætter sin Virksomhed.

## Eget Kontor i København

Skibsreder Gustaf B. Thordén, Helsingfors, har oprettet eget Kontor i København under Firmanavn »Akts. Thordén Lines« med Skibsreder V. Tholander som Leder.

## Skibssalg

Motorskibet »Klintekongen« af Hou er af Brødrene F. Grau solgt til et Rederi i Oslo.

»Klintekongen«, der er bygget 1898 under Navnet »Moltke« paa Skibsbyggeriet Grabow i Oderwerke som Damper, blev i 1922 købt af Direktør J. P. Petersen, Valby. Skibet fik senere Navnet »Harbølle«, og det blev et Par Aar efter forsynet med Motor og fik Navnet »Klintekongen«. Under dette Navn har det sejlet i Rute fart om Sommeren mellem Hou Syd for Aarhus og Samsø. Købesummen er 55,000 Kr.

»Klintekongen« gik for nogle Aar siden om Sommeren i Lystfart fra København til Greve Strand.

## Danmarks største Fiskekutter

Paa Nyborg Skibs- og Baadeværft har man paabegyndt Bygningen af Danmarks største Fiskekutter. Den bliver paa 55 Tons og bygges til Fisker Chr. Venø, Skagen. Byggesummen er 128,000 Kr. Den skal bruges til Fiskefangst i Skagerak og skal kunne afleveres i August.

## Mæglerjubilaum

Mæglerfirmaet Chr. Clemmensen i Odense har Torsdag fejret 75 Aars Jubilæum. Det ansete Firma startedes 17. April 1866 og fik Navn efter Stifteren, Mægler Chr. Clemmensen, som var en af de Mænd, der arbejdede for den første store Kanal- og Havneudvidelse i Odense i Begyndelsen af dette Aarhundrede; han ledede Forretningen indtil 1917. Han havde da forlængst optaget sine to Sønner, Firmaets nuværende Chefer, Konsul Jacob Clemmensen og Mægler Uffe Clemmensen.

## 60 Aar

Den 7. April fyldte Fyrmesteren paa Nakkehoved i Nordsjælland S. J. L. Beldring 60 Aar.

Fyrmester Beldring indtraadte i Fyretaten som Assistent i 1908, i 1920 blev han forfremmet til Fyrmester, fra 1933 har han været tjenstgørende ved Nakkehoved Fyr.

## Dødsfald

Kaptajn Frands Nielsen, Gentofte, er død 75 Aar gammel.

Kaptajn Frands Nielsen var af gammel Sømandsslægt. I 1889 tog han Styrmandseksamen og ansattes samme Aar som Styrmand i Svitzers Bjergnings-Entreprise. I 1901 blev han forfremmet til Fører af Svitzers »Øresund«. Siden har han ført en Række af Svitzers Skibe, sidst »Freja«, hvorfra han gik i Land i 1930.

En af de fleste danske og mange udenlandske Søfolk kendt Helsingørborger, Bogholder og Mægler i Skibsprovanteringsforretningen K. F. Marstrands Eftf. H. O. M. Jacobsen er død, 58 Aar gammel.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft** A/S

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7808**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPSKIBSSELSKABET

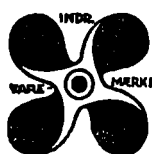
**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterIndehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassetiere  
Forlang III. Katalog

Hovedoplag for Danmark

**Th. Møller**

Nyhavn 45-47

Telefon 387

København

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
V A S A (Finland)Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

Det nye illustrerede og  
underholdende Magasin  
Om Bord i Skibene —  
paa Kontorerne —  
i Hjemmene —  
overalt har „Verden over“ Læsere

Af den første Anmeldelse:  
Det maa have alle Betingelser for at slaa an.  
Det er ikke et af den Slags, som man kigger  
igennem paa fem Minutter og saa er man  
færdig. Bladet er lagt an paa at være et rig-  
tigt Læseblad, stort — meget stort endda, 84  
Sider — broget og virkelig oplysende. Man faar  
noget at vide af dette Blad fra hele Verden og  
fra en Mængde forskellige Omraader.

Køb og læs det nye Magasin.

84 Sider - 80 Billeder - 28 Artikler - Pris Kr. 1.50  
Faas i enhver Boghandel, Kiosk og Bladudsalg.

**AKTIESELSKABET NAUTISK FORLAG**  
ANALIEGADE 33 . KØBENHAVN K.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY-  KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 C. Clausen, Haderslev.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rederi A/S »Isafold«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 16

FREDAG 25. April 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Der har i nogen Tid været stille om Spørgsmaal, hvad Amerika paatænkte at gøre med de beslaglagte Skibe af europæisk Nationalitet. Løsningen af denne Sag synes imidlertid nu at være umiddelbar forestaaende, idet, ifølge amerikanske Meddelelser, Formanden for Søfartsudvalget i Repræsentanternes Hus har indbragt et Lovforslag, der bemyndiger den amerikanske Regering til at overtage disse Skibe. Enkeltheder om dette Lovforslag er endnu ikke offentliggjorte, men da ogsaa vi herhjemme har store økonomiske Interesser, der vil blive berørt heraf, afventes yderligere Oplysninger naturligvis med Spænding.

Det mest fremtrædende Træk paa Fragtmarkederne udenfor den engelske Blokadelinie er iøvrigt stadig den af Krigens Udvikling forårsagede Tonnageknaphed. Som tidligere fremhævet, er det, paa Grund af de overmaade sparsomme Oplysninger, der indgaar, vanskeligt at danne sig et nøjagtigt Billede af Stillingen i de forskellige Trades, men om selve Tendensen, nemlig en fremtrædende Stramhed, er det umuligt at være i Tvivl. Denne Kendsgerning fremgaar aller tydeligst af de Rater, der betales paa Timecharterbasis, hvor f. Eks. ifølge en tysk Beretning en 2400 Ts. Damper for 2/3 Maaneders Vestindia Trade har faaet \$10.—. For stor Damp-tonnage ligger Raten for praktisk talt risikofri Fart omkring \$8.—. Om de enkelte oversøiske Trades foreligger der iøvrigt kun spredte Oplysninger. De engelske Maximalrater synes at være uforandrede, men i de faa frie oversøiske Trades, hvori der har været rapporteret Forretning i den forløbne Uge, har der fundet større eller mindre Stigninger Sted. Hørfrø fra Santa Fe til New York skal saaledes have betalt \$23.— imod sidste Slutningen til \$21.—. I Kul-farten fra Hampton Roads til Sydamerika synes der at være nogen Stilstand, hvilket formentlig skyldes de amerikanske Kulstrejker. Rateniveauet i denne Trade ligger omkring \$7.— Basis Lower Plate. Efterspørgslen efter Tonnage for Erts fra saavel indiske, som fra syd- og vestafrikanske Ertshavne er stadig lige stor. Rateniveauet er nærmest nominelt, da det er meget begrænset, hvad der findes af disponibel Tonnage.

Paa vore hjemlige Markeder har Aktiviteten været noget begrænset. Der er sluttet adskillige Baade for Erts fra Sverige til Tyskland paa Basis Fachgruppe Betingelser, men i det store og hele kniber det lidt med at finde passende Beskæftigelse for prompt Tonnage. Grunden hertil, nemlig den sene Aabning af Østersøens Trælasthavne, er selvfølgelig kun af forbigaaende Karakter, og der vil utvivlsomt blive rigelig Beskæftigelse senere hen. I Kul- og Koks-farten fra Tyskland til Danmark blev der kun gjort meget lidt Forretning.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I OKTOBER KVARTAL 1940 OG HELE AARET 1940

Ifølge de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar det, at det samlede Antal Anløb i Oktober Kvartal 1940 androg 14,900, Reg. Tonnagen

udgjorde 1,613,000 N. R. T., og der udlossedes 1,951,000 Tons Gods og indladedes 803,000 Tons.

I Forhold til det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Oktober Kvartal 1939, viser Farten en stærk Nedgang, saavel i Antallet af Anløb og Registerton-nagen som i Godsomsætningen. Den udlossede Godsmængde er gaaet ned til godt Halvdelen og den indladede Godsmængde til to Trediedele af de tilsvarende Tal for Oktober Kvartal 1939.

#### Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Oktbr. Kvart. 1940	14,900	1,613	1,951	803
Juli — —	15,800	1,714	1,765	752
April — —	15,200	1,803	1,936	856
Januar — —	3,700	1,453	1,463	330
Oktbr. — 1939	21,600	3,556	3,525	1,184
Juli — —	25,900	4,923	3,671	1,294
April — —	23,500	4,492	3,570	1,168
Januar — —	19,800	4,182	3,179	1,061
Hele Aaret 1940 ..	49,600	6,583	7,115	2,741
Hele Aaret 1939 ..	90,800	17,153	13,945	4,707

Af Oversigtens Tal for Skibsfarten paa samtlige danske Havne i hele Aaret fremgaar, at den samlede transporterede Godsmængde er gaaet ned til godt Halvdelen af Tallet for 1939, nemlig fra 18,7 Mill. Tons til 9,9 Mill. Tons. Nedgangen har været væsentlig stærkere for indgaaet end for udgaaet Gods.

Til København indløb i Oktober Kvartal 1940 ca. 2,400 Skibe med en Registertonnage paa 460,000 N. R. T., som udlossede 732,000 Tons Gods og indladede 91,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene ca. 8,000, Reg.-Tonnagen 2,183,000 N. R. T., udlosset Gods 2,822,000 Tons og indladet Gods 534,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 1940 ca. 12,500 Skibe paa 1,153,000 N. R. T., som udlossede 1,219,000 Tons Gods og indladede 712,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene ca. 41,600, Reg.-Tonnagen 4,400,000 N. R. T., udlosset Gods 4,293,000 Tons og indladet Gods 2,198,000 Tons.

Samtlige Havnes Omsætning er formindsket med 47 pCt. Medens København viser en Nedgang paa 50 pCt. og samtlige Provinshavne under eet en Nedgang paa 46 pCt., viser de enkelte Provinshavne meget store Forskelligheder. Den stærkeste Nedgang, over 60 pCt., viser Nyborg, Fredericia og Kalundborg, i hvilke Havne Omsætningen i udpræget Grad er baseret paa enkelte udenlandske Varer, medens Nedgangen omvendt er mindst, under 30 pCt., for Vordingborg, Allinge, Fakse, Stege, Næstved og Maribo. For en Række af de største Provinshavne ligger Nedgangs-Procenten mellem 30 og 60, saaledes for Aarhus, Aalborg, Odense, Esbjerg, Kolding, Nakskov, Vejle, Rønne, Randers, Korsør og Horsens.

Statistiken omfatter ikke Anløb, som er foranlediget udelukkende ved Reparation, Turistfart, Kul- eller Olieforsyning, Modvind, Havari m. m. Om saadanne Anløb foreligger Indberetning, forsaavidt Skibet har klareret. I omstaaende Tabel er anført Antal Anløb og Skibenes Reg.-Tonnage for hele Aaret 1940 for de i denne Henseende vigtigste Havne og for hele Landet under eet.



## Klarerede Anløb i Ikke-Fragtfart i Aaret 1940.

Tolddistrikt	Antal Anløb	Netto Reg. Tonnage
København .....	50	39,000
Helsingør .....	80	67,000
Neksø .....	76	6,000
Nakskov .....	27	12,000
Svendborg .....	233	55,000
Marstal .....	218	12,000
Sønderborg .....	138	9,000
Graasten .....	133	10,000
Aarhus .....	56	7,000
Aalborg .....	89	21,000
Frederikshavn .....	238	102,000
Esbjerg .....	18	10,000
Andre Havne .....	659	41,000
Hele Landet 1940 ....	2,015	391,000
— — 1939 ....	3,390	1,158,000

## DE SØFARENDES INDKOMSTSKAT

I Henhold til Loven, der har Gyldighed for Skatteaarene 1940—41 og 1941—42, skal Krigstillæg til den tarifmæssige Hyre, der oppebæres for Sejlads med her i Landet hjemmehørende Skibe i Omraader, der betragtes som Farezoner, ikke medregnes til den skattepligtige Indkomst. Denne Bestemmelse skal efter Fastsættelse af Finansministeren kunne bringes til Anvendelse paa andre særlige Ydelser, der under tilsvarende Forhold oppebæres i Anledning af en af Krigsforholdene foraarsaget personlig Arbejdsrisiko.

Finansministeren har i Medfør af den tillagte Bemyndigelse ifølge Meddelelse i Skibsførerforeningens Medlemsblad fastsat, at nedennævnte Ydelser *ikke medregnes* til vedkommende Skatteydere skattepligtige Indkomst:

- 1) Søriskotillæg for Sejlads i Farezone paa 25 pCt. af den pensionsgivende Lønning, der i visse Tilfælde er tillagt Personale under Marinen, Statsbanerne, Post- og Telegrafvæsenet, Toldvæsenet, Redningsskibene, Fiskerikontrollen, Fyr- og Vagervæsenet, Rigspolitiet og Vandbygningsvæsenet.
- 2) Det Tillæg paa 33 $\frac{1}{3}$  pCt. af den takstmæssige Lodsbetaling, der i Henhold til Marineministeriets Bekendtgørelse af 16. Januar 1940 ydes Lodserne for Lodsning i Nordsøen, samt det midlertidige Tillæg, der i Henhold til Marineministeriets Bekendtgørelse af 28. Oktober 1940 ydes for Lodsning i andre Farvandsomraader.
- 3) Mineducører, der under Marineministeriet udbetales til Minørhold for Desarmering af Miner.
- 4) Det særlige Risikotillæg paa fra 1 Kr. til 2,50 Kr. daglig, som i Henhold til Kundgørelse for Søværnet B. 2/1940 Nr. 5 udbetales militært og civilt Personal under Marineministeriet, der er udkommanderet til Tjeneste (eller Ophold) i Skibe eller Fartøjer (herunder Fyrskibe og Lodsdepotskibe m. v., men ikke egentlige Minesøgningsfartøjer), som forretter Stations-, Patrouille-, Bevogtnings-, Afmærknings- eller Minetjeneste i visse Farvandsomraader, samt Minelodser i samme Farvandsomraader.

Endvidere fastsættes, at Sejlskibsledere, der fører eget Skib, i deres skattepligtige Indkomst skal være berettiget til at fradrage et Beløb, svarende til den Del af den paa de Farter, hvor den paagældende selv har ført Skibet, indsejlede Nettofortjeneste, som overstiger det dobbelte af, hvad der for disse Farter er udbetalt til den højest lønnede af Besætningen som fast Hyre med sædvanlige Tillæg, men uden Krigstillæg for Sejlads i Farezoner. Fradraget skal dog uden Hensyn til Indtægtens Størrelse mindst kunne beregnes til det Beløb, som for Farter, hvorunder Skatteyderen selv har ført Skibet, er udbetalt den højest lønnede af Besætningen som Krigstillæg for Sejlads i Farezone, og kan aldrig overstige det dobbelte af dette Beløb.

Med Hensyn til Beregning af det skattefrie Krigstillæg

for Skibsførere, der delvis aflønnes med Kaplak, Tantième, Bonus eller lignende, er fastsat følgende:

Skibsførere, der delvis aflønnes som anført, skal i deres skattepligtige Indkomst som skattefrit Krigstillæg kunne fradrage det dobbelte af, hvad en Førstestyrmand paa højeste Gage i den paagældende Tonnagegruppe vilde have oppebaaret som Krigstillæg for Sejlads i Farezoner paa de Rejser, som Skibsføreren har foretaget indenfor den paagældende Regnskabsperiode. Fradraget skal dog aldrig kunne reducere den skattepligtige Indkomst under det Beløb, som den paagældende under normale Forhold vilde have oppebaaret fra Rederiet i Form af fast Gage med Tillæg af garanteret Minimum af Kaplak, Tantième og lignende, og Fradraget kan derfor ikke overstige Differencen mellem Skibsførerens samlede Indlægt fra Rederiet og hans faste Gage med Tillæg af en inden Krigsforholdenes Indtræden fast garanteret Minimumskaplak eller Tantième.

## DEN SVENSKKE SKIBSBYGNING

I en Oversigt, der er foretaget over den svenske Skibsbygningsindustri, fremgaar det, at der ved samtlige svenske Værfter i 1940 er søsat i alt 50 Skibe paa tilsammen 235,000 Tons. Af disse Skibe er indtil 1. Januar 1941 afleveret 45 Skibe paa i alt 190,000 Tons til hovedsagelig svenske Rederiforetagender. I 1939 var de tilsvarende Tal 69 Skibe paa tilsammen 332,000 Tons og 68 Skibe paa 313,000 Tons.

Med Hensyn til Nybygningerne ved Aarets Udgang var der paa samtlige svenske Skibsværfter 50 Handelsskibe paa i alt 570,000 Tons under Bygning mod ved Udgangen af 1939, da Tallet var 62 paa i alt 565,000 Tons.

## GODT SØMANDSSKAB

At danske Sømænd hører til Verdens bedste, véd Alle herhjemme, og at de for Landets Skyld gør deres Pligt under disse for søfarende saa farlige Forhold, er blevet omtalt saa ofte, at det tør anses som almindelig kendt. Imidlertid er der Anledning til at omtale et Eksempel paa godt Sømændsskab fra den seneste Tid, skriver »Børsen«, og der er Grund til at citere denne Meddelelse.

Et Dampskib, tilhørende et herværende Rederi, var grundstødt ved Larvik i Januar Maaned i Aar. Skibet, der var lastet med Salt, var blevet bjerget af Norsk Bjergningskompagni og bragt ind til Herøen for yderligere Tætning af Lækagerne og Oplosning af Ladningen i Agterrummet, idet Ladningen i Forrummet var blevet opløst af det indtrængende Vand og udpumpet under selve Bjergningen.

Skibet laa nu tilsyneladende sikkert ved Kaj, men faa Timer efter at Bjergningsbaaden, som havde ledsaget Skibet ind til Havnen, var afsejlet, begyndte Vandet at fosse op gennem Bunden af Agterskibet ved en Lækage, hvis Tætning var revet bort af Isen. Der blev i en Fart lavet en stor Pude af Sækkelærred, som af Skibets Fører, Kaptajn Anton Jensen, Andenstyrmanden Aage Hansen og Vagtsmanden Matros Aage Svend From Andersen anbragtes over Lækagen, medens Resten af Besætningen bragte Kedelriste op fra Fyrrummet til Placering ovenpaa Sækkelærredet. For at udføre dette Arbejde maatte Kaptajnen og de to andre staa i det iskolde Vand — det var et Par og Tyve Graders Frost — til over Livet, og blev flere Gange slaet bort af det store Vandtryk.

Det var et godt Stykke Arbejde, en Tilsidesættelse af private Interesser, uden hvilket Skibet antagelig havde været tabt eller i hvert Fald kun med meget stort Besvær og Udgift kunde have været bjerget igen, og Skibets Assurandører og Rederi har derfor vist disse tre Sømænd deres Paaskønnelse for denne Daad.

## DØDSFALD

En af dansk Skibsbygnings store Mænd, der fik Overordentlig Betydning for hele dette vigtige Erhverv Professor Carl Hansen er død, 75 Aar gammel. Professor Carl Hansen tog som ungt Menneske Af-

gangseksamen fra Søværnets Ingeniørelvskole og uddannedes siden privat i de naturvidenskabelige Fag dels herhjemme og dels i Udlandet. Som 23-aarig Matros og Tømmermand i Marinen kom han til København, hvor hans Kammerat Grathwohl foreslog ham at gaa i Kompagni om en Maskinistskole. Samme Aften han var permitteret, begyndte han som Lærer i de matematiske Fag. Denne Begyndelse blev Spiren til det høje Stade, dansk Maskinistundervisning nu indtager. Det er ikke blot Maskinister, han har været med til at uddanne. I 36 Aar var han Lærer ved Marinens Ingeniørelvskole og underviste 6 Aar paa Sø-officersskolen, 12 Aar ved Søværnets Kadetskole, et Par Aar ved Teknisk Skole og endelig 36 Aar ved den polytekniske Læreanstalt, deraf de sidste 28 som Professor i Skibsbygning. Han har i sit lange virksomme Liv undervist en Mængde vordende Skibsingeniører og de fleste nulevende danske Maskinistre.

Han har endvidere været Formand for Aarhus Skibsværft og Ballica-Værftet samt Medlem af Det danske aeronautiske Selskabs Bestyrelse.

Fra hans Haand foreligger der en Række fagligt-videnskabelige Værker, først og fremmest om Skibsbygning.

### JUBILÆUMS-GENERALFORSAMLING

Dampskibsselskabet Myren har afholdt ordinær Generalforsamling, der indlededes af Skibsreder H. A. Hansen med nogle Udtalelser i Anledning af 50-Aarsdagen for Selskabets Start.

Den 31. Marts for 50 Aar siden begyndte »Myren« med et lille Skib paa 450 Tons. Fra en ringe Begyndelse har »Myren« udviklet sig til et stort Selskab indenfor danske Rederier. Det har oplevet gode og onde Dage, men det har stræbt at følge med Tiden og har nu to store Motorskibe. Selskabet har ikke Disposition over dem for Tiden, men haaber at faa dem tilbage i god Behold.

Tunge Skyer hviler over os, men ovenover Skyerne ved vi, hvordan Himlen er, og arbejder vi fremad med moderat Optimisme, vil vi ogsaa nok komme godt igennem. Efter at Højesteretssagfører Em. Christensen var valgt til Dirigent, aflagde Skibsreder Hansen Beretning og Regnskab, der har været omtalt. Aaret har givet et Overskud paa 1,296,889 Kr., der udbetales 8 pCt. i Udbytte og overføres 219,684 Kr. i ny Regning.

I Tilslutning til Regnskabsaflæggelsen oplyste Rederen, at Skibene var krigsassureret for ca. 16 Mill. Kr., deraf den hjemmeværende Del af Flaaden for 5½ Mill. Kr.

Til en Forespørgsel fra Aktionærside om, hvor de fire Skibe befandt sig, som Selskabet ikke havde Raadighed over, svarede Rederen, at man formodede, at de sejlede, men desværre vidste man ikke hvor.

Generalforsamlingen gav derefter enstemmig Decharge for Regnskabet og genvalgte Direktør Emil C. Hertz som Medlem af Bestyrelsen. Grosserer Peter Lotz ønskede at trække sig tilbage paa Grund af Alder, men der valgtes ikke noget nyt Medlem i hans Sted.

Til Slut vedtoges et Forslag fra Bestyrelsen om Ændringer i Vedtægterne, dels af formel Art, dels til Fastsættelse af Vederlaget til Direktion og Kommitterede. Generalforsamlingen var dog ikke beslutningsdygtig, hvorfor Vedtægtsændringerne vil være at forelægge en ekstraordinær Generalforsamling til endelig Vedtagelse.

### A. P. MØLLERS SELSKABER

Bestyrelserne i A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S foreslaar Udbetaling af 10 pCt. i Udbytte for det forløbne Aar.

Ved Aarets Udgang havde Dampskibsselskabet Svendborg kun 3 ældre Skibe paa tilsammen ca. 9600 Tons d.w. eller ca. 7,7 pCt. af Selskabets samlede Tonnage i Behold i danske Farvande. Efter Skibsværdierne skønnes dette at udgøre ca. 4,8 pCt.

Ved Aarets Udgang havde Dampskibsselskabet af 1912 kun 7 ældre Skibe paa tilsammen ca. 22,500 Tons d.w. eller ca. 13 pCt. af Selskabets samlede Tonnage i Behold i danske Farvande, hvilket efter Skibsværdierne skønnes at udgøre ca. 7,5 pCt. Siden da er imidlertid s.s. »Emilie Mærsk«, ca. 3800 Tons d.w., gaaet tabt.

Af de to Selskabers samlede Flaade var ved Aarets Udgang 20 Skibe paa ialt ca. 145,000 Tons d.w. under fremmed Kontrol, medens 15 Skibe paa ialt ca. 120,000 Tons d.w. ifølge den danske Regerings Ordre stadig henlaa i neutrale Havne med meget betydelige Udgifter for Selskaberne.

Regnskabet for Fællesflaaden — 19 Tank- og Liniebaade paa ialt ca. 202,000 Tons d.w. — udviser (inkl. Overførselen fra 1939 1,250,457 Kr.) et Overskud af 2,709,924 Kr., heraf anvendes 2,277,786 Kr. til Afskrivning paa Skibene, medens 432,138 Kr. overføres til 1941. Der er saaledes intet Overskud til Fordeling mellem de to Selskaber.

Dampskibsselskabet Svendborgs eget Regnskab udviser (inkl. Overførselen fra 1939 976,604 Kr.) et Overskud af 1,778,985 Kr. Dette foreslaas fordelt med 496,583 Kr. til Afskrivning paa Skibene, 414,000 Kr. til Aktionærerne og 868,402 Kr. overført til Aaret 1941.

Dampskibsselskabet af 1912's eget Regnskab udviser (inkl. 854,894 Kr. overført fra 1939) et Overskud af 2,139,449 Kr. Dette foreslaas fordelt med 923,162 Kr. til Afskrivning paa Skibene, 600,000 Kr. til Aktionærerne og 616,287 Kr. overført til Aaret 1941.

De A. P. Møllerske Dampskibsselskaber har i de sidste Aar givet følgende Aktie-Udbytter: 1939: 25 pCt., 1938: 20 pCt., 1937: 30 pCt. og 1936: 10 pCt. + 5 pCt. Bonus; men Rederiets Overskud var da ogsaa af langt større Dimensioner end i 1940. Fra Fællesflaaden fik hvert af Selskaberne i 1939 et Overskud af 2,5 Mill. Kr., i 1938 ligeledes 2,5 Mill. Kr., 1937: 4 Mill. Kr. og 1936: 1 Mill. Kr.

I Dampskibsselskabet af 1912 var det samlede Overskud til Fordeling i 1939. 4,052,980 Kr., 1938: 3,988,055 Kr., 1937. 4,976,158 Kr. og 1936: 2,163,739 Kr.

I Dampskibsselskabet Svendborg var Overskudet til Fordeling i 1939: 3,141,477 Kr., 1938: 3,422,313 Kr., 1937: 3,937,077 Kr. og 1936: 1,803,220 Kr.

I Aarsberetningen fra de A. P. Møllerske Dampskibsselskaber gentager Skibsrederen følgende Linier fra Beretningen for 1939: »Den 9. April blev Danmark besat af fremmed Militærmagt, og jeg skylder Aktionærerne at sige, at jeg er ganske ude af Stand til at overse, hvilke Følger dette vil have for Selskaberne, og hvilken Del af deres Flaade — og da i hvilken Stand — eventuelt vil være tilbage den Dag, da Forholdene i Danmark atter bliver ændrede.

Saaledes er Stillingen ogsaa i Dag, tilføjer Skibsreder A. P. Møller.

Dampskibsselskabet Svendborg mistede den 13. Februar 1940 Motorskibet »Chastine Mærsk«, ca. 8,000 Tons d. w. Skibet var undervejs til Danmark med en Ladning Gødningsstoffer, og Ladningen var dansk Ejendom. Skibet forliste imidlertid, hvorved Skib, Ladning, Fragt og Udrustning gik tabt. Kravet om Erstatning herfor staar endnu uløst hen. Besætningen fik Lejlighed til at gaa i Baadene og blev senere optaget og ført sikkert i Havn af Dampren »Hilda« af Trondhjem. For denne Bistand er jeg meget taknemlig. Det vides, at samme Selskabs Motorskib »Leise Mærsk«, ca. 5,000 Tons d. w., der var under fremmed Kontrol, gik tabt omkring den 23. November 1940, og 15 af Rederiets Folk omkom desværre ved denne Lejlighed. Bortset fra denne overordentlig sørgelige Begivenhed har Selskaberne, saa vidt vides, ikke siden Krigens Udbrud mistet Menneskeliv ved Krigsbegivenheder, og vi faar haabe og ønske, at dette maa vedvare.

Det ligger i Forholdenes Natur, at de Tal, Regnskaber og Status viser, er og maa være problematiske. Om Afviklingen af mange økonomiske Forhold er ingen paalidelige Meddelelser indgaaet; Tilgodehavender er spærret i fremmede Lande, og mange Forhold staar hen i det uvisse. Derudover har Krigens og Danmarks Besættelse affødt Arrestkrav og andre Krav i Udlandet for betydelige Beløb, og det er ikke til at overse, hvorledes Selskaberne vil komme ud af disse Forhold.

Klassifikationerne er mod Sædvane ikke baaret af Driften, men af tidligere henlagte Midler. De for Tankskibe hidtil anvendte Afskrivningsprocenter har været ret høje; disse Afskrivningssatser er nedsat. Paa det til Frankrig i April 1939 solgte store Tankskib »Henning Mærsk«, hvis Betaling var garanteret af britiske Banker, udestaar endnu betydelige Beløb.

Skibsreder A. P. Møller slutter sin Beretning med nogle Mindeord om Læge A. W. Christensen, der var Medstifter af Dampskibsselskabet af 1912 og Bestyrelsesmedlem til sin Død den 1. April i Aar. Desuden mindes Selskabets Revisor, Chr. J. Norden, der ligeledes var med fra Begyndelsen, og som døde den 26. August i Fjor. — »Ère være disse Mænds og de ved »Leise Mærsk«s Forlis omkomne Sømænds Minde.«

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dampskibsselskabet »Vendila«

Dampskibsselskabet »Vendila« har holdt Generalforsamling med Landsretssagfører Thorsøe-Jacobsen som Dirigent. Den korresponderende Reder, Direktør O. P. Christensen aflagde Beretning.

I den første Del af 1940 var Rederiets større Skibe beskæftiget i Fart paa Amerika, de mindre Skibe med Hjemførsel af Kul fra England og Skotland, alle med ret tilfredsstillende Resultater.

Den strenge Vinter medførte en Del Isskader, som det i flere Tilfælde tog ret lang Tid at reparere. I Løbet af Marts blev de fleste Skibe færdige, og det lykkedes med stort Besvær og betydelige Omkostninger at faa dem gjort sejlklaare. De fire af Rederiets største Baade blev af Fragtnævnet beordret til Nordamerika efter Korn og de to mindre til Skotland efter Kul. Den 9. April lastede de to paagældende Baade i Skotland og blev straks beslaglagt, den ene er senere krigsforlist.

Af de fire, der var dirigeret til Nordamerika, naaede de to største frem den 9. og 10. April, medens de to andre (mellemstore) blev beslaglagt i Atlanterhavet. Senere er det ene krigsforlist. Lykkeligvis kostede de to Krigsforlis ikke Tab af Mennesker.

Disse Hændelser hindrede Rederiet i at gennemføre Pligtrejserne, og det fik derfor ingen Fragter ind, medens Udgifterne ved at bringe Skibene frem til Lastepladserne og Oplægningerne har været ca. 820,000 Kr.

Rederiet har nu kun to Baade herhjemme, de er ret store til Østersøfarten, men er saavidt muligt holdt beskæftiget med Tilførsel af Kul og Træ.

Da Rederiet slet ikke har haft Forbindelse med Skibene efter 9. April, er Regnskaberne for en Del baseret paa kalkulatoriske Udgifter, Fragter i Beslaglæggelsestiden er heller ikke regnet med, en nøjere Opgørelse maa derfor forbeholdes til sin Tid. De to krigsforliste Skibe er forsikret for henholdsvis 960,000 Kr. og 1,160,000 Kr. Beløbene er foreløbig ikke udbetalt.

Regnskabet blev gennemgaaet af Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Jacob E. Gelling. Nettooverskudet efter at de vedtægtsmæssige Afskrivninger er foretaget udgør 20,001 Kr., som sammen med en Restsaldo paa 9,588 Kr. overføres i ny Regning.

Højesteretssagføreren oplyste i Forbindelse med Regnskabsaflæggelsen, at Rederiets Skibe — herunder medregnet de to krigsforliste — er krigsforsikret for 11,740,000 Kroner.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Direktør O. P. Christensen.

### Den danske Skibsfart paa svenske Havne

Der foreligger nu Opgørelse over den svenske Udenrigstrafik for Februar Maaned i Aar. Den viser en betydelig Nedgang paa Grund af Isvanskelighederne. Den ankomne Tonnage er gaaet ned med 40 pCt. i Sammenligning med den tilsvarende Periode i Fjor. Den afgaaende med 54 pCt.

Danmark ligger nu i Toppen med Hensyn til den udenlandske Tonnage, der besørger Trafikken paa Sverige — en Stilling, som Tyskland tidligere har haft. I Februar Maaned var Halvdelen af Tonnagen i Sveriges Udenrigsfart dansk, medens Tyskland repræsenterer en Trediedel.

### De fire danske Skibe i Argentina bliver ikke beslaglagt

I politiske Kredse beskæftiger man sig med, at der i argentinske Havne ligger oplagt 4 danske Skibe samt 4 franske og 15 italienske Skibe. Ved Krigens Udbrud laa der tillige 3 tyske Skibe, men de blev i Fjor solgt til argentinske Rederier. I Regeringskredse understreger man, at der overhovedet ikke har været tænkt paa at beslaglægge de oplagte Fartøjer eller foretage tvangsmæssige Foranstaltninger over for dem. Derimod er der ved Forhandlinger med de diplomatiske Repræsentanter for de Nationer, Skibene hører til, og med Skibenes Kaptajner, sørget for, at Skibene bliver bevogtet, saa de ingen Overlast lider.

### Verdens største Skibsværft

Walter A. Jones fra Pittsburg, som har organiseret den nye »Jacksonville Shipbuilding Corporation«, oplyser, at man nu har afsluttet Forarbejderne til Anlæg af Verdens største Skibsværft. De første Arbejder vil medføre en Udgift paa 30 Mill. Dollars og give Arbejde til 20,000 Mand. Hensigten er, at der skal bygges 40 Skibe samtidig paa Værftet. Det nye Værft bliver større end det kendte »Hog Island« Værft i Philadelphia, hvor der bygges Fragtskibe i Serier.

I Forbindelse med det nye Værft har man Planer om at opføre en Skole til Uddannelse af Arbejdere til Værftet. Der foreligger forøvrigt allerede Ordre paa 30 Skibe paa hver 6,000 B.R.T.

### Nykøbing F. Havn

Nykøbing F. Havn havde ved Aarsafslutningen pr. 31. Marts været besjelet af 528 Skibe. I Havne- og Bropege var indkommet ca. 90,000 Kr., hvilket er en Nedgang paa godt Halvdelen fra sidste Aar.

### »Lawhill« i god Behold

Den ålandske, firmastede Bark »Lawhill« paa 4600 Tons Dødvægt, som ejes af Søfartsraad G. Erikson, Mariehamn, er ankommet til sit Bestemmelsessted i god Behold. Et Rygte om, at Barken skulde være krigsforlist, har saaledes vist sig at være urigtigt.

### 100 Aars Jubilæum

Det norske Fyrvæsen kunde den 15. April fejre 100 Aars Jubilæum som selvstændig Institution. Der blev da oprettet et Fyrdirektør-Embed, hvorunder Fyrvæsenet blev samlet. Indtil da havde det været underlagt en Fællesadministration for Havne, Kanaler og Fyr.

### »Abraham Rydberg«

Rederiet for det svenske Skoleskib »Abraham Rydberg« søger om Statstilskud til Driften. Sidste Aar havde Skibet et Underskud paa 60,000 Kr. Skoleskibet er nu beskæftiget i Fragtfart mellem Syd- og Nordamerika.

### Generalforsamling

Det østbørnholmske Dampskibsselskab har i Anledning af Spørgsmaalet om Salg af Fragt- og Passager-Motorskibet »Nordbørnholm« indkaldt til ekstraordinær Generalforsamling.

Selskabet anskaffede for et Par Aar siden som Erstatning for de to ældre Dampskibe »Nordbørnholm« og »Østbørnholm«, der begge blev solgt til den chilenske Regering, to nye moderne indrettede kombinerede Fragt- og Passagerskibe, som begge blev bygget paa Aalborg Værft.

Under Bygningen af de nye Skibe maatte Selskabet anskaffe et Reserveskib, den svenske Damp »Carl«. Efter Krigens Udbrud har det vist sig, at Damperen »Carl« var et godt Aktiv. Brændselsolien slap op, og de to Motorskibe maatte lægges op. »Carl« kom da igen i Fart, og den har siden besørget Gods- og Passagertrafik fra København til Nord- og Østbørnholm.

Bestyrelsens Forslag paa Generalforsamlingen gaar ud paa at antage et ret godt Tilbud om Køb af »Nordbørnholm«. I omtrent et Aar har begge Selskabets Motorskibe været ude af Drift, og Ledelsen mener, at man vil kunne klare sig med de to Skibe, Motorskibet »Østbørnholm« og Damperen »Carl«.

### Fiskebaadsgeneratorer

Forskellige Prover med Bygning af Gasgeneratorer ved Strømmen Verksted og A/S Motoren Rapp i Oslo synes i Følge norske Blade at have overgaaet alle Forventninger. Rapp-Fabrikken er i fuld Gang med at bygge 30 Gasgeneratorer til Fiskerflaaden efter Bestilling af Fiskeridirektøren. Disse skal fordeles langs Kysten, haade til Prover og til praktisk Drift, i Løbet af Maj—Juni.

### Eksamensresultater

Fano Navigationsskole har afsluttet sin Eksamen. Til Skibsførereksamen var indstillet 6 Elever, der alle bestod, til Styrmandseksamen 11, hvoraf 10 bestod, og til Radioprøven 17, der alle bestod. Ved Skibsførereksamen fik J. E. V. Jensen, Nordby, Udmærkelse, og ved Styrmandseksamen faldt der to Udmærkelser, nemlig til E. B. Henriksen, Silkeborg og S. E. K. Sørensen, Aarhus. »Foreningen til Søfartens Fremme«s Præmie, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes A. Storinggaard, Langskov. »Konsul D. Lauritzens Flidspræmie«, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes N. S. Brinch, Nordby. »Dansk Dampskibsrederiforening«s Præmier til Styrmand, der bestaar Radioprøven med Karakterne fra 6,0—6,9 Points i Gennemsnit, tildeltes N. S. Brinch, Nordby, A. Storinggaard, Langskov, O. A. Jensen, Skagen, og I. J. Gemmer, Bevtoft.

### Sverige har mistet 225,000 B.R.T.

Siden Krigsudbruddet i September 1939 har Sverige ialt mistet 97 Skibe med 224,521 B.R.T., hvorved 671 Personer har sat Livet til, erfarer »Dagens Nyheter« fra Handels-

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

kammeret. Under Verdenskrigen 1914—18 krigsforliste 280 svenske Skibe med 291,549 BRT., og de Omkomnes Antal opgives til 794 Personer. I den forløbne Del af 1941 har den svenske Handelsflaade mistet 10 Skibe med 31,518 BRT., hvorved 108 Personer er omkommet. Til de Fartøjer, der man betragtes som tabt paa Grund af Krigen, kommer 26 Skibe, der er beslaglagt.

#### Norsk Damper krigsforlist

Ifølge Melding til Rederiet er Dampskibet »Frøde« af Sarpsborg krigsforlist. Rederiet har endnu ikke faaet Meddelelse om, hvorvidt den 14 Mand store Besætning er reddet eller ikke. »Frøde« var paa 1000 BRT. og gik i Fart mellem De forenede Stater og England.

#### Højesteretsdom

Højesteret har afsagt Dom i en Sag mellem Akts. H. C. Christensens Staaalskibsværft i Marstal og Kaptajn K. M. Petersen, Marstal.

I September 1938 stødte Motorskibet »Hercules«, der ejedes af Kaptajn Petersen, sammen med to russiske Slæbebaade og sank. Motorskibet blev senere bugseret ind til Marstal. Sø-Assuranceforeningen »Erø«, hvor »Hercules« var forsikret, antog Staaalskibsværftet til at reparere Skaden. Reparationen skulde være tilendebragt senest den 2. December s. A. Kaptajn Petersen traf samtidig Aftale med Værftet om, at dette skulde udføre nogle andre Reparationer, der ikke faldt ind under Havariet, og at disse ogsaa skulde være færdig senest den 2. December. Den 10. December foretoges Besigtigelse af Reparationen af Havariskaden.

De af Kaptajn Petersen bestilte Reparationsarbejder var da endnu ikke færdige, hvilket de først blev den 28. Januar 1939. »Hercules« blev senere efterrepareret ved Nordhavnsværftet i København, og H. C. Christensens Staaalskibsværft betalte Regningen herfor samt ydede Petersen en Godtgørelse for Afsavn af Skibet under Efterreparationen. Derimod vilde Værftet ikke erstatte for Tiden 10. December 1938 til 28. Januar 1939, for hvilket Tidsrum Petersen krævede 2529 Kr. Ved Landsretten fik han tilkendt 1200 Kr.

Højesteret stadfæstede med 6 Dommerstemmer denne Dom og paalagde Værftet Sagens Omkostninger med 300 Kr. 3 Dommere vilde frifinde Værftet.

#### To danske Motorskibe skifter Ejer

Et Konsortium i Horsens har købt det lille Motorskib »Irmgard« af Graasten, der hidtil ejedes af et Partsrederi. Samme Konsortium har endvidere købt Motorskonnerten »Merkur«, der har gaaet i Paketfart mellem København og Rønne. Overtagelsen af denne Baad finder Sted i Maj Maaned.

#### Svensk Krigsforlist — 15 Mand savnes

Motorskibet »Castor« af Trelleborg er krigsforlist i Atlanterhavet, meddeler det svenske Gesandskab i Caracas i et Telegram til det svenske Udenrigsministerium. Af Besætningen er 21 Mand reddet af en newzealandsk Damper og landsat i Curacao. 15 Medlemmer af Skibets Besætning savnes indtil videre.

»Castor« tilhørte Trelleborgs nye Dampskibsaktieselskab og maaler 9000 Brutto-Tons.

#### 4-mastet Skonnert bjærgtet

En firmastet Skonnert, der er hjemmehørende i Skärhamn, strandede for nogle Dage siden ved Fyns Hoved. Den blev senere flothragt af en af Svitzers Bjærgningsdampere og ført ind til nordvestsjællandsk Havn.

#### Principiel Højesteretsdom

Højesteret har afsagt Dom i en Sag mellem Søfrybøder Holger Olsen og D. F. D. S.

Den 9. April 1940 laa D. F. D. S.s Damper »Svava« i Antwerpens Havn. Olsen var forhyret for en maanedlig Hyre af 240 Kr. Den 10. Maj blev Damperen under belgisk Militærkommando beordret til Ostende, hvortil den ankom den 14. Maj. Besætningen blev ført til en Koncentrationslejr ved Pyrenæerne og først løsladt den 16. August, hvorefter den hjemsendtes og ankom til Danmark den 3. September.

D. F. D. S. havde betalt Hyre indtil Ankomsten til Ostende den 14. Maj, men Søfrybøder Olsen krævede yderligere Hyre udbetalt indtil 3. September, ialt 903 Kr. Dampskibsselskabet paastod sig frifundet mod Betaling af

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

137 Kr., svarende til Hyre under Hjemsendelsen fra 16. August til 3. September.

Sø- og Handelsretten dømte D. F. D. S. til i Overensstemmelse hermed at betale Søfrybøder Olsen 137 Kr. Højesteret stadfæstede denne Dom med 6 Dommeres Stemmer, medens 3 Dommere vilde tage Søfrybøder Olsens Paastand til Følge.

Sagens Omkostninger for Højesteret ophævedes.

#### Udvidelsen af Aalborg Værft opgivet

Indenfor Ledelsen af Aalborg Værft har man, som omtalt, i nogen Tid arbejdet med Planer om en stor Udvidelse af Værftet. Det var saaledes Tanken at erhverve betydelige Arealer til nye Værkstedshaller og til Anlæg af en Flydedok. Planerne er nu fuldstændig skrinlagt. Man kunde godt komme til en Overenskomst med Kommunen og Havnen om, hvilke Arealer, der skulde overlades Værftet, men Prisen var for høj. Desuden vilde der medgaa store Summer til Flytning af forskellige Oplag, der nu beslaglægges den Plads, hvorpaa Værftets Udvidelse skulde foregaa.

#### Dobbelt Olieration til Fiskerne

Fiskernes Olierationering vil for de to sidste Uger af April blive fordoblet og komme op paa 25 pCt. af Normalforbruget. Meddelelse herom foreligger i Dag fra Brændselsolienævnet.

#### Aabningen af finske Havne

Søfartsstyrelsen meddeler, at Isbryderen »Voima« er afsejlet fra Åbo til Raumo og Bjørneborgs Havneby for at aabne Skibsfarten.

#### Ny Havnemester i Svendborg

Den ledige Stilling som Havnemester i Svendborg er blevet besat med Styrmand Einar Larsen, Svendborg. Den nye Havnemester, der er 32 Aar gammel, har taget sin Eksamen fra Svendborg Navigationsskole med sin Karakter. Han er Søn af Maskinmester Larsen, Svendborg. Stillingen tiltrædes den 1. Juni.

#### Havnefoged

Som Havnefoged i Kalundborg er ansat Kaptajn R. Johs. Rasmussen, Valby. Kaptajn Rasmussen har været Fører i forskellige Rederier, sidst i A. E. Sørensens Rederi i Svendborg.

#### Ansættelse

Marineministeriet har ansat Muskinassistent i Fyr- og Vagervæsenet A. P. J. Christiansen som Fyrassistent fra 1. Maj.

#### 70 Aar

Fhv. Skibsfører i D.F.D.S., Kaptajn J. P. Lund, fyldte forleden 70 Aar. Han er født i Dragør og kom i 1886 til Sø med et af Fødebyens Skibe, Briggen »Maria«, for senere at sejle bl. a. i 7 Aar med tyske Sejl- og Dampskibe. Efter at have taget sine Navigationseksaminer blev han i 1901 ansat som 3. Styrmand i D. F. D. S., Aaret efter blev han 2. Styrmand og i 1911 1. Styrmand. Som Skibsfører fra 1928 førte Kaptajn Lund bl. a. s.s. »Hjelm« og s.s. »Algarve«, indtil han traadte i Pension.

#### 50 Aar

Fører i Rederiet C. K. Hansen, Kaptajn H. L. Hansen, Damperen »Frederiksborg«, fyldte Torsdag 50 Aar.

#### Dødsfald

Fhv. Skibsfører, Kaptajn R. V. Caspersen, Svendborg, er afgaaet ved Døden, 67 Aar gammel. Kaptajn Caspersen sejlede i en Aarrække i Rederiet H. C. Christensen, Marstal, og var senere Fører i Rederierne Vendila og Pacific.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG JØG KOSTER I  
ABONNEMENT KB. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**K Ø B E N H A V N**

AKTIESELSKABET  
**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

**DANSKE LLOYD**  
 Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSELSKABET

**MONTANA** A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246Telegramadr.:  
 MONTANAKUL

**AARHUS**  
**STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

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

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

*Skibsproviantering*

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Diderikeen

Telefon: Central 380-7489-15782

Amaliegade 43,

Efter Kl. 8 Ordrup 3098

Telgr.-Adr.: Storea

København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

Brug **Holzappel's**  
**International**  
**Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
 Amager 1483.

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



*Tegn Deres  
Forsikringer*

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779

TELEGR. »JANBY«



KØBENHAVN K.

TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

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

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

ODENSE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER****KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN, UPPE CLEMMENSEN

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**FRIIS & FREDERIKSEN****SKIBSMÆGLERE**

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND****SKIBSMÆGLER****BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**C. HOPPE****EDSV. SKIBSMÆGLER****ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

ESBJERG

**C. BREINHOLT****SKIBSMÆGLER**

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

**STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE****RANDERS**Statstefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 17

FREDAG 2. Maj 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Krigsoperationerne paa Balkan og i Grækenland synes snart at være forbi. Under Evakueringen af engelske og græske Tropper fra Grækenland har Tyskerne, efter deres egne Hærberetninger, tilføjet Englænderne et ikke ubetydeligt Tonnagetab, men saa vidt man kan skønne mere end udlignes disse Tab dog ved, at den græske Handelsflaade nu helt stilles til Englands Disposition. Ved Krigsudbruddet i September 1939 disponerede Grækenland over en ocean-gaaende Handelsflaade paa ca. 1,6 Mill. Br. Reg. Tons.

Medens Krigsoperationerne i Syd-Østeuropa har været Avisernes Forsidestof i de sidste 3—4 Uger, har Slaget om Atlanterhavet imidlertid ikke staaet i Stampe, men siden vor sidste Beretning er der kommet en ny Faktor til, nemlig den, at de forlængst bebudede amerikanske Neutralitetspatruljer paa Atlanterhavet nu er bleven virkeliggjorte. Hele dette Spørgsmaal er dog endnu saa uklart, at det næppe i Øjeblikket er muligt at danne sig noget Indtryk af, hvorledes denne Ordning vil virke i Praksis, men storpolitisk har denne amerikanske Forholdsregel, hvad tyske Aviser tydeligt giver Udtryk for, forøget Spændingen mellem Aksemagterne og U. S. A.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der desværre kun stadig faa og spredte Rapporter. I de engelsk-kontrollerede Trades synes Maksimalraterne at blive fastholdt, men dette fortæller naturligvis intet om, hvorledes Stillingen virkelig er, idet disse Rater stadig fastsættes af det engelske Søfartsministerium. I de frie Trades gør Tonnageknapheden sig stadig gældende, men ogsaa for disse Markeders Vedkommende gælder det, at det er vanskeligt at skønne over den øjeblikkelige Situation, idet Oplysningerne om Noteringer og specielt Afslutninger er meget sparsomme og tit ret gamle. Af de sidst rapporterede Afslutninger skal nævnes: Mel fra British Columbia til Hongkong til \$27.-, Fosfat fra Tampa til Cape Town til \$21.-. Der er iøvrigt stadig stærk Efterspørgsel efter Erts fra saavel Indien og Philippinerne som fra Syd- og Vestafrika til U. S. Atlantic, men de herfor noterede Rater er nominelt uforandrede. Fra Hampton Roads søges der Tonnage for Kul til Rio og River Plate til omkring \$7.- og Hørfra fra Santa Fe til Edgewater er villig til at gentage \$23.-.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene nærmest uforandrede. Der er kun faa Kul- og Kokslaster fra Tyskland til Danmark, men Efterspørgslen fra Østersøen synes at være lidt livligere. Af repræsentative danske Ordre skal nævnes: Trælast fra Finland til Danmark omkring Kr. 100,00 pr. Std., Raten afhænger dog noget af Størrelse og Last- og Lossepladser, Sukker fra Danmark til Norge n. Kr. 14,00, Kali Bremen—Esbjerg Kr. 17,00.

### FORBUD MOD SALG, UDLEJNING OG BORTFRAGTNING TIL UDLANDET AF DANSKE SKIBE

Handelsministeriet har under 25. April 1941 udsendt en Bekendtgørelse, hvori det hedder:

I Medfør af Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibs-

farten, jfr. Lov Nr. 141 af 31. Marts 1941, og Lov Nr. 406 af 3. August 1940 om erhvervsøkonomiske Foranstaltninger, Vareforsyning m. v., jfr. Lov Nr. 133 af 29. Marts 1941, fastsættes herved følgende:

#### § 1.

Intet her i Riget hjemmehørende, registreret eller uregistreret Skib eller Fartøj, ej heller noget Skib eller Fartøj, for hvilket der er udstedt midlertidigt dansk Nationalitets-Certifikat, eller noget Skib eller Fartøj, der er under Bygning for dansk Regning, maa under nogen Form, saaledes ikke heller ved Overdragelse af Byggekontrakt, afhændes til Udlandet (udenlandsk Statsmyndighed, Statsborger eller Firma m. v.), medmindre Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt Tilladelse dertil.

#### § 2.

Uden Fragtnævnets Tilladelse maa intet Skib som nævnt i § 1 under nogen Form udlejes eller bortfragtes til Udlandet (udenlandsk Statsmyndighed, Statsborger eller Firma m. v.), ej heller foretage Rejse for udenlandsk Regning eller i Udenrigsfart.

#### § 3.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse indeholdte Bestemmelser straffes i Overensstemmelse med Reglerne i § 9 i Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten.

#### § 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 304 af 6. September 1939 om Forbud mod Bortfragtning af Skibe, jfr. Bekendtgørelse Nr. 148 af 31. Marts 1941.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

### KØBENHAVNS HAVN

Arsberetning med Oversigt over Havnens Regnskab for 1940 foreligger nu:

Trafikken og den deraf følgende Virksomhed i Københavns Havn er i Aarets Løb paa følelig Maade blevet paavirket af den i 1939 udbrudte Krig, og yderligere medførte den tyske Værnemagts Besættelse af Landet den 9. April 1940, at Danmark blev inddraget under det af England blokerede Kontinental-Område, saaledes at al Trafik fra og til de oversøiske og vestlige Lande blev afbrudt.

Medvirkende til Trafiknedgangen har endvidere været, at de søværts Tilførsler til København, bl. a. af Brændselsstoffer og Jern m. v. fra Tyskland og af Varer hidrørende fra Træeksporten fra Sverige og Finland, paa Grund af den skærpede Krigsførelse er blevet stærkt formindskede, ligesom den stagnerede Byggevirksomhed i Hovedstaden har nedbragt Mængden af de sædvanlige Tilførsler af Byggematerialer hertil.

Endelig maa nævnes, at Havnens Trafiktal i de første 3 Maaneder blev bragt ned paa et Minimum, foraarsaget ved den voldsomme og langvarige Isvinter, der voldte den almindelige Skibsfart store Vanskeligheder, og endvidere helt lukkede for Smaaskibsfarten og lagde Ruteskibsfarten betydelige Hindringer i Vejen, saaledes at denne i en længere Tid af Isperioden var fuldstændig indstillet paa alle indenrigske Ruter.

Oplægningen af Skibe i Havnen var ved Aarets Begyndelse kun af ringe Omfang, nemlig den 1. Jæ-



nuar 1940 24 Skibe med ialt 13.038 N.R.T. Som Følge af den abnorme Skibsfartssituation steg Op-læggerantallet gennem Størstedelen af Aaret og naae-de den 15. September 1940 Maksimum (efter Ton-nage) med 50 Skibe paa ialt 73.220 N.R.T. Ved Aarets Udgang var Antallet af oplagte Skibe sunket til 40 Skibe paa ialt 66.450 N.R.T.

Isvanskelighederne i de første Maaneder af 1940 bevirkede, at Havnevæsenets Isbryder »Væderen« maatte udrustes i Tiden fra den 17. Januar til den 6. April 1940 ialt i 81 Dage. »Væderen« assisterede i dette Tidsrum 301 Skibe, saavel i Sundet som i den sydlige Del af Kattegat. De samlede Omkost-ninger vedrørende Fartøjets Udrustning under Is-kampagnen har andraget ca. 1/4 Mill. Kroner.

#### Indkomne Skibe i 1939 og 1940:

Fra indenrigske Havne:				
	Antal	N.R.T.	Antal	N.R.T.
Damp- & Motorsk.	14.055	2.458.613	7.394	968.566
Sejlskibe . . . . .	284	61.343	151	25.527
Fra udenrigske Havne:				
Damp- & Motorsk.	9.310	5.029.733*)	2.552	1.278.210*)
Sejlskibe . . . . .	95	24.170	15	5.712
Tilsammen:				
Damp- & Motorsk.	23.365	7.488.346	9.946	2.246.776
Sejlskibe . . . . .	379	85.513	166	31.239
Ialt . . . . .	23.744	7.573.859	10.112	2.278.015

\*) Ankomne Færger til Færgelejet i Frihavnen ikke medregnet.

Nedgangen i Antallet af indkomne Skibe i Sammenligning med 1939 andrager 13.632, idet Antallet af indkomne Skibe i 1939 var 23.744 mod i 1940 10.112 Skibe. Skibenes Netto-Registertonnage nedgik fra 7.573.859 Tons i 1939 til 2.278.015 Tons, altsaa med 5.295.844 Tons. Tonnagen er saaledes formindsket med ca. 70 pCt. og Skibsanløbene med ca. 57 pCt. i Sammenligning med 1939.

Udover de i Tabellen nævnte Skibe anløb kun 191 Skibe paa ialt 88.761 N.R.T. København for Ordre eller Forsyninger m. v. Disse Skibes Antal og Tonnage er i 1940 sammenlignet med 1939 nedgaaet med 917 Skibe og 365.463 N.R.T., og Nedgangen er for Skibsanløbene ca. 83 pCt. og i Tonnage ca. 80 pCt.

For hele Aaret beløber Vareomsætningen sig til 3.228.658 Tons, hvilket er en Nedgang paa 3.175.938 Tons i Forhold til 1939. Nedgangen i Importtallene andrager 2.378.764 Tons, medens Eksporttallenes Formindskelse udgør 797.174 Tons. Den procentmæssige Formindskelse er for hele Vareomsætningen ca. 50 pCt., for Importen er Formindskelsen ca. 47 pCt. og for Eksporten ca. 60 pCt.

Blandt de i Aarets Løb fuldendte, i tidligere Aar bevilgede Arbejder kan nævnes, at Indretningen af den nye Arbejdsplads ved Lynettehavnen blev afsluttet ca. 1. Maj 1940, efter at Arbejderne havde staaet paa i ca. 1 Aar. Endvidere tilendebragtes Ombygningen af Administrationsbygningen paa Nordre Toldbod i Foraaret 1940, saaledes at Indflytningen af Administrationskontorerne kunde finde Sted den 15. Marts 1940. Det første Møde i den i Bygningen indrettede Mødesal for Havnebestyrelsen fandt Sted den 28. Juni 1940.

Den 30. August 1940 bevilgedes et Beløb paa 35.000 Kr. til Udførelse af en gennemgribende Reparation af en Havnevæsenet tilhørende Kajmursstrækning paa Søndre Toldbod.

Efter at Bombroen ved en Brand den 10. August 1940 var blevet ødelagt, har Havnebestyrelsen i Mødet den 27. September 1940 bevilget et Beløb af 225.000 Kr. til Genopførelsen af Broen i Jernbeton, efter et af Arkitekt Th. Havning udarbejdet Projekt. Broens Hovedanordning og Udstrækning vil blive væsentlig uændret, ligesom der paa Broens Yderende vil blive genopført en Vagtbygning med Lokaler for Toldvæsenet og Havnevæsenet.

Endvidere bevilgedes ogsaa i Mødet den 27. September til nye Arbejder et Beløb paa 95.000 Kr. dels til Udvidelse af Stubbeløbgade og dels til et Vejarbejde paa Christiansholmsoen og til Fornyelse af Beholdningen af faste Træpramme et Beløb af 50.000 Kr. til Bygningen af 4 saadanne Pramme.

Foruden disse Arbejder, der holder sig indenfor Ram-

merne af sædvanlige Forbedringer og Fornyelser, for enkeltes Vedkommende dog med Hensyntagen til Beskæftigelsessituationen, fremsattes i September 1940 fra Administrationens Side en Liste over en Række for Havnens Fremtid betydningsfulde nye Anlæg m. v.

Paabegyndelsen af disse Arbejder er traadt i Forgrunden, efter at Arbejdsløshedens Bekæmpelse er blevet en bydende Nødvendighed for Samfundet, og Københavns Havn har ønsket at medvirke til disse Bestræbelser med Igangsætningen af en ikke uvæsentlig Del af de paa ovennævnte Liste opførte Arbejder.

I første Række indstilledes følgende Nyanlæg af Havnens Administration:

1. Udførelse af en Stenspærring, Nord for Trekroner.
2. Lukning af det østlige Indløb til Lynettehavnen.
3. Ombygning af Overbygningen paa Havnevæsenets Bolværker, Kalvebod Brygge.

Til Udførelsen af disse Arbejder paaregnedes der at ville medgaa ialt 510.000 Kr.

I Havnebestyrelsesmødet den 20. December 1940 gaves imidlertid principiel Tilslutning til Udførelse af en Række yderligere Arbejder til et samlet Beløb af 6.795.000 Kr., og hermed var Muligheden aabnet for disse Arbejders Iværksættelse i de første Maaneder af 1941 med Tilskud til Arbejdslønningerne fra Arbejdsløshedsfonden efter de herfor gældende Regler.

Foruden de ovennævnte vigtigste Aarsager til Nedgangen i Driftsresultatet for Aaret 1940 sammenlignet med Aaret 1939 maa for Driftsudgifternes Vedkommende nævnes Stigning i Arbejdslønnen samt i Priserne paa Materialer.

Bruttooverskuddet andrager ca. 129.000 Kr. (1939: 2.902.000 Kr.). De ordinære Afskrivninger andrager ca. 708.000 Kr., Henlæggelse til Pensionsfonden ca. 73.000 Kr., hvorefter der fremkommer et Driftsunderskud paa ca. 652.000 Kr., der som selvstændig Aktivpost overføres til 1941 til fremtidig successiv Afskrivning over Havnevæsenets Driftsregnskaber.

## KRIGSFORSIKRINGEN FOR DANSKE SKIBE

I »Krigsforsikringen for danske Skibe« viser Regnskabet for 1940 for den gamle Afdeling en Præmieindtægt paa 24.034.895 Kr. 52 Øre, Præmiereserve fra forrige Aar 4.128.000 Kr., Skadesreserve fra forrige Aar 10.428.285 Kr., Reassuranceprovision 363.858 Kr. 60 Øre og Genforsikringsskader 935.250 Kr. 24 Øre. Indvundne Renter beløber sig til 748.339 Kr., hvorfra gaar skyldige Renter paa anerkendte Skadeskrav 708.153 Kr. 10 Øre. Paa Udgiftssiden figurerer Reassurance-Præmier med 3.032.155 Kr. 01 Øre, betalte Skader med 15.442.210 Kr. 13 Øre og anerkendte, ikke betalte Skadeskrav med 25.352.569 Kr. 17 Øre. Administrationsudgifter andrager 66.246 Kr. 60 Øre og Præmieregulering med »Ny Afdeling« 24.058 Kr. 76 Øre. Som Skadesreserve er afsat 10.106.511 Kr., hvoraf Reassurandørernes Andel udgør 201.470 Kr., men i dette Beløb er for saa vidt angaar de Skibe, der befinder sig udenfor Rederiernes Kontrol, kun indbefattet Reservebeløb for kendte Totalforlis. Driftsaarets Underskud andrager 13.891.805 Kr. 46 Øre, hvoraf 4.941.193 Kr. 35 Øre dækkes af den fra forrige Aar til Indtægt tagne Overførsel, medens Restbeløbet 8.950.612 Kr. 11 Øre overføres til Balancekontoen.

I den oprettede nye Afdeling viser Driftsregnskabet for Perioden 9. April 1940—31. December 1940 Præmieindtægt 9.476.548 Kr. 75 Øre, hvortil kommer Præmieregulering med den gamle Afdeling 24.058 Kr. 76 Øre. Renteindtægten har været 22.731 Kr. 53 Øre. Betalte Skader andrager 4.081.834 Kr. 44 Øre, og som Skadesreserve er afsat 3.410.102 Kr. Efter Afholdelse af Administrationsudgifter 64.124 Kr. 53 Øre og Afsætning af Præmiereserve 230.684 Kr. foreligger et Overskud i denne Afdeling paa 1.736.594 Kr. 07 Øre, der overføres i ny Regning.

I »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« udviser Regnskabet for Perioden fra 11. Maj 1939 til 31. December 1940 en samlet Præmieindtægt i den gamle Afdeling paa 39.762.187 Kr. 78 Øre, hvoraf 878.354 Kr. 08 Øre er afgivet til Reassurandører. Renteindtægten androg 621.043 Kr. 07 Øre, og som Indtægt figurerer Provision fra Reassurandører med 105.402 Kr. 50 Øre, medens Provisionsudgiften har været 3.059.473 Kr. 09 Øre. Anerkendte Skadeserstatninger beløber sig til 51.106.250 Kr. 88 Øre,

og som Skadesreserve er yderligere afsat 29.805.263 Kr. Efter Afholdelse af Administrationsudgifter 198.276 Kr. 77 Øre og Kurstab paa fremmed Valuta 2.763 Kr. 03 Øre samt Afsætning af 250.000 Kr., der anslaas at medgaa til Forrentning af anerkendte, men endnu ikke betalte Krav, foreligger et Underskud paa 44.811.747 Kr. 50 Øre. Af Institutets Garantikapital paa 40.000.000 Kr. er næsten hele Beløbet eller 39.981.901 Kr. 18 Øre indbetalt inden Regnskabs Afslutningsdag.

I den pr. 9. April oprettede ny Afdeling, for hvis Forpligtelser Statskassen alene hæfter, har der i Tidsrummet 9. April 1940—31. December 1940 været en Præmieindtægt paa 12.102.784 Kr. 52 Øre og Renteindtægt paa 66.354 Kr. 01 Øre. Provisionsudgiften andrager 892.401 Kr. 13 Øre, Administrationsudgifter 48.945 Kr. 02 Øre og Skadeserstatninger kun 341.436 Kr. 60 Øre, hvortil kommer 425.023 Kr., der er afsat som Skadesreserve. Det regnskabsmæssige Resultat i denne Afdeling er et Over-skud paa 10.461.332 Kr. 78 Øre.

### REDERIET J. LAURITZEN

I Rederiet J. Lauritzens Blad »Frivagten« er givet en Beretning om Rederiets Virksomhed i 1940, hvori det hedder:

Aaret 1940 var for vore Rederier og Besætninger det vanskeligste, som vi endnu har gennemlevet.

Rederiet »Ocean« havde den 1. Januar 1940 en Flaade paa 16 moderne Skibe paa ialt 42.350 d.w. Tons. I Januar 1940 krigsforliste som bekendt Motorskibet »Canadian Reefer«.

Ved Danmarks Besættelse den 9. April mistede »Ocean« Raadigheden over 100 pCt. af sin Flaade, som nu dels ligger oplagt i neutrale Havne og dels — for enkelte Skibes Vedkommende — er blevet beslaglagt af de krigsførende Magter. Rederiet »Ocean« har ikke i Aarets Løb modtaget Nybygninger.

Rederiet »Vesterhavets« Flaade bestod den 1. Januar 1940 af 32 Skibe paa ialt 69.000 d.w. Tons. »Vesterhavet« fik i Februar 1940 leveret 1 Nybygning, nemlig den hurtiggaaende Cargoliner »Nora« paa 4500 Tons d.w. Den 25. Marts 1940 krigsforliste Damperen »Britta«, og den 9. April 1940 mistede Rederiet Raadigheden over 24 af sine 32 Skibe.

Efter den 9. April krigsforliste Damperne »Gerda« og »Alfa«, saaledes af Flaaden pr. 31. December 1940 bestod af 21 Skibe uden for vor Raadighed og 9 af de mindste og ældste Skibe her i Østersøen. Disse sidste Skibe er for Øjeblikket beskæftiget med Tilførsler til Landet fra Finland, Norge og Sverige og Tyskland.

Da der efter den 9. April har været forholdsvis lidt at bestille paa Rederiets Kontor, har vi taget forskellige Opgaver op, deriblandt en Specialundersøgning for Kontorets Personale. Desuden har vi startet vor Søfartsskole for at undgaa, at et helt Aars Sømandskuld skulde bortfalde paa Grund af Skoleskibets Stilleliggen. Af samme Grund vil vi ogsaa i 1941 gennemføre en Søfartsskole.

Resultatet af Krigen har for vort Vedkommende foreløbig været, at vi har mistet Raadigheden over 93 pCt. af vore Flaadeværddier, saaledes at vi altsaa kun disponerer over de 7 pCt. 16 af vore Folk er omkommet ved Krigsforlis under Udøvelsen af deres Gerning.

Rederiernes Driftsresultat for 1940 viser efter vor foreløbige Opgørelse et Underskud paa ca. 2.950.000 Kr., og her er endda kun regnet med den skattemæssigt tilladte Afskrivning paa Skibene.

Vi gaar derfor ud fra, at enhver, der er ansat ombord i Skibene og i Land, fortsat vil gøre sit yderste for den mest gennemførte Økonomi og effektive Drift af Skibene, saaledes at Rederiet sættes i Stand til at fortsætte sin Virksomhed og snarest mulig efter Krigen genopbygge del, der nu ødelægges.

### 1½ MILLION TIL SØFOLKS PAARØRENDE

Som bekendt førtes der sidste Foraar en Række Forhandlinger mellem Regeringen og de Søfarendes Organisationer om Statshjælp til de danske Sø-

folks Familier, som siden den 9. April i Fjor har været i Udlandet og saaledes afskaaret fra at sende Penge hjem.

Disse Forhandlinger resulterede i en Ordning, hvorefter Staten paatog sig at yde Laan til de nød-stedte Familier. Ordningen var oprindeligt kun fast-lagt til at gælde indtil 1. Oktober, men det er ved senere Forhandlinger blevet besluttet at lade Ordningen gælde uforandret i alle Tilfælde indtil Udgangen af September i Aar.

I de første 10 Maanedes er der fra Statskassen blevet udbetalt ialt 1,5 Mill. Kr. til dette Formaal.

### U. S. A.'S SKIBSBYGNING

Søfartskommissionen i Washington meddeler, at der er blevet givet Bestilling paa 184 Handelsskibe til en samlet Sum af 364.800.000 Dollars. Denne Bestilling er en Del af Præsident Roosevelts 2. ekstraordinære Bygningsprogram. Blandt Skibene er 112 Fragtskibe af særlig Model. Disse Skibe skal leveres til England.

### DØDSFALD

En af Sveriges kendte Skibsfartsmænd, Chefen for Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Direktør *Gustaf Borin*, er død, 68 Aar gammel.

Indenfor den store Rederikoncern, hvor han havde sit Virke, var han en af de bærende Kræfter. Det store Foretagende, som han gav sit Livs Arbejde, havde han været knyttet til næsten fra dets Begyndelse. Han blev Kontorchef og snart Chefens højre Haand. Svenska Ostasiatiska Kompaniet var fra sin Start i nært Samarbejde med det Østasiatiske Kompagni i København, som medvirkede til det svenske Selskabs Dannelse.

Svenska Ostasiatiska Kompaniet har i de Aar, det har virket, betydet uendelig meget for svensk Skibsfart og ikke mindst for svensk Eksportindustri, og en meget væsentlig Del af Æren herfor tilkom Direktør Borin.

Gustaf Borin var af gammel Sømandsslægt. Hans Fader var Kaptajn og førte Skibet »Ejderen« for Ørnens Rederi. Efter Studentereksamen gennemgik han Handelsuniversitetet og studerede en Tid ved Göteborgs Højskole. Et Par Aar var han i Paris og Helsingfors. Under sin 33-årige Virksomhed i Svenska Ostasiatiska Kompaniet har han bestridt mange ledende Poster indenfor Broström-Koncernen og ligeledes været Medlem af mange Skibsfartsorganisationers Bestyrelse. Han havde ogsaa i Danmark mange Venner, der med Beklagelse hører om hans Bortgang.

### AARSBERETNING

Foreningen af Søofficerer i Reserven har udsendt en Aarsberetning, hvori det bl. a. hedder:

Indenfor vort Omraade — Søfarten — kender vi alle de mange Vanskeligheder, der er opstaaet paa Grund af de herskende Forhold, ⅔ af den danske Handelsflaade er med sin Besætning uden Forbindelse med Hjemlandet, og dens Fremtidsskæbne kender vi intet til — den er kun en lille Brik i det store Spil og maa tage den Chance, der byder sig, med et Gensyn med vort Land for Øje.

Under Indkaldelsen til Beredskabsstyrken i September 1939 var der paa et Tidspunkt 75 Søofficerer i Reserven indkaldt til Tjeneste og fordelt paa mange forskellige Poster indenfor Søværnet. Det er selvfølgelig forstaaeligt, at der blandt mange af de Indkaldte var nogen Misfornøjelse over pludseligt at blive fjernet fra deres Erhverv under en Konjunktur, der gav Udsigt til stor Fortjeneste. Mange maatte forlade gode Stillinger, hvor de havde opnaaet flere Aars Anciennitet, for at gaa ind til — lønmæssigt set — langt ringere Stillinger, hvilket naturligvis maatte medføre økonomiske Vanskeligheder for alle, der havde indrettet Levefoden efter den højere Lønning i det civile Liv. Nogle Redere har dog til de indkaldte Styrmand betalt Forskellen mellem Hyren og den nuværende Lønning, men til Trods herfor er Forholdet det, at mange har lidt et stort økonomisk Tab, som ikke kan eller bliver erstattet.

I den nuværende Stilling som Søofficer i Reserven spindes ikke Silke, men mange andre Medborgere har det ikke bedre, og man maa derfor være tilfreds med Forholdene som de er — at man kan klare Dagen og Vejen er dog trods alt et Gode, som ikke maa overses.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dansk Kaptajn omkommet ved Krigsforlis

Købmand Peter Evers, Aaderup ved Næstved, har faaet Meddelelse om, at hans Søn, Kapt. *Alfred Evers*, er omkommet ved et Krigsforlis i udenlandsk Farvand.

Kapt. Evers, der blev 45 Aar, oplevede allerede under Verdenskrigen et Krigsforlis og var senere med i et Forlis ved Grønland, hvor han i nogle Aar var Jæger i Østgrønlandsk Kompagni.

### Ny Formand for Lodserne

Dansk Lodsförening har holdt Generalforsamling i København. Til ny Formand i Stedet for Lods *Thostrup*, Aalborg, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Lods *E. Larsen*, København. Man drøftede den Omlægning af Lodsernes Lønningssatser, hvorom der allerede har været ført en Del Forhandlinger med Myndighederne, og ligeledes blev de nye Bestemmelser om Lodsernes Uniformering livligt debatteret. Især er man paa dette Punkt utilfreds med Distinktionerne.

### Fiskeriet i de sydlige Farvande i Marts Maaned

Paa Grundlag af Fiskerikontrollens Indberetninger til Fiskeridirektoratet kan følgende oplyses om Fiskeriet i Marts Maaned for de sydlige Farvandes Vedkommende: Udfor Aabenraa Fjord og imellem Als og Skjoldnæs blev Dagfangsterne 25—200 kg Rødspætter foruden 15—150 kg Skrubber og 20—50 kg Ising.

I de sønderjydske Farvande og i den vestlige Østersø blev der med Skovl- eller Snurrevod fanget pr. Dag 500—2500 kg Torsk.

Med Sildevod blev der i de sønderjydske Vande enkelte Dage taget gode Fangster af Silde og Brisling. Det bedste Resultat, et Baadlag opnaaede, var 80 Kasser Silde efter en Nats Fiskeri.

### Kan Pengekisten findes paa Vesterhavets Bund?

Skipper *P. Damgaard*, Hirtshals, har nu faaet Tilladelse til at bjerge, hvad han kan, fra Vragene af de to engelske Fregatter »Defence« og »St. George«, der for 130 Aar siden sank ud for Kysten i Nærheden af Nissum Fjord.

Flere Dykkere har været nede ved Vragene for at finde Bjergningsskud, og en af dem har hævet 42 Kanoner paa indtil 3½ Tons, men Pengekassen er der endnu ingen, der har fundet, og da Sagnet fortæller, at der til Stormasten paa »St. George« er lænket to Fjerdinger med Penge til Mandskabets Lønninger, haaber Bjergningseksperter *Damgaard* at finde disse Skatte.

### Vraget solgt til sin tidligere Ejer

Den finske Damper »Ascania« strandede sidste Efteraar ved Gotlands Vestkyst. Skibet blev kondemneret, og senere solgte Assurandørerne Vraget til et svensk Bjergningsselskab. Bjergnerne, der agter at paabegynde Arbejdet i Løbet af kort Tid, har imidlertid allerede i disse Dage solgt »Ascania« til Skibets tidligere Ejer, Skibsreder *I. W. Paulin*, Helsingfors. Skibet skal leveres i fuldt repareret og klassificeret Stand, og Købesummen bliver 360.000 svenske Kroner.

Dampskibet »Ascania« har, siden det i 1901 blev bygget i Glasgow, ført en ret omtumlet Tilværelse. Skibet, der laster 1100 Tons d.v., blev bygget under Navnet »Ramshäll«. Fra England gik det over til svensk Rederi *A. W. Råvall* i Råå, og derefter kom det i finsk Eje, senest til *I. W. Paulin*, Helsingfors.

### Danske Lloyd

Danske Lloyd har i det forløbne Aar haft en Præmieindtægt paa 4.101.839 Kr. mod 4.024.273 Kr. i 1939. Stigningen i Præmieindtægten skyldes Selskabets direkte Forretning. — Vel er Sø- og Transportforsikringen for Varer svundet ind paa Grund af de særlige Forhold, men Nedgangen opvejes rigeligt af en Stigning i Kaskoforsikringen, ligesom ogsaa de Krigsforsikringer, der ikke dækkes af et særligt Krigsforsikringsinstitut for Kasko og Varer, har bidraget til en Forøgelse af Præmieindtægten.

Fortjenesten paa den indirekte Forretning har paa Grund af Krigsforholdene været noget mindre end i 1939. Endelig anføres, at Kursreservefonden er steget til 302.098 Kr. Aarets Overskud udgør 105.479 Kr., hvoraf der udbetales Aktionærerne 34.000 Kr., svarende til 5% pCt. af den indbetalte Aktiekapital.

Den forløbne Del af indeværende Regnskabsaar synes at være gaaet ret normalt, og der spores vedblivende Tendens til Fremgang. — Til Slut oplyste Formanden, at Selskabet har erhvervet en Ejendom i Aarhus, beliggende overfor Hovedindgangen til det nye Raadhus. Hertil agter man at flytte det lokale Filialkontor.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Ingeniør *Axel Monberg* og Direktør *H. Windfeld-Hansen*.

### Danske Søfolks Skatteansættelse

I Forbindelse med Skatteansættelserne for 1941—42 har fra forskellig Side været rejst Spørgsmaalet, hvorledes Forholdene skulde ordnes for det ikke ringe Antal danske Søfolk, der fortsat opholder sig i Udlandet, har været der det sidste Aars Tid og foreløbig er uden Muligheder for at kunne vende tilbage til Danmark.

Sagen har været Genstand for en Række Forhandlinger mellem Ligningsdirektoratet og Skattedepartementet, og gennem Departementet foreligger nu et Cirkulære, der klarlægger Sagen.

Det bestemmes, at, da de paagældende Søfolks Ophold i Udlandet maa anses for midlertidigt, skal de betragtes som skattepligtige til Staten og skal saaledes medtages under Ligningen for Skatteaaret 1941—42.

Med Hensyn til deres skattepligtige Indkomst meddeler Skattedepartementet, at man efter de foreliggende Omstændigheder har kunnet godkende, at der til den skattepligtige Indkomst kun fra Hyreindtægterne medregnes, dels Hyreindtægten i Tiden fra 1. Januar til 9. April 1940, derfra dog undtaget de særlige Krigsrisikotillæg, og dels de Beløb, der efter 9. April i Fjor er udbetalt Søfolkens hjemmевærende Paarørende à conto paa tilgodehavende Hyre, Tantième, Kaplak o.l., dog undtaget Beløb, der er modtaget som Laan, og for hvilke der foreligger Tilbagebetalingspligt.

At Skatteansættelsen for de paagældende Søfolk og deres eventuelt hjemmевærende Hustruer maa omfatte Indtægter af anden Art, bl. a. Renter og Udbytte af Værdipapirer, Indtægter af fast Ejendom eller Erhvervsvirksomheder o.l. her i Landet, Hustruens og hjemmевærende Børns eventuelle Indtægt o. s. v., turde være ret selvfølgelig, eftersom de paagældende Indtægtsafsnit jo ikke er paavirket af, at Manden er i Udlandet og ikke kan komme hjem.

Det tilføjes i Skattedepartementets Cirkulære, at den Ansættelse, der derigennem foretages, eventuelt senere, efter de paagældende Søfolks Hjemkomst, maa reguleres, naar der foreligger nærmere Oplysninger om den faktiske Indkomst i 1940. Skatteraadene skal paa Skattelisterne for Indkomst- og Formueskat til Staten gøre en Bemærkning om, at Skatteansættelsen for de Søfolk, der er Tale om, er foreløbig, og at Skatterne er beregnet paa Basis af denne foreløbige Opgørelse, med Forbehold med Hensyn til en eventuel senere Regulering. Cirkulæret paa lægger samtidig Kommunalbestyrelserne at underrette Ligningsmyndighederne, hvis Kommunalbestyrelserne erfarer, at de paagældende Søfolk er kommet hjem.

### Norske Amerika-Linien

Den norske Amerika-Linies Regnskab for 1940 viser et Overskud paa 2,8 Mill. Kr. Selskabets Bestyrelse foreslaar et Udbytte paa 5 pCt. 300.000 Kr. overføres i ny Regning. I Beretningen hedder det, at Selskabet havde normal Drift i Aarets første tre Maaneder men efter 9. April i Fjor har Selskabet ikke haft Forbindelse med den væsentlige Del af Tonnagen, og Regnskabet maa alt-saa betragtes som foreløbigt.

### Motortankeren »Nina Borthen« forlist

I Følge Oplysninger fra *Harry Borthen & Co.*, Oslo, maa Rederiets Skib »Nina Borthen« anses for forlist og Mandskabet omkommet. Skibets Besætning bestod af 25 Mand.

### Eksamensresultater

Ved de i Aarhus og Odense i April 1941 afholdte Maskinisteksaminer har Eksamenresultatet været følgende:

I Aarhus: Til *Motorpasserprøven* mødte 29 Eksaminander, som alle bestod. Til *Maskinpasserprøven* mødte 56 Eksaminander, hvoraf 50 bestod. Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 47 Eksaminander, hvoraf 45 bestod.

I Odense: Til *Motorpasserprøven* mødte 22 Eksaminander, hvoraf 21 bestod. Til *Maskinpasserprøven* mødte 14 Eksaminander, hvoraf 13 bestod. Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 36 Eksaminander, hvoraf 35 bestod.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**Finsk Damper sunket**

Den finske Damper »Lapponia«, 1172 Brl., er den 26. April gaaet under i dansk Farvand. Aarsagen kendes ikke. Den 22 Mand store Besætning reddedes.

**Norsk Damper forlist**

Den 4276 Brl. store norske Damper »Samnanger« er, efter hvad Rederiet Westfal-Larsen & Co. A/S meddeler, gaaet tabt.

**Rederiet »Anholt«**

Aktieselskabet Rederiet Anholt har afholdt ordinær Generalforsamling med Civilingeniør Schot Behrend som Dirigent.

Direktør Albertsen aflagde Beretning, hvorunder han omtalte m.s. »Anø«s Forlis og beklagede Tabet af to af Besætningen og to Passagerer.

Overretssagfører Ortman gennemgik Regnskabet, der udviser en samlet Indtægt af 527.687 Kr. Efter Afholdelse af Udgifter og Afskrivninger fremkommer et Overskud paa 20.560 Kr., der i Forbindelse med Overførsel fra forrige Aar fordeles saaledes: 5% pCt. Udbytte til Aktionærerne 11.333 Kr., Ekstra Reservefond 9000 Kr., Konto for Overskudsandel i Henhold til Lov af 30. Maj 1940 1700 Kr., Overførsel i ny Regning 2422 Kr.

**Fire danske Sømænd omkommet ved »Stureholm«s Forlis**

Udenrigsministeriet meddeler: Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i Stockholm maa det svenske Motorskib »Stureholm«, der har været forsvundet siden omkring 1. December i Fjor, anses for at være forlist. Blandt Skibets Besætning fandtes følgende danske Sømænd: Maskinassistent Jens Børge Mikkelsen, Hjørring, Matros Børge Lorange, Charlottenlund, Kahyttsdreng Kaj Thor Schou, Frederikshavn, samt Motormand Rasmus Jørgensen, der var paamønstret i amerikansk Havn.

**2 nye Sovjet-Ruter**

Sovjetrusland aabner i Aar to nye Skibsfartsruter, nemlig Leningrad—Tallinn—Hangø—Tallinn—Leningrad og Leningrad—Tallinn—Riga—Libau—Leningrad. Ruterne bliver hurtige Passagereruter. Desuden skal der mellem de sovjetrussiske Østersøhavne aabnes særlige Ruter for Transport af Tømmer og Bygningmateriale.

**Grenaa-Hundested-Færge skal have Gasgenerator**

Grenaa—Hundested Færgefart har holdt Generalforsamling i Randers. Formanden, Direktør J. P. Pedersen, Valby, oplyste, at 1940 havde været et meget vanskeligt Aar, først paa Grund af Isvinteren og senere paa Grund af Manglen af Brændselolie. For indeværende Aar var det vanskeligt at faa Driften genoptaget, men man haabede, at det kunde lykkes at faa en af Færgerne udstyret med Gasgeneratorer. Regnskabet, der sluttede med et mindre Underskud, godkendtes. Der udbetales intet Udbytte for 1940. Alle Valg var Genvalg.

**»Georg Stage«**

Medens man i Fjor ikke ønskede at sende Skoleskibet »Georg Stage« ud paa Tugt, og der overhovedet ikke blev uddannet Elever, har Bestyrelsen for Foreningen »Georg Stages Minde« besluttet i Aar at sende det smukke Skoleskib paa et Tugt, der imidlertid kun kommer til at omfatte Øvelser i Isefjorden.

Det normale Elevantal om Bord i Skoleskibet er 80. Man havde ventet, at Efterspørgslen efter Pladser om Bord i Aar vilde være begrænset som Følge af de haarde Vilkaar, der nu bydes Søfolk. Det har vist sig ikke at holde Stik. Der er indkommet akkurat lige saa mange Ansøgninger som normalt, og Elevantallet bliver derfor uforandret 80.

**Kystfarten fra Aarhus**

I Aarhus nærer man Frygt for, at den store Turiststrøm, som man i Anledning af By-Jubilæet venter i Sommer, ikke kan beforders til de mange smukke Udflugtssteder, hverken langs Kysten til Mols eller Helgenæs.

De høje Skibspriser har bevirket, at de bestaaende Rederiforetagender har benyttet Lejligheden til at sælge deres Fartøjer, og Damperne »Samsø« og »Turisten« er solgt til Marstal, medens »Klintekongen« er solgt til Norge. Der kæmpes endnu for at bevare »Turisten«.

**Finska Ångfartygs Aktiebolaget**

Af Beretningen og Regnskabet for 1940 for *Finska Ångfartygs Aktiebolaget* fremgaar, at Selskabets Indtægter har andraget 254 Mill. Fmk. mod 307,5 Mill. Aaret forud. Netto-Overskuddet er derimod færet fra 8,6 til 9,4 Mill. Fmk. Direktionen for Forvaltningsraadet foreslaar et Udbytte af 9 pCt. paa saavel Præference- som Stamaktier. Til Skattekonto overføres 2,5 Mill. Fmk., til Reservefonden 0,4 Mill. Fmk., hvorefter 1,3 Mill. Fmk. overføres til nyt Regnskab.

I Beretningen oplyses, at ved Aarets Begyndelse havde Selskabet samtlige Lastdamperne i Fart paa Hjemlandet. Isblokaden tvang om Vinteren en betydelig Del af Flaaden til Oplægning, og først i April kunde Skibene komme i Gang igen. Mellem Sverige og Finland opretholdtes paa Trods af Isvanskelighederne en intensiv Trafik, især paa Stockholm. Efter Fredsslutningen den 13. Marts optoges, saa vidt Isforholdene tillod det, Trafiken paa flere Havne. De første Skibe ankom til Helsingfors den 13. Maj. Først i Begyndelsen af Juli blev Søfarten imidlertid livlig i Østersøen, og fra den Tid indtil Aarets Slutning havde alle de Skibe, der egnede sig for Lasttransport, fuld Beskæftigelse. Passagertrafikken har derimod ikke været af Betydning.

I Løbet af Vinteren, Foraaret og Sommeren kom flere Skibe til Hjemlandet, og ved Aarets Slutning var 39 Skibe beskæftiget indenfor Spærringen og et enkelt, Motorskibet »Saima«, paa Ruten Petsamo—Sydamerika. Passager-skibene »Aallotar«, Ilmatar«, »Ariadne« og Suomi« har været oplagt hele Aaret og »Oihonna« fra Begyndelsen af Maj. Selskabet har ikke haft Totalforlis i 1940, men Damperne »Rhea« og »Clio« er ved tysk Ret erklæret for Prise. Arbejdet paa Motorskibet »Astrea« er forsinket, og Skibet ventes færdigt i Løbet af 1941. Selskabets Flaade bestod ved Aarsskiftet af 53 Skibe paa tilsammen 77,500 B.R.T.

**Den danske Lods — 1941 — Bind I**

Søkort-Arkivet har udsendt 1. Del af Værket »Den danske Lods« — 1941. 2. og 3. Del er allerede udkommet tidligere, saaledes at denne for Søfolk saa nyttige, ja vel nærmest uundværlige Haandbogs 11. Udgave nu foreligger samlet, og Udgaven fra 1925 bliver samtidig annulleret.

1. Del indeholder alene Bestemmelser og Oplysninger vedrørende Sejlads, 2. Del rummer Sejladsforskrifter med tilhørende Tegninger over Nordsøen og Kattegat med tilhørende Fjorde, medens 3. Del omfatter Sundet, Bælterne og Østersøen med tilstødende Farvande.

Interessant er Afsnittet om meteorologiske Forhold, Isforhold og ganske særlig om Strømforholdene i de danske Farvande. Dette for Sejladsen i vore Farvande saa vigtige Forhold er indgaaende behandlet, underbygget med Tabeller udarbejdet paa Grundlag af Fyrskibenes Strømobservationer gennem aarelange Perioder.

**»Østbornholm« vil ikke sælge Skib**

Der har været Tale om, at Østbornholmske Dampskibsselskab vilde sælge det ene af sine to nye Motorskibe, da Olieknapheden har bevirket, at disse Skibe har maattet lægges op. Paa den ekstraordinære Generalforsamling, der blev afholdt i Neksø forleden, viste der sig imidlertid nogen Stemning imod at sælge Skibet, og efter en Drøftelse gav en Afstemning til Resultat, at det med 133 Stemmer mod 122 vedtoges ikke at sælge.

**25 Aars Jubilæum**

Fyrmesteren ved Kjels Nor Fyrskib paa Langeland *Edv. Brandt Petersen*, fejrede Torsdag 25-Aarsdagen for sin Ansættelse i Fyrvæsenet.

Fyrmester Brandt Petersen so'r oprindelig til Søs, tog Styrmandseksamen i 1910 og blev i 1912 udnævnt til Reservelejtnant i Søofficerkorpsen. I 1916 ansattes han som Fyrassistent ved Skagen Fyr, i 1921 blev han Fyrmester paa Anholt. Her virkede Brandt Petersen i 7 Aar, indtil han i 1928 blev forflyttet til Langeland som Leder af det store Kjels Nor Fyranlæg.

**Dødsfald**

Dampskibsekspeditor *Hans Larsen*, Frederikshavn, er død, 62 Aar gammel. Afdøde har siden 1926 været Eks-peditor for D.F.D.S. i Frederikshavn samt for Kristians-sand Dampskibsselskab og Halland Ångbåt Aktiebolag.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. BGGÉ

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

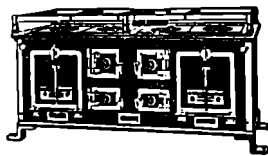
Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

SHIP-  
BUILDINGSHIPREPAIRERS  
BOILER MAKERS**Aalborg Værft A/S**

Telegrams: YARD

Telephone: STATE 9

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

M·B·COHN

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAAGT 1848

DAMPKIBSSELSKABET

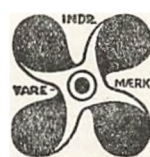
**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

Grundlagt 1874

**Th. Höeg + Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve

Kobberstof for Træskibe

Patent Mønje

Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Tolbodgade 18, Kbhvn. K.

Telefon: Central 13779.

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

V A S A (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND**„Verden over“**

ILLUSTRERET MAGASIN

UDGIVET AF

NAUTISK FORLAG

Bladet er populært i sit Anlæg, kan derfor læses af alle.

Nummer 3 er udkommet.

»VERDEN OVER« giver, i saa righoldigt Udvalg og i en saa omfattende Blanding som tænkes kan, Oplysninger, Vejledning og Underholdning vedrørende en Række fremmede Lande, Artikler af historisk, biografisk, geografisk, naturhistorisk, kunstnerisk og litterær Karakter, kort sagt, alle mulige Emner, der har Interesse for enhver Læser, der gerne vil skaffe sig et Kendskab udover det, Aviserne giver, til Livet og Forholdene i Verden i Øjeblikket som før i Tiden.

84 SIDER — 30 ARTIKLER — 80 BILLEDER — PRIS Kr. 1.50.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

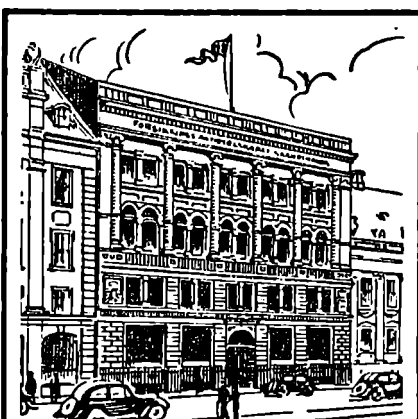
★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olesen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Århus	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

## JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavn 6,2 m. Ved Enghavn Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavn fra 5—7 m. Ved de private Bolværk paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværk (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bojer, Pøse eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornödenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distanco, der lodses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distanco, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 8 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Paralsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog oa.  $\frac{1}{4}$  mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 Å 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrakibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T.. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,60 Å 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere og stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 6,80 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Selsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekran 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugsering uden forland. Ingen Lodsaft, naar Lods ikke benyttes; lævrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graedybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrilinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrilinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzers Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 300—20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 18

FREDAG 9. Maj 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Fra et shippingmæssigt Standpunkt er det stadig Slaget om Atlanterhavet og de Perspektiver, Udviklingen her indebærer, der optager Sindene mest. De amerikanske Neutralitetspatruljer er nu i Virksomhed, men indflydelserige Kredse i Amerika synes at være af den Anskuelse, at disse Neutralitetspatruljer ikke er effektive nok, og gør sig til Talsmand for en regulær Konvojering med amerikanske Krigsskibe af de for England bestemte Skibe. Hvor langt Præsident Roosevelt vil gaa i dette Spørgsmaal, er endnu uvist, men fra Japan foreligger der en Udtalelse fra Udenrigsministeren om, at den første Skududveksling mellem amerikanske Krigsskibe og Aksemagternes Sø- eller Luftstridskræfter automatisk vil følges af Japans Indtræden i Krigen paa Aksemagternes Side.

Fra tysk Side foreligger iøvrigt en pr. 1. Maj opgjort Liste over de indtil denne Dato ødelagte Skibe. De fra engelsk Side angivne Tal er betydelig mindre, men at England tilfulde opfatter Alvoren i den foreliggende Situation, fremgaar tydelig af de talrige Opfordringer fra engelsk Side til Amerika om at forcere Nybygningen af Skibe saa meget som muligt. Der er vel næppe Tvivl om, at disse Opfordringer fra amerikansk Side vil blive fulgt i saa stor Maalestok, som det er muligt, men hvorvidt den samlede engelske og amerikanske Nybygningsvirksomhed kan holde Trit med de tyske Sænkninger, kan kun Fremtiden vise.

Om den fragtmæssige Udvikling paa de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun sparsomme Meddelelser. De engelske Regeringsrater er uforandrede, men i de frie Trades synes Tonnageknapheden at blive mere og mere fremtrædende. Det tydeligste Tegn herpaa er den stigende Tendens paa Timechartermarkedet, hvor 4000 Tonnere i Vestindia Fart nu ifølge New Yorker Meddelelser til svenske Aviser betales med \$11:- for 3 Maaneder. Af de enkelte andre Afslutninger, der nævnes i Rapporterne, skal omtales, at en Ladning Erts fra Freetown til Baltimore er betalt med \$25:- pr. Ton. Efterspørgslen paa de frie Markeder koncentrerer sig iøvrigt stadig om Erts-transporter til U. S. Atlantic, men de noterede Rater maa nærmest betragtes som nominelle, idet f. Eks. Forindien/USNH. stadig noterer omkring \$27:-. Der søges ligeledes Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Lower Plate til den uforandrede Rate af ca. \$7:-, hvorimod Hørfrø fra Santa Fe til New York er gjort til \$25:- imod sidst betalte Rate af \$23:-.

Om Forholdene paa vore hjemlige Markeder er der kun lidet Nyt at berette. I de forskellige regulerede Trades er der ingen Ændringer, men Tilgangen af nye Ordre er tilfredsstillende. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der kun været ringe Aktivitet.

### »IRENE MARIA«

Udenrigsministeriet meddeler:

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London maa det Rederiet »Dania«, København, tilhørende Dampskib »Irene Maria« anses for krigsforlist i November forrige Aar paa Rejse i engelsk Fart.

Besætningen, der bestod af følgende Personer, menses omkommet:

Skibsfører *Alfred Ewers*, Aaderup pr. Næstved, Førstestyrmand *Svend Østergaard*, Aalborg, Andenstyrmand *Thomas Schnohr*, Marstal, Matroserne *Anders Frandsen*, København, *Knud Bolesen*, Esbjerg, *Holger Jacobsen*, Randers, *Ely Børge Larsen*, Fakse Ladeplads, Letmatroserne *Robert Rasmussen*, Svendborg, *Jørgen Jensen*, Esbjerg, Førstemaskinmester *Jørgen Sandbjerg*, Odense, Andenmaskinmester *Edgar Juul*, Søborg, Maskinassistent *Carl Gottschalck*, København, Donkeymand *Freddy Niebling*, København, Fyrbøderne *B. O. Jensen*, Kolding, *Hans Burkal*, Haderslev, *Anders Ravn*, København, Kullemperne *Chr. Erlandsen*, Frederikshavn, *Arnold Nielsen*, Hammel, Hovmester *Niels Stæhr*, København, og Kok *Rasmus Sylvester Nielsen*, København.

Den forliste Dampere »Irene Maria« var en af den danske Handelsflaades gode Fragtbaade. Den blev bygget i 1922 paa »The Antwerp Engin. Co.« og lastede 3150 Tons d.w.

Den var det mindste af Rederiet Danias Skibe.

Kaptajn Alfred Ewers, der i en Aarrække har været Fører i Rederiet »Dania«, og om hvis Død vi iøvrigt allerede har bragt Meddelelse, var 45 Aar. Han var regnet for en meget dygtig Sømand, der allerede som 30-aarig blev Skibsfører. Han har haft en meget begivenhedsrig Løbebane. Saaledes virkede han en Tid, da han havde sagt Søren Farvel, paa Grønland.

Under sidste Krig var Kaptajn Ewers ude for flere dramatiske Situationer, saaledes en Minesprængning, som han slap godt fra.

Han havde sit Hjem i Aaderup ved Næstved, hvor han efterlader sig sin Hustru og to ukonfirmerede Børn. Ogsaa hans Forældre, der bor i Næstved, overlever ham.

1. Styrmand Svend Østergaard blev kun 30 Aar. Han er af gammel Somandsslægt og født i Hals hvor Faderen var Lodsoldermænd. Sin Løbebane begyndte han om Bord i Skoleskibet »Georg Stage« i 1927. I 1935 tog han Skibsførereksamen fra Fanø Navigationsskole. Umiddelbart derefter traadte han ind i Rederiet »Dania«.

### KRIGSFORSIKRINGEN AF DANSKE HAVNE

Handelsministeriet har nedsat et Forvaltningsnævn til at administrere det gensidige Forsikringsforbund »Krigsforsikringen af danske Havne«.

Nævnets Formand er Professor, Dr. jur. Kristian Sindballe, de øvrige Medlemmer Folketingsmand, Borgmester Fr. Andersen, Vandbygningsdirektør E. Hertz, Apoteker Fr. Kabell, Havnedirektør W. Laub, Stads- og Havneingeniør L. Malchow-Møller og Direktør, cand. polyt. Poul Scrup.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Den offentliggjorte Statistik over Danmarks Udenrigshandel i Marts Maaned viser, at der i Maanedens Løb er indført for ialt 104,2 Mill. Kr., og udført for 98,0 Mill. Kr., saaledes at Maanedens har bragt et Indførselsoverskud 6,2 Mill. Kr. Kun een enkelt anden Maaned i det sidste Aar har givet Indførselsoverskud, nemlig November med 2,5 Mill. Kr. — dog bortset fra April 1940, da der af særlige Grunde var en saa stor Merimport som 83 Mill. Kr.

Fra Februar til Marts i Aar har der været en væsentlig Stigning i saavel Import- som Eksportbeløbene, mest for Importen, der er steget fra 73,0 til 104,2 Mill. Kr., medens Eksportværdien er gaaet op



fra 80,6 til 98,0 Mill. Kr. Værdien af Landbrugseksporten er steget fra 64,1 til 74,2 Mill. Kr. og Industrieksporten fra 12,8 til 15,2 Mill. Kr.

Blandt Landbrugsvarerne finder man en Opgang for alle de vigtige Varer. For Smør er der en Stigning fra 4,3 Mill. kg og 22,0 Mill. Kr. i Februar til 4,6 Mill. kg og 23,5 Mill. Kr. i Marts. Eksporten af Flæsk viser en Opgang fra 6,9 til 9,4 Mill. kg, og fra 16,5 til 22,5 Mill. Kr. Udførselen af levende Svin er steget fra 30.500 til 33.500 Stk. og Værdien fra 5,6 til 6,3 Mill. Kr. Endelig viser Ægeksporten en Opgang fra 1,9 til 2,1 Mill. Snese og Værdien heraf en Stigning fra 4,6 til 5,5 Mill. Kr.

### NORDISKE DOMME I SØFARTS-ANLIGGENDER

Den 51. Aargang af »Nordiske Domme i Søfartsanliggender«, udgivet af Nordisk Skibsrederforening ved Foreningens tidligere mangeaarige Direktør J. Jantzen, foreligger nu. Samlingen indeholder som sædvanlig en Række Søfartsdomme, afsagt ved danske, norske og svenske Domstole i det forløbne Aar, men i den nye Aargang ses for første Gang finske Retsafgørelser, der i Fremtiden vil indgaa som et fast Led.

Domssamlingen indledes med en Række interessante Kommentarer til de refererede Domme af Direktør J. Jantzen. Endvidere findes der en Række Artikler og Afhandlinger og Retsspørgsmaal af Betydning for Skibsfarten, samt en Redegørelse for Rettergangen i Søretssager i Danmark, Norge, Sverige og Finland, for Danmarks Vedkommende skrevet af Højesterets-sagfører N. J. Gorrissen. Den fortrinlige Haandbog har som sædvanlig et omfattende Sagregister og Resume af Dommenes Indhold.

### ISLANDS SKIBSFART OG NYE OFFENTLIGE ARBEJDER

For første Gang har Islands Ruteskibsfart, der drives af Staten, betalt sig. Det fremgaar af Islands Finansbudget for det nye Finansaar. Skibene i Kystfarten har været fuldt optaget, og skønt Billetpriisen blev forhøjet ved Krigsudbruddet med 30 pCt. og Fragtpriserne med 50 pCt. har der ikke været nogen Nedgang i Passager- saa lidt som i Fragtbefordringen. Et tidligere Underskud paa 350.000 Kr. om Aaret forvandlede til et Overskud paa ca. 50.000. Ogsaa den islandske Statstelefon har profiteret af Krigsaarenes Krav til hurtig Forbindelse mellem Administrationens enkelte Led. Stigningen i Telefonindtægterne er 1 Million, hvorimod Postvæsenet i Island har et Underskud paa 60.000 Kr.

Budgettet for det nye Finansaar balancerer med 22½ Million Kr. og opererer med et lille Overskud paa 1½ Million Kr. Skatterne er ikke desto mindre uforandrede, snarere mindre, idet Stempelafgiften er faldet væk for Anvisninger og Regninger (der tidligere maatte svare Stempelafgifter). Staten har udbudt et indenlandsk islandsk Laan paa 5 Millioner Kr. til 4½ pCt., som skal bruges til at ombytte det sidste af Tusindaarsjubilmæts Laan i 1930, der optoges til 5½ pCt.s Rente. Kursen er steget til 102. Det nye Laan fuldt tegnedes paa faa Dage.

Af store offentlige Arbejder har Island adskillige i Gang, ikke mindst i Hovedstaden Reykjavik, hvortil Materialer her fra Landet nylig er naaet frem til Island, et af Krigens ejendommelige Paradokser, som der imidlertid ikke er mange af nu i Forhold til den forrige Verdenskrig. Et stort offentligt Arbejde, Bilvejen mellem Langjökull og Hofsjökull er netop ved at være færdig, der mangler kun 50 km. Og det er en kort Bid i det enormt udstrakte islandske Landskab.

### FRIHAVNEN

Generalforsamlingen i Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab, der lededes af Højesteretssagfører Holten-Bechtolsheim, blev ganske kort. Formanden, Grosserer Ernst Meyer, fremlagde Regnskaberne og Aarsberetningen, hvori det bl. a. hed:

— 1940 tegnede fra Begyndelsen overmaade lovene, idet Trafikken i Januar var meget betydelig. Isvinteren lagde imidlertid hurtigt alvorlige Hindringer i Vejen for Trafikken og medførte meget betydelige Udgifter til Snerydning og Brændsel, hvorfor de første Maaneder af Aaret trods den gode Begyndelse viste et betydeligt Underskud. Begivenhederne den 9. April satte yderligere et Punktum for al oversøisk Trafik, saaledes at Selskabets økonomiske Basis blev ganske forrykket. For at udligne det fremkomne Underskud og iøvrigt fremtidig skabe Balance mellem Indtægter og Udgifter forhøjedes Taksterne med et midlertidigt Tillæg paa 100 pCt. Takket være de meget store Varebeholdninger, der var oplagt i Frihavnen før Besættelsen, er det lykkedes at opnaa et lille Overskud for Aaret, men Beholdningerne er nu meget smaa og kan, som Forholdene ligger, næppe ventes at blive forøgede.

Ved Imødekommenhed fra Funktionærerne, der gik ind paa visse Lønreduktioner, er det lykkedes indtil nu at undgaa Opsigelse af det fast ansatte Personale. Trafiknedgangen har derimod medført en væsentlig Mindrebeskæftigelse af Havnearbejdere, ligesom man har set sig nødsaget til at afskedige en Del Kranførere, Vejere og Afskrivere samt etablere Arbejdsdeling for Resten. Godstrafikken pr. Banevogn har holdt sig omtrent uforandret. Tallet for indkomne Skibe og Pramme dalede fra 4984 i 1939 til 1364 i 1940, den indførte Varemængde fra 785.309 til 329.214 Tons og Udførselen fra 179.791 til 64.341 Tons. — Regnskabet viser en Brutto-Driftsindtægt paa 4,64 Mill. Kr. og et Overskud paa kun 80.081 Kr. — Der udbetales intet Udbytte.

Arbejdsdirektør Vater genvalgtes til Bestyrelsen.

### DEN NEDERLANDSKE DEVISEORDNING

Ved en nederlandsk Forordning af 26. Marts d. A. bortfalder Deviseforordningen af 1940 samt Loven om det internationale Betalingsssamkvem af 1934. Den nye Devisebeslutning af 1941 er i det store og hele en Sammenfatning af Deviseforordningen af 1940 og Loven om det internationale Betalingsssamkvem af 1934, idet Bestemmelserne dog er gjort fyldigere og mere overskuelige. Den er traadt i Kraft den 1. April d. A.

Devisetrafikken ordnes af Deviseministeriet og Nederlandsche Bank, medens Nederlandsch Clearinginstitut behandler Clearingtrafikken med Udlandet, dog med Undtagelse af Tyskland. Generalsekretærene i henholdsvis Finans-, Justits-, Handels-, Landbrugs- og Koloniministeriet kan imidlertid ogsaa overdrage andre Institutioner end de ovennævnte visse Enkeltheder med Hensyn til Ordningen af Devisetrafikken.

Den nederlandske Bank og Deviseministeriet er bemyndiget til at udfærdige de nødvendige Forskrifter til Brug for Devisebankerne.

For saa vidt der med Hjemmel i Devisebeslutningen eller paa Grundlag af dens Bestemmelser kræves Bevilling til at indgaa Overenskomster og Retshandlinger, er Deviseministeriet, forsaavidt ikke noget andet er bestemt, bemyndiget til at give Bevilling.

Det er forbudt at erhverve udenlandske Betalingsmidler, udenlandske Værdipapirer og udenlandske Tilgodehavender mod Betaling i indenlandsk Mønt fra andre end den nederlandske Bank eller en Devisebank, medmindre Deviseministeriet bestemmer noget

andet. Erhvervelsen kan kun ske paa Grundlag af Bevilling.

Terminsforretninger i udenlandske Betalingsmidler saavel som i Værdipapirer er forbudt, medmindre de afsluttes med Bevilling. Ligeledes er det kun med Bevilling tilladt at købe Guld og ædle Metaller af en Indlænding.

Indlændinge er forpligtet til inden tre Dage efter Modtagelsen at opgive følgende Værdier (over 2 fl. og erhvervet paa anden Maade end ved Bevilling) direkte til den nederlandske Bank eller indirekte gennem en Devisebank og paa Forlangende sælge eller overdrage følgende Værdier: Guld, ædle Metaller, udenlandske Betalingsmidler, udenlandske Værdipapirer.

### KRIGENS VALUTAVIRKNINGER

Sidste Nummer af det svenske Blad »Affärsvärlden« nævner nogle Eksempler paa Krigens Valutavirkninger. Den franske franc's Købeevne er f. Eks. faldet stærkt. Medens man forrige Sommer i Schweiz kunde faa 5 svenske Kroner for 100 Pariserfrancs, er det nu næppe muligt at opnaa mere end cirka 3 Kroner. Hvad Sterlingnoter angaar, er det sket i Lissabon, at en Rejsende er blevet tilbudt 2 sh. 6 d. for en Fempundsseedel. Dette lyder fantastisk. Forklaringen er, at England har Importforbud for Pundsedler. Man ved ikke, hvornaar man kan faa noget for dem og hvor meget. En Spekulation i Pundsedler kan vise sig meget risikabel.

### NORSKE SKIBSAKTIER

Skibsaktier laa efter en mindre Reaktion svagere Sigen i den sidste Uge af April, ifølge »Økonomisk Revue's« Nummer for 1. Maj. For mange Papirer var Køberkurserne udgaaet, det sædvanlige Tegn paa svigende Interesse. Nedgangen i Ugens Løb var imidlertid ikke saa stor som i de foregaaende Uger, idet den ifølge Bladets Indeks svarede til 0,29 pCt., medens begge de foregaaende Uger viste Fald paa 4—5 pCt. Borgestad er i omtalte Uge gaaet 2½ ned til 182½, Bruusgaard 1½ til 221, Amerikalinen 2½ til 162½, Eidsiva 17½ omsat 165, Ivaran 7½ til 197½, Klavenes 25 til 360, Norge 2½ til 147½, Ocean 7½ til 237½, Waage Tank I og II begge med 5 til 195. Bergenske viser derimod en lille Opgang paa 1 point

til 121, Nordenfjeldske 2½ til 132½, Ganger Rolf 2½ til 200.

### DE USIKRE FORHOLD FOR SKIBSFARTEN

Paa Generalforsamlingen i »Dampskibsselskabet af 1912« fremsatte Skibsreder A. P. Møller en Række interessante Oplysninger ud over Beretningen. Han udtalte smukke Mindeord om de omkomne Søfolk fra »Leise Mærsk«s Forlis. Alle rejste sig, idet Skibsrederen udtalte et »Ære være deres Minde«.

Skibsreder A. P. Møller gennemgik derpaa Regnskabet og udtalte, at man kunde have ventet en noget større Fortjeneste i 1940's første tre Maaneder af Fællesvirksomheden, Tank- og Ruteskibene, der drives i Fællesskab mellem »1912« og Dampskibsselskabet »Svendborg«, fordi Tankskibene kunde tage de frie Markeders Vilkaar og Chancer, men en Del var gaaet i Skudderudgifter, saa det var ikke blevet til saa meget som haabet.

Nettooverskudet af Driften, 1,7 Mill. Kr., var endda ikke Penge, der alle var tjent. En Del af Fortjenesten, ca. ¾ Mill. Kr., hidrørte fra indre Reserver, der kom frem nu, da al Ting standsede, og der blev gjort op. Under den daglige Administration kunde man jo se mere eller mindre forsigtigt paa Forholdene. I »1912« havde man været forsigtige, og derfor kom disse Beløb nu frem. Samtidig var der Fragtbeløb, der maatte være tjent, uden at man dog viste det bestemt, men der var ogsaa en Retssag om et Skib, der paa Vejen fra U. S. A. til Irland var vendt om efter den danske Regerings Ordre. Det var Befragteren utilfreds med, og han havde derfor anlagt Sag og gjort Arrest i Skibet. Det drejede sig om 110,000 Dollars, men hvordan det gaar med denne Sag, vidste Skibsrederen ikke. Der var i det hele taget saa meget problematisk i den nuværende Situation.

Skibene, der ligger ude omkring i Verden, ældes, selv om de ikke bestiller noget, sagde Hr. A. P. Møller, og »Klassen«, der er paa fire Aar, løber videre. At »klasse« dem i Amerika er ugørligt, fordi det ikke kan finansieres, og vi ved ikke, naar vi faar dem igen. Naar vi faar dem, er »Klassen« maaske udløbet, og ny og kostbar Klassificering staar for Døren. Derfor er al Ting saa usikkert.

De Skibe, der er i de krigsførendes Hænder, faar vi — hvis de overhovedet overlever det — i en ganske forfærdelig Tilstand, det er jeg overbevist om, fortsatte Skibsrederen. Han personlig vilde derfor have foreslaaet et mindre Udbytte, men han var gaaet med til de 10 pCt., hans Bestyrelseskolleger vilde strække sig til. Men han gjorde det med Betænkelighed.

Skibsrederen oplæste derpaa Status, idet han tilføjede, at egentlig var den jo kun »Luft«, da man ikke ved, hvor Værdierne er henne.

Derpaa godkendtes Regnskabet og Overskudets Fordeling, og til Bestyrelsen nyvalgte Skibsreder A. P. Møllers Søn, Skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller, i Stedet for afdøde Læge Christensen. Desuden genvalgte Skibsreder R. A. Robbert.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dansk Kaptajn omkommet i Udlandet

Til A. E. Sørensens Rederi i Svendborg er i disse Dage gennem det danske Generalkonsulat i London indløbet Meddelelse om, at Kaptajn Jørgen Jørgensen, Motorskonnerten »Elin« af Svendborg, er omkommet ved et Ulykkestilfælde i England, og at Begravelsen har fundet Sted i Glasgow. Kaptajn Jørgen Jørgensen blev kun 47 Aar gammel. Lige fra Drengesaarene laa det i ham som Sømandssøn at blive knyttet til Søens Liv, og saa snart han var gammel nok, kom han ud at sejle med forskellige Skonnerte, og senere tog han sine Eksaminer paa Svendborg Navigationsskole. Derefter var han en Tid Styrmand paa Thurødamperen »C. Blom«, indtil han for 10 Aar siden var med at starte Rederiaktieselskabet »Elin« og straks derefter overtog Posten som Forer af Motorskibet »Elin« under A. E. Sørensens Rederier.

### Gengas i Fiskerbaade

Fra Stockholm meddeles, at der er blevet installeret et Gengasaggregat, der drives ved Brænde, i en af Søkortarkivets Ekkolodbaade. Nogen Nedsættelse i Baadens Fart kan ikke konstateres ved Installationen, heller ikke er der sket nogen Forandring i Baadens Manøvrerdygtighed. Den eneste Forandring, der er foretaget med Baaden, er, at der er sket en Kompressionsforøgelse paa Motoren.

De Erstatningsbrændstoffer, man kan anvende til Fisker- og Transportfartøjer, er Motortjære og Gengas. Da Beholdningerne af Motortjære er stærkt begrænsede og ikke tilnærmelsesvis kan dække Forbruget, maa Tjæren

i første Række forbeholdes de Fiskerbaade, som af en eller anden Grund ikke kan anvende Gengas, f. Eks. saadanne Baade, der foretager Ture paa flere Døgn og driver haardt Trawlfiskeri.

### Fritagelse for Havneafgifter i spanske Havne

Det spanske Ministerium for offentlige Arbejder har, efter hvad det danske Gesandtskab i Madrid meddeler, bestemt, at udenlandske Handelsskibe, som paa Grund af Krigsforholdene søger Nødhavn i spanske Havne paa den iberiske Halvø, Balearerne og de kanariske Øer samt Havne i spansk Nordafrika, og som ikke foretager kommercielle Operationer, uanset Opholdets Varighed fritages for at betale de gældende Havneafgifter. For Tjenester, der ydes saadanne Skibe af de respektive Havneforvaltninger, saasom Brug af Havnens Kraner, Vandforsyning etc., afkræves Betaling efter laveste Tarif.

### Ulykke paa dansk Damper i Rio de Janeiro

Da Dampskibsselskabet »Vesterhavet«s Damper »Jonna« den 10. Oktober 1937 laa i Havnen i Rio de Janeiro, kom Surveyor J. H. Barbour, Rio, i sin Egenskab af Repræsentant for »Germanischer Lloyd« ombord for at besigtige Damperens Køleanlæg. Under dette Hverv, hvor han blev vist rundt af Damperens Maskinmester, faldt Hr. Barbour ned i en ubeskyttet Ventilationssskakt og blev saa haardt kvæstet, at begge hans Ben senere maatte amputeres over Knæene.

Hr. Barbour har derefter ved Sø- og Handelsretten søgt A/S Dampskibsselskabet »Vesterhavet« ved Skibsre-

der J. Lauritzen, København, som han krævede dømt til at betale 160,316 Milreis og 5000 Pund Sterling i Erstatning for Invaliditet, Vansir og Indtægtsstab som Følge af Ulykken, idet han gjorde gældende, at Damperens Indretning med den ubeskyttede Ventilatorskakt var uforvarselig og at Rederiet maatte være ansvarligt, særlig ogsaa fordi Maskinmesteren om Bord ikke havde advaret ham mod Skakten.

Sø- og Handelsretten fastslog, at der ikke kan bebrejdes Rederiet noget med Hensyn til Rummenes Indretning, som er godkendt af Skibstilsynet uden Krav om særlige Beskyttelsesforanstaltninger for Ventilator-Skakten.

Derimod fandt Retten, at det var en Fejl af Maskinmesteren at han ikke udtrykkelig havde gjort Hr. Barbour opmærksom paa Ventilatorskakten, men paa den anden Side fandt Retten ogsaa, at Hr. Barbour selv har udvist nogen Uforsigtighed ved at gaa ind i Rummene uden i Forvejen at spørge Maskinmesteren om, hvor han med Sikkerhed kunde færdes, hvorfor han selv bør bære  $\frac{1}{2}$  af Tabet, og idet dette blev ansat til 48,000 Milreis og 1800 Pund Sterling, blev Rederiet dømt til at betale Hr. Barbour 32,000 Milreis og 1200 Pund Sterling i Erstatning samt 2000 Kr. i Sagsomkostninger.

En Milreis er 28 Øre.

### Svenska Amerika Linien

Svenska Amerika Liniens Regnskab for 1940 viser et Underskud paa 2,285,117 Kr. Selskabets Bestyrelse foreslaar at Underskudet med Fradrag af Overførsel fra forrige Aar paa 1,515,714 Kr. overføres i ny Regning paa Gevinst- og Tabskonto. Af Selskabets Beretning fremgaar det, at Selskabets Virksomhed i 1940 var meget hæmmet af Krigen og de vanskelige Forhold for Skibsarten i Almindelighed. Farten paa Østersøen ophørte saaledes helt.

Arbejdet paa Selskabets Nybygning »Stockholm«, som blev søsat i Marts i Fjor, er blevet fortsat paa tilfredsstillende Maade og nærmer sig sin Afslutning.

### Havneudvidelses-Planer i Rønne

Rønne Havn har fremsat Forslag om en omfattende Udvidelse af Havnens Kajer og Arealer. Forslaget, der drejer sig om et Sydhavnsprojekt til ca. 3,5 Mill. Kr., blev forelagt af Borgmesteren paa Rønne Byraads sidste Møde. Havneudvalgets Indstilling gaar ud paa, at der indsendes Andragende til Ministeriets Beskæftigelsescentral om Tilskud til de af Planen omfattede Arbejder, hvorefter Kasse- og Regnskabsudvalget skal undersøge Mulighederne for gennem Laan at skaffe Midler til Veje til Arbejderne. Sagen blev forelagt af Borgmesteren med en udførlig Redegørelse for Forslaget.

Naar Forslaget om en betydelig og ret kostbar Udvidelse af vore Havneforhold fremkommer nu, udtalte Borgmesteren, vil Beskæftigelsesspørgsmaalet selvfølgelig være af den allerstørste Interesse for vor By. Det er Arbejder, der vil staa paa i mindst 3 Aar og i en væsentlig Tid kunne beskæftige omkring 100 à 150 Arbejdere.

Udgifterne til diverse Arbejder bliver: Ny Pier 1,750,000 Kr., Fiskeripier 65,000 Kr., Uddybningsarbejde 675,000 Kr., Sporanlæg 100,000 Kr., Gamle Sydhavnsmole 380,000 Kr., Nordre Løb og Molerne 475,000 Kr., ny Indfatning for Sydhavnens Adgangsvej 42,000 Kr., ialt 3,487,000 Kr. Borgmesteren oplyste imidlertid, at der var foretaget nogle Ændringer siden disse Beregninger, saaledes at der maa regnes med en samlet Udgift paa 3,530,300 Kr. Heraf regnes med et Tilskud fra Beskæftigelsesudvalget paa ca. 1,5 Mill. Kr., og Havnen maa altsaa regne med et Beløb paa 2 Mill. Kr. for dens eget Vedkommende.

Havneudvalgets Indstilling blev enstemmig vedtaget.

### Skagensflaaden udvides

Skagensflaaden af Fiskekuttere forøges stadig med nye, store moderne Baade. I disse Dage har Hermetikfabrikken Akts, Skagerrak Fiskeindustri, Skagen, saaledes købt to nye, store Kuttere. Begge Kutterne agtes anvendt til Trawlfiskeri.

Efter disse sidste Bestillinger bliver der ialt i Øjeblikket bygget ca. en halv Snes rundt om paa forskellige Skibsværfter i Danmark til Skagensfiskeriet. Alle disse faar installeret kraftige Motorer paa op til 220 HK, saaledes at de er velegnede til Trawlfiskeriet.

### Ny Dieselmotor-Type

Firmaet *Klöckner-Humboldt-Deutz* har konstrueret en ny Type enkeltvirkende Totakts Dieselmotor, der beskrives i »Tidsskrift for Maskinvæsen«. Motorens Cylinderdiameter er 240 mm og Slaglængden 360 mm. Ydelsen med seks Cylindre er 300 E.H.K. ved 300 Omdrejninger og 500 E.H.K. ved 500 Omdrejninger. Den fabrikkes ogsaa som tre- eller fire-cylindret, og sidstnævnte samt den 6-cylindrede udføres gangskiftelig.

For at opnaa en god Bortledning af Varmen er Stemplet af Letmetal og Cylindrenes øverste Del omgivet af en særlig fødet, mindre Kølekappe. Skylleluftblæseren, der

ved Hjælp af en elastisk Kobling og Tandhjulsudveksling trækkes fra Krumtapakslen, er anbragt paa samme Side som Udstrømningsporten og -bæltet, d. v. s., at Maskinen arbejder med Vendeskylning. Denne er saa virksomhedsfuld, at Skyllelufttrykket kun er 1,5 til 2 m. V. S. og Forbruget 1,4 Gange Slagrumfanget. I Skylleluftblæserens Kanaler er anbragt to Glidere, der forskydes ved Gangskiftning, saa at Skylleluften sledse faar samme Retning.

Paa Siden af Udstrømnings-samlerøret er anbragt en Smøreliebeholder, idet Maskinen ikke anvender Krumtaphuset til dette Formaal. Som Følge heraf findes der en Smøreliekøler denne og Smørelie-, Kølevands- og Tilbringerpumpe samt tilhørende Filtre er alle monteret paa Maskinen, hvorved denne fremtræder som et fuldt færdigt Aggregat, der kun kræver Tilslutning af Startluft-, Brændeolie-, Kølevands- og Udstrømningsledning.

Smørelieforbruget er 188 g/EHKT og Brændselolieforbruget 159 g/EHKT. Det effektive Middeltryk er 4,5 kg/cm<sup>2</sup>, altsaa meget moderat, hvorved denne nye, saakaldte TH-Type er særligt egnet som Hjælpemotor i større og Hovedmotor i mindre Skibe.

### Den svenske Malmø-Færgе skal bygges

I det svenske Finanslovsforslag er opført 4 Mill. Kr. til en ny Togfærgе paa Ruten Malmø—København. Det har nu vist sig, at Færgen paa Grund af de herskende Prisforhold vil komme til at koste mindst 5,2 Mill. Kr. Det foreslaas, at Arbejdet til Trods herfor skal udføres efter den udarbejdede Plan.

### Stor Bestilling til Korsør Værft

Lilleø Skibsværft i Korsør har faaet en ny betydelig Ordre. Det drejer sig om Bygningen af et Fiskerikontrolfartøj til 80,000 Kr. I Forvejen er et lignende Fartøj under Bygning. Skibet, der bliver paa 15 m, skal være færdigt til 1. November. Lilleøværftet er det danske Træskibsværft, der i Øjeblikket er oppe paa den største Arbejdseffektivitet. Det beskæftiger 130 Mand.

### Danmarks største Fiskekutter

Danmarks hidtil største Fiskekutter er for Tiden under Bygning paa Nyborg Skibsværft og Baadebyggeri. Den er paa 55 Tons Brutto og bygges til Fiskeskipper Chr. Venø i Skagen.

I Kutteren skal der installeres en 240 HK Hundested-Motor, den kraftigste, der endnu er installeret i noget dansk Fiskerifartøj. Kutteren kommer til at koste 130,000 Kr.

### Fanøbroen

Der har i lang Tid været stille om Fanøbroen, men nu er der atter ved at komme Liv omkring den, og Anledningen er, at et Firma paa visse Betingelser, hvorom der foreløbig bevares Tavshed, har tilbudt at betale Halvdelen af det Beløb, Broen koster at anlægge, det vil sige 5 Mill. Kr., idet Broens Anlægsudgifter efter den af Ingeniør, Dr. Ostenfeld udarbejdede Plan beløber sig til 10 Mill. Kr. Der vil i nærmeste Fremtid blive holdt et Møde i Esbjerg, hvor man vil tage Stilling til Sagen.

### Skibe til den mindre Skibsfart

Det første af de 5 nye Skibe, som efter Forslag fra Beskæftigelsesudvalget til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart skal bygges til at indgaa i den mindre Skibsfart, vil blive bygget paa Holbæk Træskibsværft.

Det nye Skib, der skal leveres til Skibsfører Valdemar Godtfredsen, Lynæs, bygges som Galease med stort Last- rum, beregnet til at tage 150 Tons, og forsynes med en Motor paa 120 HK. Skibet bygges af Eg og Bøg med Mandskabsrum forude og en mindre Kahyt til Føreren agter i Skibet, endvidere indrettes Kabys m. m. Tegninger og Planer til det nye Fartøj vil dog, forinden Arbejdet paabegyndes, blive forelagt Statens søfartstekniske Afdeling til Godkendelse. Denne Nybygning, der vil komme op paa et Beløb af omkring 130,000 Kr., vil blive fuldt udstyret med alle for denne Størrelse Fragtfartøjer nødvendige og i enhver Henseende moderne Grejer og alt løst Inventar.

Staten har som bekendt til Bygning af disse Fartøjer stil-

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

let et Beløb paa 500,000 Kr. til Disposition, saaledes at Staten overtager 1. Prioriteten med 60 pCt., endvidere vil der for 2. Prioriteten kunne opnaas 20 pCt., medens Ejeren af Fartøjet som Egenkapital maa regne med selv at skulle tilskyde de resterende 20 pCt. af Byggesummen.

Begøring om at komme i Betragtning ved Bygning af de resterende 4 Fartøjer ventes ret snart at indgaa til Ministeriet. Da flere af vore Træskibsværfter netop i Løbet af kort Tid vil være i Stand til at tage fat paa Bygningen af disse Skibe, forhandles der om disse Nybygninger, ligesom Tegninger og Planer er under Udarbejdelse.

#### Kollision

Onsdag den 22. Januar d. A. skete der i Drogden i Nærheden af Nordre Rase en Kollision mellem Statens Isbryder »Isbjørn« og Havnevæsenets Isbryder »Væderen«, hvorved førstnævnte fik nogle slemme Buler i Styrbordside.

Føreren af »Isbjørn«, Kaptajn Podc, forklarede i det væsentligste ved Søforhøret, at medens han laa og bakkede for at sætte Slæber paa et Motorskib, der skulde hjælpes frem til København, fik hans Skib pludselig et Stød af »Væderen«. Han havde ikke set, hvad der gik forud, da han stod i B. B.-Side af Broen for at holde Øje med de Skibe, der skulde hjælpes, og havde derfra ikke frit Udsyn til Styrbord, og han mente, at Kollisionen var sket ved, at »Væderen« maa være gaaet frem, før »Isbjørn« fik Slæber paa det Skib, der skulde hjælpes, i Strid med en Aftale, som han forud havde truffet med Føreren af »Væderen«, Kaptajn Bessel. Han tilføjede, at hvis »Væderen« efter Aftalen havde ligget stille, vilde der intet være sket.

Havnefoged, Kaptajn Bessel fra »Væderen« forklarede, at det var aftalt, at begge Isbrydere straks skulde gaa Motorskibet til Hjælp, saaledes at »Isbjørn« skulde sætte Slæber paa Motorskibet og »Væderen« brække Isen. Der var derimod ingen Aftale om, at »Væderen« skulde blive liggende stille, til »Isbjørn« havde faaet Slæber paa Motorskibet. Da »Væderen« derefter begyndte at manøvrere sydover mod Motorskibet, gik Kaptajnen ind i sit Lukaf for at drikke Kaffe og saa herfra gennem Koøjet »Isbjørn« komme bakkende et Par Streger agten for tværs om Styrbord. »Væderen« laa da saa godt som stille, og Kaptajnen regnede med, at »Isbjørn« i sidste Øjeblik vilde gaa frem med Styrbords Ror, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

De øvrige mødende af de to Isbryderes Besætninger bekræftede i det væsentligste Førernes Forklaringer.

#### Fisker fra Hundested druknet ved Bornholm

Forleden kom Hundestedkutteren »Conni« ind i Rønne Havn med Flaget paa halv. Den 24-aarige Fisker Peter Nikolaj Nielsen var under Fiskeri i Farvandet udfor Bornholm blevet slaat over Bord af en Styrtso og var gaaet til Bunds. Eftersøgningen efter Liget var forgæves. Den forulykkede var ugift, og han fiskede fra »Conni« sammen med en Broder, der overværede Ulykken.

#### Opgørelse over indefrosne japanske Tilgodehavender i Udlandet

For at skaffe sig en Oversigt over alle japanske Tilgodehavender i Udlandet (herunder ikke indbefattet Kwantung Leased Territory, Manchukuo og Kina), som det paa Grund af Regeringsforanstaltninger eller Debtors finansielle Stilling enten er umulig eller vanskeligt at hjemføre eller disponere over i Udlandet, har det japanske Finansministerium under 23. Marts d. A. udstedt en Anordning, som paalægger alle Indehavere af saadanne Tilgodehavender at afgive Rapport desangaaende til Finansministeriet een Gang om Maaneden, første Gang for Marts Maaned. Regeringen har ønsket ved denne Foranstaltning at skaffe sig en Oversigt over disse Tilgodehavender for under Hensyntagen til den internationale Situation at kunne tage Skridt til at beskytte de japanske Interesser.

De Tilgodehavender, som paa denne Maade vil blive opgjorte, falder i følgende Kategorier:

- 1) Betaling for Eksportvarer,
- 2) Eksportvarer i Konsignation og Importvarer, for hvilke Betaling er erlagt,
- 3) Renter og Udbytter af Obligationer og Aktier m. v.,
- 4) Obligationer, Aktier og andre Værdipapirer,

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

### HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

- 5) Fast Ejendom, som Indehavere ønsker at disponere over,
- 6) Deposita og Udlaan m. v.
- 7) Udbytter hidrørende fra Forretningsforetagender i Udlandet,
- 8) Ejendom tilhørende Filialer af japanske Handelshuse.

#### Bofors giver 12 pCt.

Bestyrelsen for Akts. Bofors meddeler, at Selskabets Virksomheder i 1940 har givet et Nettoudbytte paa 4,42 Mill. Kr., og der er afskrevet 16,9 Mill. Kr. Sidste Aar var Udbyttet 18,2 Mill. Kr., og der blev da afskrevet 3,21 Mill. Kr. Bestyrelsen foreslaar, at der ligesom sidste Aar udbetales Aktionærerne 12 pCt.

#### Ny Tankbaad til »Nordstjernen«

Rederiaktiebolaget »Nordstjernen«, Stockholm, Skibsreder Axel Johnson, faar bygget et nyt Tank-Motorskib. Det nye Skib, der er paa 12,500 Tons d.w., blev fornylig søsat og skal være færdigt til Aflevering i sidste Halvdel af August Maaned.

Med dette nye Tankskib raader »Nordstjernen« over 4 Tankskibe, nemlig to mindre Skibe paa hver godt 6000 Tons og to større paa hver ca. 12,000 Tons d.w.

#### Svitzers Generalforsamling

Under Ledelse af Højesteretssagfører Gelting har Em. Z. Svitzers Bjergrnings-Entreprise holdt Generalforsamling. Bestyrelsens nuværende Formand, Fabrikant H. Hollesen, indledede med nogle Mindeord om afdøde Direktør Silfverberg. Beretningen, som vi tidligere har gengivet, blev aflagt af den administrerende Direktør, Kaptajn Hector Kiær. Regnskabet blev gennemgaaet af Formanden, det slutter med et Driftoverskud paa 1,021,166 Kr., og Bestyrelsen foreslog heraf udbetalt 200,000 Kr. i Dividende (5 pCt. af Aktiekapitalen).

Havariekspert, Kaptajn Larsen, foreslog, at 80,000 Kr., som Bestyrelsen ønskede henlagt til en ekstra Reservefond, anvendes med Halvdelen til et Ulykkes- og Understøttelsesfond for Entreprisenes søfarende Folk og deres eventuelle Efterladte, medens den anden Halvdel anvendes til 1 pCt. ekstra Udbytte.

Da Bestyrelsen fastholdt sit Forslag til Fordeling af Overskudet, lod Dirigenten foretage Afstemning om den af Kaptajn Larsen foreslaede Ændring. For Bestyrelsens Forslag blev afgivet 1355 Stemmer og for Kaptajn Larsens Forslag 498 Stemmer. Forinden Afstemningen havde Formanden meddelt, at Muligheden for at gaa op med Udbyttet fra 5 til 6 pCt. er afhængig af en Fortolkning af Udbyttebegrænsnings-Lovens Bestemmelser. Iøvrigt fandt han, at de nuværende Forhold opfordrer til Konsolidering.

#### 75 Aar

Kaptajn Chr. S. Møller, der nu har sit Hjem i Hellerup, fyldte forleden 75 Aar. Kaptajn Møller kom til Søs i 1880 med en Galease fra Nakskov. Senere fo'r han med store, danske, tyske og norske Sejlere paa Langfart. Efter at have afsluttet sin Navigationsskole i 1889, sejlede han en Tid som Styrmænd i en Nakskov-Sejler. 1890 var han Reserveløjtnant. Endnu en Række Aar sejlede han med Sejlskibe — danske fra Hamborg, indtil han i 1900 traadte ind i Store Nordiske.

Det var som Fører af »H. C. Ørsted«, at han i 1919 førte Præsident Ulmanis' Regering bort fra Libau, da Russerne stod foran Byen.

I 1929 gik Kaptajn Møller i Land fra »Eduard Suenson«.

#### 80 Aar

Tidligere mangleaarig Maskinmester i Det Forenede Dampskibs-Selskab V. Borgesen, fyldte Onsdag den 7. Maj 80 Aar.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL** || **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HBINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**K Ø B E N H A V N**

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/S**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**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

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weeseberg & Christoffersen)  
 STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S



**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: «SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON

*„Verden over“*

ILLUSTRERET MAGASIN

UDGIVET AF

NAUTISK FORLAG

Bladet er populært i sit Anlæg, kan derfor læses af alle.

Nummer 3 er udkommet.

»VERDEN OVER« giver, i saa righoldigt Udvalg og i en saa omfattende Blanding som tænkes kan, Oplysninger, Vejledning og Underholdning vedrørende en Række fremmede Lande, Artikler af historisk, biografisk, geografisk, naturhistorisk, kunstnerisk og litterær Karakter, kort sagt, alle mulige Emner, der har Interesse for enhver Læser, der gerne vil skaffe sig et Kendskab udover det, Aviserne giver, til Livet og Forholdene i Verden i Øjeblikket som før i Tiden.

84 SIDER — 30 ARTIKLER — 80 BILLEDER — PRIS Kr. 1.50.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

*Det nye illustrerede og  
underholdende Magasin*

Om Bord i Skibene —  
paa Kontorerne —  
i Hjemmene —

overalt har „Verden over“ Læsere

Af den første Anmeldelse:

Det maa have alle Betingelser for at slaas an. Det er ikke et af den Slags, som man kigger igennem paa fem Minutter og saa er man færdig. Bladet er lagt an paa at være et rigtigt Læseblad, stort — meget stort endda, 84 Sider — broget og virkelig oplysende. Man faar noget at vide af dette Blad fra hele Verden og fra en Mængde forskellige Omraader.

Køb og læs det nye Magasin.

84 Sider - 80 Billeder - 28 Artikler - Pris Kr. 1.50  
Faas i enhver Boghandel, Kiosk og Bladudsalg.

AKTIESELSKABET NAUTISK FORLAG  
AMALIEGADE 33 . KØBENHAVN K.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.  
TOLDBROGDE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS»

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statetelf. 99. Telgr.-Adr. „Raciat“

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statetelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## SVENDBORG

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

**ESBJERG**Telegr-Adr.  
»Lauritzens»Telefon: 3  
» 822**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude»  
Svendborg

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 19

FREDAG 16. Maj 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Slaget om Atlanterhavet indskrænker sig ikke til de krigsmæssige Operationer paa det aabne Hav, men de tyske Luftbombardementer af de engelske Havne og Skibsværfter maa betragtes som en Del heraf, og særlig denne Side af Krigen synes at være bleven intensiveret i de sidste Dage. Om de heraf opstaaede Følger for det engelske Transportsystem, er det naturligvis umuligt for en udenforstaaende at danne sig noget Skøn.

Hvad den storpolitiske Udvikling i Forbindelse med Krigen paa Atlanterhavet angaar, saa synes den at være traadt noget i Baggrunden. Ganske vist har saavel den amerikanske Udenrigsminister som den amerikanske Marineminister holdt nye Taler, hvori Staternes faste Vilje til at gennemtvinge, at den amerikanske Hjælp til England ogsaa naar de engelske Havne i Sikkerhed, pointeres stærkt, men den Tale, som Præsident Roosevelt skulde have holdt i Onsdags for de Repræsentanter for den Pan-amerikanske Union, der opholder sig i Washington, og hvori det var ventet, at Roosevelt vilde have klarlagt den amerikanske Politik, er bleven udskudt til den 27. Maj, og indtil da vil der vel næppe blive givet nogen Meddelelse om, hvorvidt Amerika vil lade deres Neutralitetspatruljer, om hvis Virksomhed man for den Sags Skyld endnu intet har hørt, afløse af regulære Konvojeringsforanstaltninger. Imidlertid er der i de allersidste Dage sket forskellige Ting, der meget let kan bringe Udviklingen mellem Aksemagterne og U.S.A. til et kritisk Punkt. Præsident Roosevelt ophævede, som bekendt, for nogen Tid siden Forbudet for amerikanske Skibe imod at besejle Røde Havet, og ifølge Meddelelser fra New York skal allerede ca. en Snes Skibe været afgaaet fra Amerika til Røde Havets Havne med Ladning bestemt til den engelske Orienthær, men nu har Tyskland erklæret en stor Del af dette Omraade for Farezone, og Rigskansler Hitlers Udtalelse om, at ethvert Skib, der kommer ind i en af de fra tysk Side notificerede Farezoner, vilde blive sænket, kan derfor meget let blive aktuelt.

Tonnagefterspørgslen paa de oversøiske Markeder er iøvrigt stadig lige stor og Vanskelighederne ved at skaffe tilstrækkelig Skibsrum bliver stadig større for en Række Lande, specielt for de latin-amerikanske Republikker, der praktisk talt ikke ejer nogen national Handelsflaade. I Chile er yderligere danske Skibe beslægtet og sat ind i Kystfarten, og i Argentina arbejdes der paa at købe en Del af de der oplagte Skibe af europæisk Nationalitet. Rapporterne om Befragtningsvirksomheden er stadig meget sparsomme, men det fremgaar dog klart, at til Trods for de højere Rater, der noteres, er Rederne af de faa disponible Skibe, der findes, meget reserverede. Af Noteringer skal nævnes: Svovl Golfen/Australien \$25.—, Kul Hampton Roads/Lower Plate \$7.50 à \$8.—, Hørfø Santa Fe/Edgewater \$25.—. Iøvrigt er der stadig mange Ertslaster til U.S. Atlantic, men der rapporteres kun en enkelt Slutning, nemlig Huelva/Baltimore \$4.75. Iøvrigt meddeles det fra New York, at en stor Del af de Skibe, der er paa Vej fra Amerika til Røde Havet skal laste Erts enten fra Indien eller Sydafrika til U.S. Atlantic.

I vore hjemlige Farvande er de ugentlige Forandringer kun ringe. I langt de fleste Trades er, som bekendt, Rater og Betingelser fastlagte, og i de enkelte frie Trades er Aktiviteten ikke overvældende. Der har været enkelte Kul- og Kokslaster fra Tyskland til Danmark.

For nylig har ifølge svenske Blade en svensk og en finsk Delegation været i Berlin for at forhandle med Fachgruppe Reeder om Fragtrater og andre Bestemmelser i de mellem de nævnte Lande og Tyskland siden i Fjor bestaaende Aftaler. I visse Tilfælde opnaaede de finske Forhandlere en Forhøjelse paa 10—20 pCt. af Fragtraterne.

Hvad Sverige angaar, var de hidtil gældende Fragtrater paa Grund af de større Driftsomkostninger og den større Krigsrisiko meget utilfredsstillende, men gennem den nye Aftale enedes man om visse Forhøjelser af Raterne for Malm og savede Trævarer til tyske Østersø- og Nordsøhavne, heri indbefattet Delfzijl og Rotterdam. For Props, Papirtræ og lignende Træprodukter er Raterne fortsat frie, og det samme gælder for Papirmasse indtil videre.

Endvidere opnaaede man Enighed om et Ballasttillæg for Rejser, hvor man ikke kan faa Returfragt. Dette Tillæg inkluderes i Udfragten, men tilbagebetales senere, hvis Skibet opnaar Returfragt. Endvidere har man revideret Demurragebestemmelserne.

### KRIGSFORSIKRINGEN AF DANSKE HAVNE

Forvaltningsnævnet for Krigsforsikringen af danske Havne gør opmærksom paa, at enhver Ejer af en Havn eller Anløbsbro, for Benyttelsen af hvilken der ikke opkræves Skibs- eller Vareafgifter ifølge et offentligt Takstregulativ, samt iøvrigt enhver, der uden at være obligatorisk Medlem af Krigsforsikringsforbundet, ejer Moler, Kystbeskyttelser, Bolværker, Kajmure, Sluseanlæg, Ophalerbeddinger og lignende, paa Begæring kan optages som Medlem af Forbundet paa Vilkaar, der fastsættes af Forvaltningsnævnet for Forbundet.

Begæringen skal være fremsendt og godkendt inden 1. Juni for at faa tilbagevirkende Kraft overfor Skader, der er indtraadt før Optagelsen. Hvis Begæringen fremsættes senere, faar Forsikringen ikke tilbagevirkende Kraft.

### DEN FINSKE SKIBSFARTS KAAR

Finlands Redareforenings Beretning for Aaret 1940 indledes der med en Omtale af Fragtsituationen. Paa de internationale Fragtmarkeder, hvor Situationen allerede fra Krigens Udbrud har været usikker og vaktende, er Stillingen yderlig blevet kompliceret derved, at i Aarets Løb er flere Lande, som ejede en betydelig Handelsflaade, inddraget i Krigen. Derved er den saakaldte neutrale Tonnage yderligere formindsket, men det har ogsaa ført til, at mange af de vigtigste transoceanske Trades lukkedes for Trafik, hvorved selve Trafikomraadet blev stærkt begrænset. Disse to Faktorer har modvirket hinanden med Hensyn til Fragtniveauets Udvikling.

Det er naturligt, at de stigende Driftsomkostninger, den forøgede Risiko og den tiltagende Knaphed paa Tonnage har paavirket Fragtudviklingen. Imidlertid er de forskellige Landes Handelsflaader underkastet en Mængde, først og fremmest nationale, men ogsaa



internationale Reguleringer angaaende Fragter og Trafik, hvilket har haft til Følge, at man knap nok har kunnet tale om noget frit Marked, hvor Fragtreguleringen kunde ske paa Basis af Tilgang og Efterspørgsel. Det har ikke været muligt at udarbejde et Index for Fragtudviklingen paa Grund af de ovenfor nævnte Årsager. Som en almindelig Iagttagelse for de transoceaniske Markeders Vedkommende har man dog kunnet konstatere, at Fragtniveauet i det forløbne Aar er steget væsentligt. Stigningen har været heftigst og hurtigst for den frie Tonnage, men ogsaa de Fragter, der er underkastet Regulering, er forhøjede omend i langsommere Tempo.

I Beretningen gives derefter en udførlig Oversigt over den almindelig kendte Fragtudvikling udenfor Østersøen, og de store Vanskeligheder, den finske Tonnage kom ud for under Krigen med Rusland, og det fastslaaes, at Handelsflaaden til fuld Tilfredshed opfyldte de store Krav, der blev stillet til den i den svære Tid. Efter Krigens Afslutning kom Isvanskelighederne og Afspærringen væstpaa, der gav mørke Udsigter for den i Østersøen indespærrede Tonnage, og mange finske Skibe maatte lægges op.

I Sommerens Løb ændredes imidlertid Billedet. Tonnagebehovet steg som Følge af de nye Handelsoverenskomster, Finland indgik. I Tilslutning hertil fastsattes nemlig Fragtrater og almindelige Befragtningsvilkår for de vigtigste af Finlands Eksportvarer: savede Trævarer, Props og Træmasse. Ligeledes blev der fastsat Fragtvilkår for Importen af Kul og Koks. Mellem Fachgruppe Reeder og Rederiforeningen blev der i Juni indgaaet en Aftale vedrørende Ertsafskibningerne i 1940, og en væsentlig Del af den finske Tonnage har været engageret i denne Trafik.

Som Følge af den stigende Efterspørgsel og delvise Forbedringer af Fragtvilkårene for visse Varer har den saakaldte Østersøtonnage i sin Helhed fundet Beskæftigelse i den sidste Del af Aaret. Imidlertid har Udviklingen ikke helt svaret til de Forventninger, man om Sommeren nærede til denne Trafik. De yderligere stigende Driftsomkostninger, lange Ophold i Havnene, særlige Misforhold i de gældende Befragtningsvilkår m. m. har nedsat Resultatet af Trafiken. Foreningen har været opmærksom paa disse Forhold og var, da Beretningen blev skrevet, virksom for Opnaelse af Forbedringer af Fragtvilkårene for den forestaaende Afskibningssæson.

Den Tonnage, der befinder sig udenfor Østersøen, har dels — og i betydelig Udstrækning — været beskæftiget i Trafiken paa Petsamo, dels i Trampfar mellem udenlandske Havne indsejlet den for Landet saa dyrebare Valuta. Skønt Havneforholdene i Linhammer og tidsspildende Kontrolforanstaltninger i udenlandske Havne væsentligt har nedsat de finske Skibes Transporteffektivitet, har disse Skibe, som har trafikeret Linhammer, dog tilført Landet betydelige Mængder vigtige Importvarer og muliggjort en begrænset men betydningsfuld Eksport til transoceaniske Lande.

### SKIBSFARTEN OG VALUTAEN

Om dette Emne skrev Rederiet J. Lauritzens Blad »Frivagten« Nr. 8 for Juni 1939:

»I »Frivagten« af Maj 1938 gjorde vi Rede for, at 96 pCt. af Bruttoindsejlingen i 1937 hidrørte fra Sejlad mellem udenlandske Havne.

I Aaret 1938 har vi af en Bruttoindsejling paa ca. 37 Mill. Kr. indsejlet ca. 98 pCt. mellem udenlandske Havne — altsaa endnu mere end i 1937.

Efter Fradrag af udenlandske Afgifter indgaar Resten i det danske Samfund og spredes over Landet gennem Besætningernes Hyre, hjemlige Stores, Reparationer, Assurance, Løn til Administrationspersonale, inkl. Skat til Stat og Kommuner fra Rederiet og alle i dets Tjeneste — samt endelig til Nybygning

ger, som atter skaber nye Arbejdsmuligheder og ny Fortjeneste.

Bladet fortsætter nu i sit sidste Nr.:

Ovenstaaende Tal viser vort Rederis og Skibsfartens Betydning for Valutatilførsel til Landet, og Aaret i Aar burde have vist tilsvarende Tal. Imidlertid har Rederiet siden den 9. April kun haft Raadighed over ca. 25 pCt. af »Vesterhavets« Skibe. Den øvrige Del af »Vesterhavets« og hele »Ocean« Flaade er udenfor vor Raadighed og giver ingen Indtægter, kun Udgifter fra Maaned til Maaned. De forbruger Valuta i Stedet for at tjene Valuta ind.

Et Rederi som vort, der har opbygget trades ude i Verden, behøver Fred og Ro for sin Virken, og der skal tjenes til 1 $\frac{3}{4}$  à 2 Nybygninger om Aaret til Udligning af Afskrivninger og Fornyelse af Flaaden. Kan dette ikke gennemføres, er det Tilbagegang, da Flaaden ellers forældes.

I de senere Aar har vi kunnet gøre dette; selv i 1939 lykkedes det nogenlunde, skønt mange af vore Kølebaade og Cargo Liners var haardt ramt af Krigens Forstyrrelser, men 1940 — med de faa Skibe herhjemme og de mange ude — har givet et meget daarligt Resultat, nemlig for Rederierne tilsammen et Underskud paa ca. 3 Mill. Kr., som omtalt andetsteds i dette Nummer.

Vi vil fortsat støtte vore Besætninger, og vi haaber med dem paa Fred, saa Rederiet igen kan optage sin Virksomhed ude omkring og dermed tjene Brød til alle i dets Tjeneste, beskæftige Værfter med Nybygninger, indtjene Valuta til Landet, forsvare de vandne Farter ude i Verden og om muligt som et af Landets Forposter paa Verdenshavene indvinde nye Arbejdsomraader i fri Konkurrence med fremmede Nationer.

Mister Rederiet trades, betyder det et Tab for Landet, idet vi har lagt Vægt paa at oparbejde og holde saadanne trades, som samtidig betød Landvinding for dansk Skibsfart, og som følgelig ogsaa fortæbes til andre Nationer, hvis vi skulde miste dem.

Krigen betyder et Afbræk i dette vort Arbejde; men med frie Arbejdsmuligheder for dansk Skibsfart efter Krigen, som tidligere, haaber vi hurtigt at genvinde det tabte, og vi vil alle i Rederiet yde vort bedste derfor.

### DE DANSKE SKIBE I SYDAMERIKA

Chiles Udenrigsministerium oplyser, at de to danske Skibe »Selma« og »Laila«, der ligger oplagt i Talcahuanos Havn, nu ogsaa vil blive beslaglagt og sat ind paa Ruten mellem Valparaiso og Magellan-Strædet.

De tre danske Skibe, som tidligere er blevet beslaglagt, vil blive sat ind i Farten mellem U.S.A. og Valparaiso under Ledelse af et ikke nærmere opgivet chilensk Rederi.

Damperen »Selma« tilhører Dampskibsselskabet Vesterhavet (J. Lauritzen), og Damperen »Laila«, Rederiet Ocean (J. Lauritzen).

Paa en af den argentinske Marineforening arrangeret Banket, der overværedes af den fungerende Vicepræsident og samtlige Ministre, holdt Marineminister, Admiral Fincati, en Tale, hvori han bebudede, at Regeringen havde til Hensigt at erhverve de i argentinske Havne oplagte udenlandske Skibe for derved at ophæve den Tonnagemangel, der bragte Landets Produktion og Udførsel i Fare. For at supplere Handelsflaaden var der endvidere allerede blevet indledet Arbejder til Bygning af et Skibsværft.

### FORBUD MOD ANKRING OG FISKERI I VISSE OMRAADER

Handelsministeriet har efter Samraad med Marine- ministeriet udstedt Forbud mod Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande. Fra For-

budet er dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab.

Det drejer sig om nærmere fastsatte Omraader Nord for Frederikshavn, ved Skagen, Syd for Sæby, ved Sjællands Rev, ved Hornbæk, ved Bornholm Syd for Hasle, Nordøst for Dueodde, Vest for Dueodde og i Mølle Bugt.

Inden for de paagældende Omraader er det end-

videre forbudt at optage Sten, Sand o. lign.

Bekendtgørelsen træder i Kraft straks.

Samtidig med de nye Bestemmelser Ikrafttræden ophæves de i Marts Maaned givne Bestemmelser vedrørende Ankring og Fiskeri ved Bornholm og visse Bestemmelser vedrørende Sejlads i Sundet ved Ellekilde Hage.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skibsordrer

Sölvesborgs Skibsværft i Sverige, som den 1. Maj kunde fejre sit halvtreds Aars Jubilæum, har for nylig modtaget Ordre paa fire Staalmotorskibe paa 2000 Tons hver. Disse Ordre vil sandsynligvis betyde Beskæftigelse for Værftet i tre Aar frem i Tiden.

### Tarifpriser for Bugsering

I Følge telegrafisk Meddelelse, der er indløbet til Firmaet Jørgen A. Rasmussen, København, fra Messrs. P. F. Martin, Inc., i Philadelphia, forhøjes Tarifpriserne for Bugsering fra 1. Juni d. A. med ca. 10 pCt.

### 7 omkommet ved norsk Skibs Forlis

I Januar blev der givet Meddelelse om, at Oslo-Baaden »Austvard« var krigsforlist i engelsk Tjeneste. Norges Røde Kors har nu faaet oplyst, at 7 af Skibets Besætning omkom ved Forliset. »Austvard« var paa 7150 Tons og bygget i Danmark i 1925.

### De gamle Vrag

Paa den smalle ubeboede Ø Langli mellem Hjerting Bugt og Graadyb ved Indsejlingen til Esbjerg har der siden Foraaret 1914 staaet et gammelt rustent Jernskrog — det var Resterne af det engelske Dampskib »Calabria«, der som et brændende Vrag strandede her efter at være forladt af sin Besætning. Vragresterne, som det ikke kunde betale sig at fjerne, sank efterhaanden en Del ned i Sandet og laa kun tørre ved Ebbetid.

Men nu, da Jern og Staal er steget saa meget i Værdi, har det gamle Vrag pludselig faaet Interesse igen. Bjergningsmester A. P. Lund fra Aalborg har i længere Tid været beskæftiget med Bortsprængning af »Calabria«s Vrag. Ganske vist har der tidligere været bjergtet forskelligt i Land fra det røde Jernskrog paa Langli, men Bjergningsmester Lund, der ved dette Vrag har kæmpet mod Kviksand, Strøm og Vind samt ikke mindst mod Tidevandet, fik allerede i Fjor ikke saa lidt Jern bragt i Land, og han er af den Formening, at der endnu ligger flere Hundrede Tons derude. Hele det gamle Jernskrog er nu sprængt i mindre Stykker, saa de med Haand og Magt kan bringes om Bord i et Fartøj og sejles til Esbjerg.

Bjergningsmester Lund er ogsaa i Færd med at udgrave den gamle tyske Skonnertbrig »Esperance«, der ligger i Sandet ud for Skallingen. I Løbet af Sommeren ventes dette Arbejde, der skal optages paa Film, afsluttet.

### »Anneberg«

Ifølge Telegram til Rederiet er Damperen »Anneberg« af Mariehamn i udenlandsk Havn under et Bombardement blevet ramt af en Bombefuldtræffer, hvorved bl. a. Skibets Kommandobro blev ødelagt. Tre Mand af Besætningen blev saaret og maatte bringes paa Hospitalet.

### Norges næststørste Skib krigsforlist

Det norske Hvalkogeri »Kosmos« er krigsforlist i britisk Tjeneste. »Kosmos« var Norges næststørste Skib og maatte 24.100 Tons d.w.

### Norsk Damper krigsforlist

Gennem Røde Kors er modtaget Meddelelse om, at det norske Dampskib »Borgestad« er krigsforlist i britisk Tjeneste. Man frygter for, at Mandskabet, 30 Mand, er omkommet.

Man savner endnu Oplysninger om Forliset, da Rederiet ikke har været i Forbindelse med Skibet siden den 9. April i Fjor.

»Borgestad« var paa 6500 Brt. og bygget i Danmark.

### Schweiz' Flaade

Hidtil har tre Skibe faaet Ret til at føre det schweiziske Flag, nemlig det for kort Tid siden indkøbte »St. Gotthard« fra Panama, og de to Schweizer Rederi A/G i Basel tilhørende Dampere »Calanda« og »Maloja«. Om Erhvervelsen af 9000 Tonneren, Damperen »Gloria«, der hidtil har været indregistreret i Panama og Anerkendelsen af Flagveksling, føres der ifølge »Frankfurter Zeitung« for Tiden Forhandlinger.

### Voldgiftssag

Aarhus Havn har vundet en Voldgiftssag om 178.000 Kr., som Entreprenørfirmaet N. C. Monberg har krævet Havnen dømt til at betale, idet Firmaet hævdede, at Betingelserne ved en Licitation over Arbejdet med Fjernelse af Havnens gamle nordre Mole ikke indeholdt fyldestgørende Oplysninger.

Firmaets Tilbud lød paa 137.000 Kr., heraf 130.000 Kr. for selve Arbejdet. Fra Firmaet Saabye & Lerche forelaa et Tilbud paa 151.000, hvoraf 138.000 for at fjerne Molen. Da Arbejdet var færdigt, krævede N. C. Monberg udbetalt yderligere ca. 130.000 Kr. og hævdede, at Stenene i Bunden var af en anden Art end opgivet i Beskrivelsen af Arbejdet. Der stod de opført som Søsten, og Havnen hævdede, at de ikke kunde defineres nærmere.

Firmaet hævdede endvidere, at Stenene var sunket længere ned, end man havde kunnet regne med. Heroverfor henviste Havnen til en Bemærkning i Licitationsbetingelserne om, at Entreprenøren maatte regne med, at Stenene, her som altid vilde være sunket en Del. Da Havnen ikke vilde betale — bl. a. under Henviisning til, at Saabye & Lerches Tilbud laa saa nær ved det antagne — henvistes Sagen til en Voldgiftsret bestaaende af Landsdommer Rosendahl, Ingeniør Knud Højgaard og Stads- og Havneingeniør Ramshøj, Aabenraa. Under Sagens Behandling har N. C. Monberg opgivet de samlede Udgifter til 326.053 Kr., og Firmaet har faaet udbetalt 137.000 Kr. plus 10.000 Kr. for et Uddybningsarbejde i Benzinhavnen. Restkravet var derfor paa ca. 178.000 Kr.

Ved Voldgiftskendelsen blev Aarhus Havn frifundet, og det paalagdes Firmaet alene at udrede Sagens Omkostninger.

### Flinsk Skib savnes

Den i Brändö hjemmehørende Damper »Daphne«, tilhørende Rederiet Daphne, har ikke været rapporteret i længere Tid.

Damperen afgik for ca. et halvt Hundrede Dage siden med en Kullast fra amerikansk til neutral europæisk Havn, en Rejse, der normalt varer 25 Døgn. Det finske Udenrigsministerium har undersøgt Sagen, men uden Resultat. Af Besætningen er kun 1. Styrmand, 2 Maskinmestre og Radiotelegrafisten Finner. De øvrige er Udlændinge, der er paamonstrede i amerikansk Havn.

Skibet er paa godt 3000 Tons Dødvægt og Besætningen paa godt 20 Mand.

### Kanalprojekt

Nicaragua arbejder for Gennemførelsen af en Kanal fra det karibiske Hav til Stillehavet, et Projekt, der menes at have stor Interesse for U.S.A., idet Ruten her for det første er kortere end ved Panama, og for det andet i høj Grad vil kunne aflaste den allerede eksisterende Trafik mellem de to Oceaner via Panamakanalen.

Det menes, at Trafiken kan fordeles saaledes, at den ene Kanal forbeholdes Handelsskibe, medens den anden forbeholdes Krigsskibe.

Det vil kun blive nødvendigt at grave en Kanal paa 15 miles for at forbinde de to Oceaner. Kanalen skulde løbe langs Grænsen til Costa-Rica fra San Juan Del Norte. Her skal saa udgraves en Strækning paa ca. 15 miles, hvorefter Sejladsen foregaar paa den store Nicaragua-Sø. Midt i denne Sø ligger Omotepe-Øen, der med udmærket Fordel kan indrettes til Mellestation.

I Forbindelse med denne Kanal — eller rettere i Forventning om, at den kan blive til Virkelighed — har Nicaragua allerede paabegyndt Fuldførelsen af den Autostrada, der skal forbinde U.S.A. med Panama.

### Ny Fiskerihavn ved Kjelstrup Strand?

Vilstrup Sogneraad har nu godkendt et Projekt til en ny Fiskerihavn ved Kjelstrup Strand Sydøst for Haderslev. Nu skal ogsaa Halk Sogneraad tage Stilling til Planen, hvorefter man vil søge de nødvendige Tilskud. Havnen vil kunne være til stor Nytte for de mange Fiskere, ligesom den vil kunne finde Anvendelse ved Udskibning af Sukkerroer fra Haderslev Næs til Sukkerfabriken i Assens.

### Nissum Fjord

Der har længe været Planer fremme om at bygge et Sikkerhedsdige ved Nissum Fjord, idet der Gang paa Gang

var Fare for, at Havet skulde trænge ind i Fjorden. Nu har Finansudvalget efter Indstilling af Ministeren for offentlige Arbejder bevilget 3,4 Mill. Kr. til et saadant Dige. Heraf stilles de 2,2 Mill. Kr. til Raadighed i indeværende Aar. Man regner med, at der ved Bygning af det projekterede Dige i 100 Aar vil være Sikkerhed mod Havets Indtrængen i Fjorden, og Arbejdet vil give Beskæftigelse til 270 Mand i 2 Aar.

#### Hollandsk Damper »Salcier« krigsforlist

Den hollandske Fragtdamper »Salcier«, 6563 B.R.T., er krigsforlist i det nordlige Atlanterhav paa Rejse fra England til New York. 35 Medlemmer af Besætningen skal være omkommet.

#### Indenlandsk Sømandsmissionens Aarsberetning 1940

Indenlandsk Sømandsmission er velkendt ud over Danmark. Siden dens Oprettelse i 1906 har den stadig været i Udvikling, og der findes nu i danske Havne 42 Sømandshjem, hvortil kommer 2 paa Færøerne og et Fiskerhjem i Grimsby (England), der imidlertid er lukket paa Grund af Krigen. Endvidere raader man over to Skoler, nemlig Sømandshøjskolen i Svendborg og Fiskeskipperskolen i Esbjerg.

Arbejdet har mange Venner, som paa forskellig Maade yder deres Støtte. Ud over Landet er der organiseret ca. 300 Kredse, der omfatter mellem 4 og 5.000 Medlemmer. Foruden Julegaver til Sømandene indsender Kredsene Bidrag til Arbejdets Udførelse.

Iøvrigt opretholdes Arbejdet udelukkende ved frivillige Gaver dels til de enkelte Sømandshjem og dels til Sømandsmissionens Hovedkasse. — Indenlandsk Sømandsmission har aldrig modtaget Statsstøtte.

I alle danske Havne, hvor der findes Sømandshjem, foretages der Skibsbesøg. I de store Fiskerihavne kan der paa en enkelt Søndag aflægges mellem 2 og 300 Kutterbesøg. Til dette Arbejde har Sømandsmissionen foruden de stedlige Sømandshjemsbestyrere en stor Stab af Frivilligarbejdere. — Desuden besøger Sømandsmissionærerne de mindre Havne og indbyder Sømandene og Fiskerne til Møder.

Til Sømandshjemmenes daglige Opgaver hører det ogsaa at besøge Sømandenes Post, Pengesendelser o. lign., og i 1940 er der igennem Sømandshjemmene besøgt ekspederet ca. 200.000 Kr. enten til Videreforsendelse eller til Opbevaring. — Ogsaa Hospitalerne i de forskellige Byer er blevet besøgt, og der er hos syge Søfolk og Fiskere aflagt 483 Sygebesøg.

Ved Sømandsfester serveres der som Regel Kaffe, og ved disse Lejligheder er der gratis udskænket over 40.000 Kopper Kaffe. — Ved Skibsbesøgene forsynes Skibene med Blade af forskellig Art, bl. a. Sømandsmissionens eget Blad »Redningsbaaden«. Ligeledes uddeles Bladrunder og et stort Antal Bogposer.

Det samlede Besøg paa Læseværelserne har i 1940 været ca. 760.000 Sømand og Fiskere foruden 115.000 andre af Sømandsmissionens Venner. Til de daglige Andagter og ugentlige Sømandsmøder var der et Besøg paa ca. 117.000.

I København afholdtes der endvidere Sammenkomster for hyresøgende Søfolk, og disse har været besøgt af ca. 1800 Mand. — I Vinterhalvaaret indbydes til maanedlige Sømandsgudstjenester med paafølgende festligt Samvær. Gennemsnitlig har disse Gudstjenester haft et Besøg af 225 Sømand og Sømandsfamilier.

Sognepræst William Larsen, Aalborg er Indenlandsk Sømandsmissionens Formand og Sømandspræst Fr. Villi. Ellschou-Holm dens Sekretær.

#### Bagenkop Havn udvides

Paa et Møde i Bagenkop Havneudvalg har man vedtaget at søge gennemført en Udvidelse af Havnen. Den er efterhaanden blevet for lille, idet ikke mindre end 70 store Fiskerbaade nu har hjemme her.

#### Amerikanske Dieselmotor-Slæbe- og Bjergningsfartøjer

I Løbet af foregaaende Aar er der i U.S.A. sat en Række søgaaende Slæbe- og Bjergningsfartøjer i Fart, og disse har adskillige tekniske Enkeltheder, som kan have Interesse ogsaa her i Europa. Alle Skibene er elektrisk svejst, har en høj Overbygning, der rækker over mere end den halve Skibslængde, og er dieseldrevne.

I Tidsskrift for Maskinvæsen gives en indgaaende Beskrivelse, hentet fra »Motorship and Diesel Boating« af amerikanske Dieselmotor Bjergnings- og Slæbefartøjer.

M/S »Edmon J. Moran« er et af de største, søgaaende Slæbefartøjer i U.S.A., og da det ofte maa sejle 2000 Sømil for at naa ud til et Skib, som skal bjerges, har det ved Fuldkraft 6000 og ved  $\frac{3}{4}$  Kraft 7500 Sømil Virkningsradius. Brændolie- og Ferskvandsbeholdningen er henholdsvis 190 og 30 t, hvilket rækker til 30 Dage i Søen. Maskinanlægget bestaar af 2 Stk. Dieselmotorer, som

leverer Strøm til 2 Stk. Drivskrue-Elektromotorer, der ved Tandhjulsudveksling 4,375:1 driver hver sin Drivskrueaksel. Hver Dieselmotor bestaar af en V-formet tolv-cylindret Totakts Dieselmotor á 950 EHK. ved 750 Omdr./min., som er koblet til en 600 V  $\times$  600 kW Generator med paabygget 125 V  $\times$  24 kW Magnetiseringsdynamo, der ved Remtræk drives fra Generatorakslen. Een Magnetiseringsdynamo er tilstrækkelig for begge Generatorer og begge Drivskrue-Elektromotorer, saa at den anden kan bruges til at føde Lysnettets og Hjælpemaskineriets Kraftnet. Dieselmotorerne er lyd-isolerede ved Teaktræs-Underlag og køles ved Ferskvand.

Maskinens Hjælpemaskineri bestaar af 2 Stk. tre-cylindrede Hjælpedieselmotorer á 45 EHK. ved 1200 Omd./min., hver direkte koblet til en 30 kW Generator. Endvidere bestaar det af følgende elektromotordrevne Aggregater: 1 Stk. Brandslukningspumpe og 1 Stk. Kølevandpumpe, alle paa 40 EHK. med en Ydeevne af 130 l/h og indbyrdes omskiftelige, samt 1 Stk. 27 l/h Brændoliepumpe.

Skibets Hjælpemaskineri er ligeledes elektromotordrevet og bestaar af: 1 Stk. 40 EHK. Spil til en 51 mm Staaltraadstrosse, 1 Stk. Ankerspil til 25 mm Kæde og 2 Stk. Ankere á 450 kg, 1 Stk. 20 EHK. Varpespil og 1 Stk. elektrisk Styremaskine.

Apteringen for Personalet er omhyggeligt varmeisoleret og har kunstig Ventilation. Føreren har Kammer paa Baaddækket, tre Maskinmestre og to Styrmand i Dæks-huset, fire Matroser, tre Motorpassere, en Kok og en Steward under Hoveddækket.

I M/S »Crusador« bestaar Maskineriet af en syv-cylindret Totakts Dieselmotor, som ved 300 Omd./min. udvikler 805 EHK. og er direkte koblet til Drivskrueakslen. Ventilene er vandkølede og Stemplerne oliekoede. En 20 kW Generator drives ved Remtræk fra Svinghjulet og føder Lys- og Kraftnettet, saa at der i Søen ikke holdes Hjælpemotor igang. Denne er fire-cylindret og Firetakts paa 30 EHK. og direkte koblet til en 20 kW Generator. Endvidere findes der en 20 EHK. Hjælpedieselmotor til Drift af en Luftkompressor. Øvrigt Hjælpemaskineri er elektromotordrevet. I dette Skib er der ofret meget paa Støjdæmpning. Motorernes Underlagskiver og -klodser er af støjdæmpende Materiale, og Fundamentsboltene er omsluttet af støjdæmpende Manchetter.

M/S »Debardeleben« og »Coyle« er bemærkelsesværdige ved, at der med disse er udført sammenlignende Forsøg med Kort-Dyse, idet førstnævnte Skib straks var og sidstnævnte senere blev forsynet med en saadan.

M/S »Debardeleben« har en 8-cylindret Firetakts Dieselmotor, der ved 400 Omd./min. udvikler 600 EHK. og er direkte koblet til Drivskrueakslen. Endvidere findes der 2 Stk. Dieselmotorer á 125 V  $\times$  25 kW og et 180 Amperetimers Akkumulatorbatteri paa 56 Celler samt 2 Stk. elektromotordrevne Startluftkompressor á 880 l/min. ved 17,5 ato. Styremaskinen er trykluffdrevet.

#### Skibsværftet blev frifundet

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sng, som af Partrederiet »Nathalia« ved Skibsreder Jørgen Lindager, Kaptajn Jens Hansen og Købmand Axel S. Larsen, alle Næstved, var rejst mod Skibsbygger Th. Olsen, Skibsværftet »Lille«, Korsør, Skibsfører A. Th. Dichmann, Stege, og Skibsfører A. Jørgensen.

Sagsøgerne havde i Juli Maaned 1939 købt Skibet af Dichmann og Jørgensen, medens Skibet henlaa til Reparation hos Skibsbygger Olsen, og Sagsøgerne gjorde gældende, at de paagældende maatte være pligtige til at dække det ved Reparationen lidte Tab og Udgifter, idet Stødene i Skibsbunden efter Sagsøgernes Formening ikke var kalfatret forsvarligt. Sagsøgerne krævede derfor tilkendt 1529 Kr. 53 Øre.

Sø- og Handelsretten frifandt imidlertid de sagsøgte, idet man efter det oplyste antager, at Reparationen er foretaget i Overensstemmelse med Aftale, og at Sælgerne ikke har paataget sig videregaaende Garanti. — Sagsøgerne skal betale ialt 300 Kr. i Sagsomkostninger.

#### Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning

Den kendte norske Skibsreder Dagfinn Paust, Oslo, fyldte fornylig 60 Aar. Skibsreder Paust er Præsident for »Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning« og fortæller i et Fødselsdagsinterview om Redningsselskabets Arbejde.

— Den Opgave, som udenfor Forretningen har beslag-

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

lagt min Tid mest, og som jeg har haft mest Glæde af, er mit Arbejde med Redningssselskabet. I 1931 afløste jeg Direktør Anton Poulsson som Formand. Som ny Formand faldt det i min Lod at omlægge Flaaden fra Sejl til Motor for paa den Maade at forøge Nytleevnen. Jeg vil i denne Forbindelse gøre opmærksom paa, at Redningssselskabet foruden sin store humanitære Opgave ogsaa har store nationaløkonomiske Opgaver at varetage. Uden den Trykhedsfølelse, som Redningsbaadene ved deres Tilstedeværelse paa Fiskefeltet udøver — ved Slæbning, Vejrvarslings-tjeneste og Nødhjælp — er jeg sikker paa, at Udbyttet af vore Fiskerier vilde have været mindre end i Dag.

Det staar for mig, som om vi har en stor og uafviselig Pligt, vi, som arbejder under forholdsvis rummelige og gode Livsvilkaar her paa Østlandet, til efter Evne at ofre det, som kræves, for at hjælpe Fiskerbefolkningen. I denne Opgave ligger ogsaa et Moment af opdragende Betydning, som ikke maa overses. Redningssselskabets Sag fremmer nemlig Samfølelsen, og ikke mindst i Nordnorge er Fiskerbefolkningen taknemmelig for, at vi her sydpaa hjælper til at gøre deres Tilværelse lysere og tryggere.

I Aar fejrer Redningssselskabet sit 50-Aars Jubilæum, og i den Anledning vil der blive udstedt en Række Frimærkeserier. Indtægten heraf skal gaa til Oparbejdelsen af en højt paakrævet Driftsfond til Regulering af de mange Underskudsaar, som erfaringsmæssigt opstaar.

#### Skibssalg

Paketrederiet i Rønne har fornylig indkøbt en Damp- og Motorsejleren »Mercur« skulde derefter sælges. »Bornh. Avis« meddeler nu, at »Mercur« er solgt til et Rønne-Konsortium med Skibsmægler Petersen som korresponderende Reder. Skibet vil fortsat faa Hjemsted i Rønne, men skal anvendes i fri Fragtfart.

#### Den nye svenske Malmøfærge

Det er ikke lykkedes at anskaffe den nye svenske Malmøfærge indenfor de af Rigsdagen angivne Rammer — der bevilgedes 4 Mill. Kr. — skriver »Skånska Aftonbladet«. Jernbanestyrelsen har indkaldt Tilbud fra tre svenske Værfter, som man mente kunde paatage sig Bygningen. Disses Tilbud er nu afgivet og ligger alle paa Beløb mellem 5,200,000 Kr. og 5,300,000 Kr. Intet af Tilbudene er imidlertid fast, idet samtlige Værfter har taget Forbehold for eventuelle Stigninger af Løn- og Materialeudgifter.

#### »Carina«

Motortankskibet »Carina«, der ejes af Rederiaktiebolaget Castella, Göteborg, er ankommet til Stockholm fra Rusland. Lasten bestod af Motorfotogen og Brændselolie, samt et ringe Kvantum Benzin, ialt cirka 6000 Tons. »Carina« har paa Grund af de svære Isvanskeligheder været væk i fire Maaneder paa en Rejse, der normalt tager fjorten Dage. Skibet afgik fra Stockholm Nytaarsaften. I Rigas Havn frøs det inde, og Isbryderhjælp var ikke til at faa. En lettisk Isbryder sad selv fast i Isen i Rigabugten, hvor den blev liggende hele Vinteren sammen med 12 Handelsskibe. »Carina« lastede Olje i Slutningen af Marts, og først den 3. Maj kunde Skibet endelig begive sig ud med Isbryderassistance.

#### Fiskekontrollens Flaade

Fiskeridirektoratet vil i Løbet af Aaret komme til at raade over ialt 5 Kontrollfartøjer, som faar Virkeomraade i de indre Farvande. Ministeriet for Landbrug og Fiskeri, som i Finansaaet 1938—39 fik Bevilling til at bygge 4 Fartøjer, har nu faaet en Ekstrabevilling til Anskaffelse af yderligere et Fartøj.

Det første af disse Kontrollfartøjer »Maagen«, der er det største, og som har en Længde af 58,3 Fod, blev bygget paa Frederikssund Skibsværft, og det blev forsynet med en Tuxham-Dieselmotor paa 150 HK. Det viste sig imidlertid, at Fartøjet ikke kunde staa for de svære Rystelser, som denne Motor forarsagede, og da Fabriken ikke vilde foretage Ændringer, blev Sagen indbragt for en Voldgiftsdomstol, som kom til det Resultat, at Motoren ikke svarede til Kontrakt-Forpligtelserne.

»Maagen«s Motor er nu blevet udskiftet med en »Frich«s Dieselmotor paa 200 HK., og i de nærmeste Dage vil de afsluttende Prøveejlader blive foretaget.

Kontrollfartøj Nr. 10 blev ligeledes bygget paa Frederikssund Skibsværft, og i dette Fartøj blev indsat en »Frich«s Motor paa 80 HK. Kontrollfartøj Nr. 3 blev bygget paa

Struer Skibsværft ligeledes forsynet med »Frich«s Motor men paa 100 HK., og endelig er under Bygning Kontrollfartøj Nr. 1, som vil blive forsynet med en 100 HK. Dieselmotor fra Bukhs Fabriker i Kalundborg. Der er netop i disse Dage givet Ordre paa Kontrollfartøj Nr. 2, der skal være af samme Størrelse og med samme Motor til Leve-ring i Løbet af August Maaned.

Med disse 5 hurtiggaaende Fiskerikontrolbaade vil man være i Stand til foreløbig at føre Kontrol med Fiskeriet i de indre Farvande, og da de alle med deres kraftige Motorer kan gøre en Fart paa godt 12 Knob, vil de kunne overhale ethvert Fartøj, der overtræder Fiskerilovene.

#### Medlem af Sø- og Handelsretten i 30 Aar

Generalkonsul, Direktør *Holger Adolph* og Grosserer *Cornelius Petersen* fejrer i disse Dage 30-Aars Jubilæum som Medlemmer af Sø- og Handelsretten.

Grosserer *Cornelius Petersen* har siden 1934 været Formand for Sekretariatet i Foreningen af Sø- og Handelsrettens Medlemmer. I Anciennitet er Generalkonsul *Adolph* og Grosserer *Cornelius Petersen* de to ældste handelskyndige Medlemmer af Retten.

## PERSONALIA

#### Dødsfald

En af de gamle, veltjente Marstalkaptajner, *Albertus Svane*, Marstal, er efter lang Tids Sygdom død. *Albertus Svane*, der blev 73 Aar gammel, gik til Søs i sin tidlige Ungdom og kom paa Langfart med engelske Fartøjer. Efter at have taget Styrmandseksamen, fik han Marstalskibe at føre, og i 1900 ansattes han i H. C. Christensens Rederi. Han førte her Dampskibene »Enigheden« og derefter »Emanuel«.

#### 75 Aar

En gammel Redningsmand, fhv. Baadmand *Peder Pedersen*, Nørre Vorupør, fyldte forleden 75 Aar. Han har deltaget i Redningen af 166 Skibbrudne.

Tidligere Skibsfører i Københavns Bunkerkuldepot, Kaptajn *Viggo Chr. Theiland* fyldte 12. Maj 75 Aar.

Kaptajn *Theiland* kom til Søs i 1881 med Grønlandsbriggen »Tjalfe«. Senere sejlede han med danske og amerikanske Sejlskibe paa Langfart. 2. Del af sin Styrmandseksamen tog han fra Københavns Navigations-skole i 1892. Samme Aar blev han 2. Styrmand i Det Forenede og senere 1. Styrmand i *Alfred Christensens Rederi*. I 1901 blev han Skibsfører i islandsk Fiskeri, hvorefter han traadte ind som Fører i Rederiet *Thor E. Tulinius*.

En Aarrække var Kaptajn *Theiland* Fører i Københavns Bunkerkuldepot, indtil han i 1930 gik i Land.

#### 70 Aar

I Mandags fyldte tidligere Fører i *Carls Rederi*, Kaptajn *Rasmus M. Jensen* 70 Aar.

Kaptajn *Jensen*, der stammer fra Fanø, kom til Søs med *Carl-Damperen »Magnus«* i 1887. Senere sejlede han med forskellige danske Sejlskibe, og i 1893 tog han Styrmandseksamens 1. Del og 2. Del fra Fanø Navigations-skole. Efter i nogle Aar at have sejlet med store Fanø-Sejlere, traadte han i 1900 ind i Rederiet *Carl*, hvorfra han overgik til *Dansk-Fransk* for atter igen at flytte til sit gamle Rederi. I 1914 blev han Skibsfører, og da Forenede i 1922 overtog *Carl-Baadene*, fulgte han med som Kaptajn paa »Sigrun«.

Under Verdenskrigen blev han i 1916 torpederet med *Damperen »Ragna«* i Biscaya.

#### 50 Aar

Tidligere Fører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *Marius Mathiesen*, fyldte forleden 50 Aar.

Kaptajn *Mathiesen*, der er født paa Rømø, hvor hans Fader var Skibsfører, kom til Søs i 1905. Han sejlede med forskellige danske Sejlskibe og senere med de store tyske Sejlere paa Langfart. I 1911 tog han Styrmandseksamen fra Navigations-skolen i Hamburg, hvorimod han tog den danske Skibsførereksamen fra Navigations-skolen paa Fanø efter Genforeningen.

I 1912 blev han Styrmand i »Deutsche Levanten Linie«. Han deltog i Verdenskrigen paa tysk Side som Dæksofficer. I 1922 blev han Styrmand i A. P. Møllers Rederi, hvor han i 1928 blev Skibsfører.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

AAGE HEINBERG

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsnærkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVN

TLF. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPSKIBSELSKABET

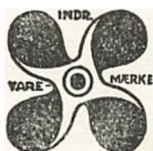
**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

InLebavere

**SØLVER & SVARRER**

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang Ill. Katalog

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.  
VASA (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 15. Maj 1941.

Nr. 20.

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

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, 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.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort Nr. 164. *Smaalandsfarvandet, Karrebæk Fjord*. 1941. Maalestok 1 : 16000. Kortet indeholder Specialkort over *Næstved og Karrebæksminde* Havne i Maalestok 1 : 8000. Pris: Kr. 3,00.

## I. Østersøen.

802. Østersøen. Sandhammaren S. Drivende Vraggods.

(Rügen Radio, 3. Maj 1941.)

En rød- og hvidmalet, drivende Flaade er den 3. Maj 1941 observeret paa c. 55° 11',<sub>5</sub> N. 14° 12',<sub>0</sub> E., c. 11,<sub>5</sub> Sm 177° fra *Sandhammaren* Fyr.

803. Sverige S.-Kyst. Åhus Indsejling. Lystønder og Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 19/960. Stockholm 1941.)

Lystønderne *Åhusredd yttre södra* paa c. 55° 55' N. 14° 24' E. og *Åhusredd inre* samt Klokketønden *Åhusredd yttre norra* er atter udlagt paa Plads.

804. Sverige. Kalmarsund. Färjestaden. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 19/959. Stockholm 1941.)

Fyrene *Färjestaden nedre* og *övre* paa c. 56° 39' N. 16° 28' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 19/736 1941.)

805. Sverige. Mönsterås Indsejling. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 19/958. Stockholm 1941.)

Fyrene *Oknö nedre* og *övre* paa c. 57° 00' N. 16° 32' E. samt *Mönsteråsredde* nedre og *övre* er atter tændt.

806. Sverige. Utlängan—Landsort. Lodsudkigsstation atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 19/957. Stockholm 1941.)

Lodsudkigsstationen paa *Furön* udenfor *Oskarshamn* paa c. 57° 17',<sub>0</sub> N. 16° 37',<sub>5</sub> E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 3/180 1941.)

807. Sverige. Utlängan—Landsort. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 19/956. Stockholm 1941.)  
Fyrene *Mellanhäll* paa c. 57° 34' N. 16° 41' E. samt *Eknö övre* og *nedre* er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 8/380 1941.)
808. Sverige. Arkö—Kungshamn. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 19/955 og 19/1010. Stockholm 1941.)  
Fyrene *Gränsösund övre* og *nedre* paa c. 58° 31' N. 16° 54' E. samt *Norra Gränsö* og *Trollholmhällan* er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/225 1941.)
809. Sverige. Oxelösundet—Sävsundet. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 19/954. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Korsholm* c. 58° 40' N. 17° 08' E. *Ledskär*. *Stora Kampåsen*. *Vålarö*. *Örnklubb*. *Espskärsklubb*.  
(E. f. S. Nr. 4/227 1941.)
810. Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 19/953. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Hartsö Stångskär* c. 58° 42' N. 17° 28' E. *Ringsön övre* og *nedre*. *Griskär övre* og *nedre*. *Sävösund*. *Lysberget*. *Bockholmen*. *Bokö*.  
(E. f. S. Nr. 4/228, 5/282 og 7/365 1941.)
811. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 19/952. Stockholm 1941.)  
*Gelholmen* Fyr paa c. 59° 18' N. 18° 53' E. ved Sejløbet: *Stockholm—Sandhamn* er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 18/706 1941.)
812. Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvallsløbene. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 19/951. Stockholm 1941.)  
Fyrene mellem *Iggesund* paa c. 61° 38' N. 17° 06' E. og *Kråkskär* paa c. 61° 34' N. 17° 20' E., begge medregnet, er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 7/366 1941.)
813. Sverige. Bottniske Bugt. Klingerfjärden og Indløbet til Sundsvall. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 19/950. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Tjuvholmen* c. 62° 23' N. 17° 22' E. *Gistaholmen*. *Granön*.  
(E. f. S. Nr. 7/366 1941.)
814. Tyskland. Danzig Bugt. Weichselmünde E. Skydeøvelser. Spærret Omraade.  
(N. f. S. Nr. 19/1283. Berlin 1941.)  
Den 20. Maj 1941 Kl. 0700—1700 afholdes Skarpskydningsøvelser ud over Havet fra en Plads netop E. for *Weichselmünde*.  
Fareomraadet, der har en Bredde af c. 1 Sm, strækker sig c. 3½ Sm i NE.-lig Retning fra Land og er under Skydningen spærret for Sejlads.  
*Weichselmünde* c. 54° 24' N. 18° 41' E.  
(Se Tillæg.)

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

### 815. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.

Dybden i *Taarbæk Havn* paa c.  $55^{\circ} 47',_3$  N.  $12^{\circ} 36',_0$  E. er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til c.  $2,5$  m.

(Kort Nr. 133, 131, 132 og 130. Danske Lods III, Side 29. Havnelods, Side 210.)

### 816. Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Vrag afmærket.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 6/330 1941 meddeles, at det deri nævnte Vrag, der ligger sunket i 14 m Vand paa  $55^{\circ} 41' 31''$  N.  $12^{\circ} 41' 04''$  E., er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt i  $15,2$  m Vand 50 m E. t. N. for Vraget.

Intet af Vraget er synligt over Vandet.

(E. f. S. Nr. 6/330 1941.)

### 817. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundby Sejlforenings Havn. Afmærkning genudlagt.

Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til *Sundby Sejlforenings Havn* er genudlagt c.  $55^{\circ} 40'$  N.  $12^{\circ} 38'$  E.

(E. f. S. Nr. 48/2707 1940.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 818. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.

Dybden ved *Sælvig Bro* paa c.  $55^{\circ} 51',_3$  N.  $10^{\circ} 33',_2$  E. er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til c.  $2,5$  m.

(Kort Nr. 112. Danske Lods II, Side 175. Havnelods, Side 205.)

### 819. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  $4,5$  m, i *Svaneholm Fyrlinie*:  $6,4$  m, i *Sælkundeholm Løb*:  $3,9$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,0$  m, i *Svaneholm Løb*:  $1,2$  m og i *Kobberø Løb*:  $2,5$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn*  $4,5$  m over *Havrevlen* og  $6,4$  m i *Svaneholm Fyrlinie* og  $3,9$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a.  $56^{\circ} 43' (16'')$  N.  $8^{\circ} 13' (08'')$  E. —  $3,5$  m.

b.  $56^{\circ} 43' (08'')$  N.  $8^{\circ} 13' (23'')$  E. —  $3,0$  m.

c.  $56^{\circ} 42' (36'')$  N.  $8^{\circ} 13' (30'')$  E. —  $2,0$  m.

d.  $56^{\circ} 42' (55'')$  N.  $8^{\circ} 12' (50'')$  E. —  $3,5$  m.

(E. f. S. Nr. 15/621 1941. Kort Nr. 104.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 820. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Rettelse til E. f. S. Nr. 17/686 1941.

(U. f. s. Nr. 28/1317. Stockholm 1940 og Nr. 17/870. Stockholm 1941.)

A. I Tilslutning til E. f. S. Nr. 17/686 1941 meddeles følgende:

1. Told- og Politivisitation af Fartøjer, bestemt til *Luleå*, foregaar i *Germandö-fjärden*.



2. Angaaende Berettigelse til efter Visitationen at indgaa i Havnen gælder de nærmere Forskrifter, som meddeles ved Visitationen.

3. Samtlige Fartøjer paa 1000 *svenske* Bruttoregistertons eller derover skal saavel under ind- som udgaaende gennem *Tjuvholmssundet* være assisteret af Bugserbaad. Undtaget herfra er *svenske* Fartøjer i regulær Indenrigsfart.

4. Indenfor *Norrbottens* Lens samtlige Kystfarvandsomraader gælder yderligere, at Fartøjer af hvilken som helst Art (Motor-, Sejl- og Robaade iberegnet) ikke uden særlig Tilladelse af Stedets Politichef maa fortøjes eller forankres ved udenlandske Fartøjer. Det er ligeledes forbudt paa anden Maade at søge eller opretholde Forbindelse med udenlandske Fartøjer.

B. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/686 1941 meddeles, at det sidste Afsnit paa Side 139: „Ansøgninger og Forespørgsler“ til „(U. f. s. Nr. 17/982. Stockholm 1940)“ udgaar og erstattes med følgende:

1. Cheferne for Marinedistrikterne er blevet bemyndiget til at udøve den Ret, der ifølge § 15 a tilkommer Chefen for Marinen, nemlig at give Tilladelse til Besejling af forbudte Omraader i mere end eet Marinedistrikt.

2. Som Følge af ovenstaaende skal Ansøgninger om Tilladelse til at besejle forbudte Omraader indsendes paa følgende Maade:

a) Ansøgninger om at besejle forbudte Omraader indenfor e t e n k e l t Marinedistrikt skal stiles til vedkommende Marinedistriktchef og adresseres i Henhold til det følgende Punkt 3.

b) Ansøgninger om paa samme Rejse eller i et bestemt Tidsrum at besejle forbudte Omraader indenfor m e r e e n d e e t Marinedistrikt stiles til den Marinedistriktchef, under hvilken Ansøgeren formener, at Sagen naturligst henhører. Ansøgningen adresseres i Henhold til Punkt 3.

3. Ansøgninger, stilet til Marinedistriktcheferne, om Tilladelse til at besejle forbudte Omraader, adresseres, som følger:

*Norrländskustens marindistrikt: Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet Härnösand. Telefon: Härnösand 3337—3340.*

*Ostkustens marindistrikt: Bevakningschefen i Stockholm. Kungsträdgårdsgatan 10. Telefon: 11 53 77.*

*Gotlands marindistrikt: Chefen för Gotlands marindistrikt. Visby. Telefon: Navneopkaldning Marindistriktet.*

*Syddkustens marindistrikt: Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet Karlskrona. Telefon: 32 42.*

*Öresunds marindistrikt: Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet Malmö. Telefon: 7 10 15.*

*Västkustens marindistrikt: Marindistriktchefen, Sjöfartskontrollen. Broströmia. Göteborg. Telefon: 11 54 44.*

4. Ovennævnte Ansøgninger skal indeholde følgende Oplysninger:

Skibets Navn og Nationalitet.

Skibets Bruttotonnage.

Besætningens Antal.

Lastens Beskaffenhed.

Eventuel Bevæbning til Selvforsvar.

Oplysninger om Radioanlægget.

Endvidere i den Udstrækning, som følgende Oplysninger kan gives i Forvejen:

Antal Passagerer,

samt for *svenske* Skibes vedkommende:

Antal udenlandske Undersaatter om Bord.

(E. f. S. Nr. 1/14 og 17/686 1941.)

**821. Tyskland. Signaler for Skibe. der slæber Skydeskiver samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.**

(N. f. S. Nr. 14/1019. Berlin 1941.)

Et Skib, der slæber Skiver til Skydeøvelser og derfor ikke er i Besiddelse af fuld Manøvreedygtighed, fører

o m N a t t e n — foruden de normale Lanterner — 3 Lanterner lodret for hverandre paa det mest synlige Sted. Disse Lanterner kan ses hele Horisonten rundt, de 2 øverste er røde, den nederste hvid,

o m D a g e n 2 sorte Kegler med Spidsen nedad, lodret for hinanden.

Kommer Skibe om Natten i farlig Nærhed, bliver der fra Slæbefartøjet afbrændt Blus. Skydeskiverne bliver i saa Tilfælde saa vidt muligt belyst med Projektør.

Paa en slæbt Skive føres om Natten, naar den ikke beskydes, et hvidt Lys for og et hvidt Lys agter. Slæber et Fartøj samtidigt flere Skiver, anbringes kun et hvidt Lys paa den forreste Skives Forende og et hvidt Lys paa den agterste Skives Agterende.

Da Slæbefartøjets Slæbetrosse kan være indtil 1 Sm lang, og det ikke altid er muligt at anbringe de ovennævnte hvide Lys paa Skiverne, skal Skibe, der befinder sig i Nærheden af et slæbende Fartøj, manøvrere med Forsigtighed og give tilstrækkelig Plads for Slæbefartøjet og Skiverne.

Under Taage korter Slæbefartøjet saa meget som muligt ind paa Slæbetrossen og afgiver de foreskrevne Taagesignaler.

Skydeskiver, der er forankret og fastgjort, fører i hver Ende af den mod Sejlløbet vendende Side et hvidt Lys.

Ligger flere Skiver ved Siden af hinanden, fører kun den Skive, der ligger nærmest Sejlløbet, de sidstnævnte hvide Lys.

Der skal udvises den største Forsigtighed, naar man nærmer sig et skydende Skib. Om Natten giver Retningen af de skydende Skibes Projektørlys Vejledning til Bedømmelse af Skudretning samt af Skivernes Plads.

(Danske Lods I, Side 117.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**822. Danmark. Gedser Havn. Fløjtetønde flyttet.**

*Gedser Havn* rødmaalede Fløjtetønde paa c.  $54^{\circ} 31',_0$  N.  $11^{\circ} 58',_0$  E. er flyttet til Pladsen  $54^{\circ} 31',_7$  N.  $11^{\circ} 56',_6$  E.

(Kort Nr. 191, 186, 187, 126 og 180. Danske Lods III, Side 258 og 263. Fyr-Fort. Nr. 502. Søm.-Fort. Side 57, Nr. 14).

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

**823. (T). Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke midlertidigt udlagt.**

En sort Stage med 2 sorte Flag er midlertidigt udlagt paa c.  $55^{\circ} 53',_{11}$  N.  $12^{\circ} 36',_0$  E., c. 1,<sub>6</sub> Sm  $90^{\circ}$  fra *Rungsted Havn*.

**824. (T). Danmark. Sundet. Bellevue Anlægsbro E. Kapsejladsmærke udlagt.**

En sort Stage med en sort Blikplade mærket *Sk. S.* i hvide Bogstaver er udlagt i c. 6 m Vand paa c.  $55^{\circ} 46',_8$  N.  $12^{\circ} 38',_5$  E., c. 2750 m  $91^{\circ}$  fra *Bellevue Anlægsbro*.

## Ekstra-Tillæg.

### I. Østersøen.

825. Danmark. Bornholm. Rønne Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
Rønne Lys- og Fløjtetønde paa c.  $55^{\circ} 04',6$  N.  $14^{\circ} 38',7$  E. er atter udlagt  
paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 5/307 1941.)

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

826. Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Dybde atter normal.  
Dybden i Rungsted Havn paa c.  $55^{\circ} 53',1$  N.  $12^{\circ} 32',9$  E. er atter normal, 3,1 m.  
(E. f. S. Nr. 14/570 1941. Kort Nr. 131 og 130. Danske Lods III, Side 27. Havnelods  
Side 182.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Den store Succes



CARLSBERG  
GRAPE-TONIC



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

Det nye illustrerede og  
underholdende Magasin

Om Bord i Skibene —  
paa Kontorerne —  
i Hjemmene —

overalt har „Verden over“ Læsere

Al den første Anmeldelse:

Det maa have alle Betingelser for at slaa an. Det er ikke et af den Slags, som man kigger igennem paa fem Minutter og saa er man færdig. Bladet er lagt an paa at være et rigtigt Læseblad, stort — meget stort endda, 84 Sider — broget og virkelig oplysende. Man faar noget at vide af dette Blad fra hele Verden og fra en Mængde forskellige Omraader.

**Køb og læs det nye Magasin.**

84 Sider - 80 Billeder - 28 Artikler - Pris Kr. 1.50  
Faas i enhver Boghandel, Kiosk og Bladudsalg.

**AKTIESELSKABET NAUTISK FORLAG**  
AMALIEGADE 33 . KØBENHAVN K.

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY-  KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 C. Clausen, Haderslev.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Buggerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Helmdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rederi A/S »Isafold«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautica«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 20

FREDAG 23. Maj 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

har afholdt ordinær Generalforsamling. Formanden, Direktør J. A. Kørbing, og Næstformanden, Skibsreder Christian Harhoff samt Bestyrelsesmedlemmerne Direktør K. Husted og Skibsreder R. A. Robbert blev enstemmigt genvalgt.

Foreningens øvrige Bestyrelsesmedlemmer er Skibsreder A. P. Møller, Skibsreder A. Reimann og Skibsreder T. C. Christensen.

### FRAGTBERETNING

Den amerikanske Congress har, som det vil være bekendt fra Dagspressen, bemyndiget Præsident Roosevelt til at købe, leje eller rekvisitionere de allerede i Forvaring tagne i Amerika oplagte Skibe af udenlandsk Nationalitet. Til Trods for, at dette allerede skete for omkring en Uge siden, foreligger der endnu ikke, da dette skrives, nogen Meddelelse fra Staterne om, hvorledes denne Bemyndigelse til den amerikanske Præsident vil blive ført ud i Livet, men det vil blive interessant at se, hvorledes Distinktionen mellem købe, leje eller rekvisitionere vil blive praktiseret for de forskellige Nationers Skibe. Foreløbig omfatter Loven godt og vel 80 Skibe af italiensk, dansk og tysk Nationalitet, men ifølge Meddelelser fra New York i denne Uge, har American Coast Guards nu ogsaa besat en Række i Staterne oplagte Skibe af fransk Nationalitet. I Forhold til de allerede sænkede Skibe repræsenterer de her omtalte Skibe, selv ikke incl. de franske, ikke nogen overvældende stor Tonnagemængde, men saafremt de, hvad Meningen vel er, skal stilles til Englands Disposition, taler et af de gamle Ordsprog igen sandt, nemlig at »Hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp.« —

Om Udviklingen paa de oversøiske Markeder er Efterretningerne stadig sparsomme. De engelske Maximalfragter er uforandrede, men i de saakaldte frie Trades, er Tendensen meget fast med livlig Efterspørgsel. Imidlertid er det jo stærkt begrænset, hvad der findes af fri Tonnage, og Afslutningernes Antal er derfor, saavidt man kan skønne efter de meget magre Rapporter, der indgaar, kun faa. Af Afslutninger og Noteringer skal nævnes: Kul Hampton Roads/Lower Plate sluttet til \$8.50, Hørfør Santa Fe/New York, noterer nominelt \$26.—, Erts Rio/Baltimore noterer \$13.50, Sulphur Golfen/Sydafrika er sluttet til \$24.—. Paa den østlige Halvkugle er Efterspørgslen efter Tonnage for Erts fra saavel Forindien som fra Philippinerne til US. Atlantic stadig det mest fremtrædende Træk. Raten fra Forindien noteres nominelt stadig i \$26.—, men der kan antagelig betales væsentlig mere. Iøvrigt cirkulerer der en lang Række blandede Ordre, saasom Salt fra Rødehavet til Indien og Kul fra Indien til Far East Destinationer, men for Størstedelen af disse Forretninger noteres ingen Rate. En enkelt Ordre fortjener dog nærmere Omtale, nemlig en Ladning Ris fra Saigon til Shanghai. I et tysk Blad meddeles, at Befragterne er villige til at betale \$38.— herfor. Dette er dog sikkert en Misforstaaelse. Raten 38 Dollars er maaske rigtig nok, men der mangler et Fortegn til Dollars, og det skal antagelig være enten Saigon eller Shanghai Dollars. Den opgivne Rate i rigtige Menneske Dollars vilde jo slet ikke staa i noget

rimeligt Forhold til, hvad der ellers betales paa disse Markeder.

Paa vore hjemlige Markeder var der jævn Aktivitet. Den nye Aftale med Tyskland om Leverancerne af Kul- og Koks vil give Beskæftigelse til en Del danske Skibe i det kommende Aar. For Østersømarkedernes vedkommende spores der noget mere Liv i Form af Tilgang paa nye Ordre, særligt for tyske Destinationers vedkommende. Der var ogsaa lidt bedre Efterspørgsel efter Tonnage for Trælast fra Sverige til Holland. Raterne for disse Laster ligger omkring sv. Kr. 135/140.— beroende paa Størrelse, Laste- og Lossehavne. Fra Tyskland noteres forskellige Ordre, som f. Eks. Kali Hamburg/Bremen range til Oslo til Rmk. 11.50 eller til Vestnorge til Rmk. 17.—. Kul fra Hamburg/Rotterdam range til Sydfinland betales med omkring Fmk. 200/220.—.

### SEJLADSEN PAA FINLAND

Fra. Walter Nyberg & Co. A/B, Kemi, meddeler, at paa Grund af det kolde Vejr kan man ikke regne med, at Søfarten paa Kemi Distrikt kan paabegyndes før ca. 3.—5. Juni.

Fra. August Lindberg O/Y, Brahestad, meddeler: Paa Grund af den stærke Is og det sene Foraar forventer vi ikke, at Navigationen paa dette Distrikt kan paabegyndes før omkring 10.—15. Juni.

### CENTRALØKONOMI

Direktør Chr. H. Olesen har paa »Dansk Arbejde«s Generalforsamling holdt et meget indgaaende Foredrag, hvori han lancerer et nyt Udtryk: *Centraløkonomi*, og hvori han under en Lovprisning af Selvforsyning gaar ind for, at det danske Erhvervsliv i Fremtiden underordnes en centraløkonomisk Ledelse. Fra flere Sider har man kraftigt protesteret mod Direktør Olesens Udtalelser, og enhver, der tror paa det private Initiativ, kan kun levende beklage saadanne Teorier som dem, Direktør Olesen fremsatte.

Vi er absolut Modstandere af en centraløkonomisk Statsinstitution som øverste Herre og Hersker over Handel, Industri, Skibsfart og alle Danmarks andre Erhverv.

Nye Retningslinjer, Indgreb og Omlægninger kan blive nødvendige, siger »Ekstrabladet« i en Leder, ligesom vi i Dag har maattet lade Staten gribe ind i mange private Erhvervs Produktion og Omsætning, men i alle disse Tilfælde er de øjeblikkelige Vanskeligheder parret med Samfundshensyn, der har foranlediget de *midlertidige* Indgreb. En unormal Tid kræver unormale Forholdsregler, men fordi vi i Dag maa »planøkonomisere« med vore Raavarer, begrænse og omlægge, rationere og prisregulere, skulde det nødig bruges som Springbræt til at udvide Statens Indflydelse inden for hele det Erhvervsliv, der er skabt ved privat Initiativ og arbejdet op af Private ved Fremsyn, Smidighed og Dygtighed.

### SKIBSFARTSSITUATIONEN

Tonnagemangelen udenfor Skibsfartsafspærringen gør sig stadig mere mærkbar, og der synes ikke for Tiden at være nogen Grænse for, hvad Befragterne vil betale for de frie Skibe, som findes disponible, hedder det i en Artikel i »Svensk Utrikeshandel«. I Amerika venter man almindeligvis, at Maksimalrater

bliver fastsat af Regeringen, men for de frie Skibe, turde vel næppe engang den amerikanske Regering kunne diktere Fragtvilkaar for andet end Fart paa U.S.A. Det ventes heller ikke, at Indsættelsen af den udenlandske Tonnage, som er rekvireret i nord- og sydamerikanske Havne, vil have nogen væsentlig Indflydelse paa Fragtmarkedets Niveau.

Skibstabene, som er blevet en Følge af Søkrigens stadig øgede Intensitet, og som haardt har truffet ogsaa den svenske Handelsflaades Besætninger og Skibe, har ganske naturligt indenfor svenske Skibsfartskredse givet Anledning til stor Uro for Fremtiden. Dette gælder i høj Grad de svenske Linierederier, hvis Betydning har været af stor Værdi for den svenske Udenrigshandel. Trods stærk udenlandsk Konkurrence er det ogsaa efterhaanden — takket være Rationalisering og Indsættelse af kostbar, men effektiv Tonnage — lykkedes at gøre denne Linievirksomhed økonomisk bærekraftig. Den faste Støtte, som Linievirksomheden paa mange Omraader kunde give, var for en stor Del Resultatet af et intimt Samarbejde mellem den svenske Handels Mænd og Rederivirksomhederne og disses Forbindelser i Udlandet. Betydningen af en svensk Linieflaade efter en Fredsslutning kan — forsaa vidt svensk Handel overhovedet kommer til at finde Stød — ikke fremhæves stærkt nok. Samarbejde mellem Handelens Mænd og Linierne vil da mere end nogensinde behøves.

I denne Henseende indebærer imidlertid Uvisheden om den svenske Handelsflaades fremtidige Skæbne en af Situationens alvorligste Sider. Dette er yderligere blevet akcentueret dels gennem de Begivenheder, som er indtruffet med visse Skibe, som med de krigsførendes Tilladelse var destinerede til Göteborg, men som er sporeløst forsvundne, dels ogsaa gennem de Angreb fra Luften, som har fundet Sted mod finske Skibe, som med de krigsførendes Tilladelse var destinerede til Petsamo. Det bliver mere og mere tydeligt, at de Tilladelser, som opnaas til at passere de nu stadig mere udvidede Krigszoner, indebærer en meget betydelig Risiko for Besætninger og kostbare Skibe.

Det er paa den anden Side klart, at dersom Landets Vel fordrer det, maa saadan Risiko tages, og at de svenske Skibe sikkert ogsaa er beredte til at gøre denne Indsats. Her spiller Forsikringsværdien og Krigsfortjenester ringe Rolle. Det er Skibenes Eksistens, som er Hovedsagen.

### DANSK-BELGISK VAREUDVEKSLING

Udenrigsministeriet meddeler: Under de nu afsluttede Forhandlinger i de dansk-tyske Regeringsudvalg som Grundlag for Samhandelen mellem Danmark og Belgien i den nærmere Fremtid, er opstillet Varelister, der forudser en Udførsel fra Danmark til Belgien paa 2,6 Mill. Kr. og en Indførsel fra Belgien til Danmark af samme Størrelse. Blandt Udførselsvarerne kan nævnes: Enkelte Landbrugsprodukter, Ferskvandsfisk og Fiskekonserves, Medicinalvarer og forskellige Maskiner. Af Importvarerne kan nævnes: Læder og Lædervarer, Finér, Kemikalier, forskellige Metalarbejder, Telefonmateriel og fotografiske Artikler.

### NATIONALBANK-BALANCEN FORØGET MED 71 MILL. KRONER

I den anden Uge af Maj har Bevægelserne paa Nationalbankens Balance været temmelig betydelige, og den samlede Balancesum er forøget med ikke mindre end 71 Mill. Kr. til 1573 Mill., hvilket danner ny anselig Rekord. Bankens Tilgodehavender paa Clearing-Konti i Udlandet har naaet sit hidtil største Beløb med 515 Mill. Kr., d. v. s. en Stigning paa 21 Mill. Kr. i Ugen 8.—15. Maj. Kontoen »Diverse Aktiver« er samtidig steget ikke mindre end 53 Mill. Kr. til 825

Mill., medens Udlaan og diskonterede Veksler er gaaet 4 Mill. tilbage til 64 Mill. Kr.

Seddelcirkulationen har dog kunnet nedbringes med 18 Mill. Kr. til ialt 67 Mill., idet Indskud paa Folio, Konto-Kurant etc. er steget ikke mindre end 86 Mill. Kr. til 693 Mill. Kr. »Diverse Passiver« viser en mindre Nedgang paa 2 Mill. Kr.

### NYE STATSARBEJDER

I nogen Tid har Rigsdagens Finansudvalg behandlet et Forslag fra Trafikministeren om Bevilling af 3,3 Mill. Kr. til Udvidelse og Modernisering af den gamle Statshavn i Helsingør, et Arbejde, der vil vare 2—3 Aar. I et Møde har Finansudvalget tiltraadt denne Bevilling.

Det drejer sig dels om en Ombygning og Udvidelse af Færgelejerne i Havnen og dels om en i denne Forbindelse nødvendig Udvidelse af Havnen, til Afbødning af de forøgede Vanskeligheder ved Besejling af Havnen, som Færgelejernes Udvidelse vil medføre.

Udvidelsen opnaas ved at rykke nordre Mole 62 Meter mod Øst, saa den kommer til at strække sig omtrent ud til den søndre Mole; dennes yderste Del, ca. 150 Meter, skal derfor svinges saa meget mod Syd, at der bliver en 60 Meter bred Indsejling til Havnen, som ved Forandringerne faar en Mindstebredde af 180 Meter mod 118 Meter nu.

Der er planlagt en Vanddybde af 8 Meter, men Bolværkerne bygges saaledes, at Vanddybden om nødvendigt kan uddybes til 10 Meter. Paa Finansloven 1940—41 var der til disse Arbejder bevilget 2,550,000 Kr., men af Besparelshensyn blev Posten senere inddraget. Med de nugældende Priser vil Arbejdet komme til at koste 3,3 Mill. Kr., som altsaa nu er bevilget.

Af dette Beløb vil ca. 1 Mill. Kr. medgaa til direkte udbetalt Arbejdsløn, hvilket vil sige, at 50—60 Arbejdere kan faa Beskæftigelse i 3 Aar. Desuden medgaaer til Arbejdet Stenleverancer for ca. 1/2 Mill. Kr., hvoraf Størsteparten er Arbejdsløn til Stenfiskerne.

Arbejdet med Nedbrydningen af den yderste Del af Søndre Mole og dens Genopbygning længere mod Syd vil antagelig foregaa nu i Sommer for at faa dette Arbejde, der en Tid vil gøre Havnen mindre vel beskyttet mod Søen, færdigt snarest. Til Materialer til senere Brug er det Mening at anvende en lille Mill. Kroner allerede nu, derudover vil der antagelig i Aar blive Brug for yderligere ca. 1 Mill. Kr. og Resten i de to følgende Finansaar.

### KRIGSULYKKESFORSIKRINGEN

Ved Siden af den almindelige Ulykkesforsikringslov af 20. Maj 1933, som ogsaa omfatter de Søfarende, udstedtes der den 19. December 1936 en særlig Tilfølgelseslov om Krigs-Ulykkesforsikring for Søfarende, hvilken Lov væsentlig forøgede Erstatningsbeløbene for Invaliditet og Død, idet denne Lov dels hjemlede en Ekstra-Erstatning paa indtil 10.000 Kr., beregnet efter nærmere fastsatte Regler, i Tilfælde af Død og fuldstændig Invaliditet som Følge af Krigsbegivenheder og dels gav de Søfarende den Favør, at Erstatningen efter Loven af 1933 skulde beregnes efter en større Aarsløn end i denne Lov fastsat, nemlig efter Lovens Regler med et Tillæg af 1900 Kr.

Denne Lov gælder imidlertid i sin Helhed kun for Ulykker, som har ramt Søfolk før 25. Juli 1940, idet der denne Dato udstedtes en ny Lov om Krigsulykkesforsikring som for Ulykker, der har ramt Søfolk efter denne Dato, fastsætter, at disses Efterladte, saafremt de faar Erstatning efter nysnævnte Lov af 1940, ikke samtidig har Krav paa det i Loven af 1936 omhandlede Tillæg til Erstatningen, beregnet efter et Tillæg til Aarslønnen paa 1900 Kr.; derimod beholder Søfolks Efterladte Kravet paa Ekstra-Erstatningen paa indtil 10.000 Kr.

Endvidere bestemmer Loven af 1940, at Betaling af Erstatningen efter denne Lov ikke finder Sted, for Krigstilstanden er ophørt, men Søfartsministeriet kan dog fastsætte Regler for, at Forskud kan udredes af Invalideforsikringsfonden, og saadanne Regler er nu givet.

Henvendelse om Forskud maa rettes til Direktoratet for Sygekassevæsenet, Amaliegade 25, København.

For at give et Billede af, hvorledes Loven vil komme til at virke i Praxis anfører »Medlemsblad for Den Alm. Danske Skibsførerforening« følgende:

Efter Ulykkesforsikringsloven har Enken, saafremt afdødes Aarsindtægt laa paa 2100 Kr. eller derover, Krav paa Kr. 7560.00

Efter Lov af 19. December 1936 har paagældende Enke derhos Krav paa en Tillægserstatning, der udgør en saa stor Del af 10.000 Kr., som svarer til Forholdet mellem Erstatning i Medfør af Ulykkesforsikringslovens Regler og den højeste Erstatning, der efter denne Lovs Regler vil kunne tillægges afdødes efterladte. (10.000 multipliceret med Brøken  $\frac{7.560}{13.230}$ ). Dette Beløb bliver

for den omhandlede Enkes Vedkommende ..... Kr. 5714.00  
Enken vil altsaa straks ialt modtage et Beløb af ..... Kr. 13274.00

Endelig vil Enken altsaa, naar Krigstilstanden til sin Tid ophører og saafremt afdøde var invalideforsikret, modtage Erstatning i Henhold til Krigsulykkesforsikringsloven af 25. Juli 1940, hvilket Beløb eventuelt vil kunne komme til at andrage Kr. 7560.00, men dette Beløb vil altsaa normalt først blive udbetalt, naar Krigstilstanden ophører, og Grunden til denne Bestemmelse er, at det Tilfælde kan tænkes at indtræde, at den ved nævnte Lov oprettede Forsikring ikke maatte være i Stand til at yde de fulde Erstatninger efter Ulykkesforsikringsloven, i hvilket Tilfælde der muligt vil finde en Nedsikring Sted.

Saafremt afdøde ikke var invalideforsikret og Enken derfor ikke berettiget til Erstatning efter Krigsulykkesforsikringsloven af 25. Juli 1940, gælder den tidligere Regel, idet hun da faar Erstatning beregnet efter Krigsulykkesforsikringsloven af 19. Decbr. 1936, altsaa med et Tillæg til Aarslønnen paa 1900 Kr.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### To danske Sømandshjem i Udlandet krigsramt

Paa den danske Afdeling af »Foreningen af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne«s Generalforsamling oplyste Formanden, Admiral Topsøe Jensen, at Foreningens Sømandshjem i Rotterdam, det nyeste og bedste, er blevet totalt ødelagt ved Krigsbegivenhederne. Ingen kom til Skade, men Personalet mistede alt. Endvidere er Sømandshjemmet i Cardiff blevet totalt ødelagt ved Krigsbegivenhederne i Januar, og flere Sømand, hvis Nationalitet endnu ikke kendes, blev dræbt. Personalet og 25 andre logerende Søfolk var kommet i Beskyttelserum i Tide og blev reddet. Der arbejdes nu paa at faa Sømandshjemmet i Gang i andre Lokaler. Sømandshjemmet i Liverpool havde vist sig for lille, og der var derfor lejet en større Bygning.

Sømandshjemmene i Frankrig, Belgien og Tyskland er lukkede som Sømandshjem, men nogle af dem er udlejet eller udlaant til andre, nærmere filantropiske Formaal.

### Ny Fiskerihavn i Rødvig

Ministeriet for offentlige Arbejder har godkendt et Forslag fra Fiskeriforeningen for Rødvig og Omegn til Anlæg af en Fiskerihavn ved Rødvig. De samlede Udgifter vil blive ca. 620,000 Kr.

I et ekstraordinært Mode i Præstø Amtsraad vedtoges det at yde et Tilskud fra Amtsfonden paa 148,500 Kr. til Arbejdets Udførelse. Lille Hedinge og Havnelev Sogneraad fik Samtykke til at yde Tilskud paa ialt 72,250 Kr., og iøvrigt forventes direkte Statstilskud og Tilskud fra Arbejds- og Socialministeriet. Fiskeriforeningen skal tilskynde 6000 Kr. til Arbejdet.

### Faaborg Skibsværft

har længe ligget stille. Nu har en Kreds af formanende Faaborgensere sat sig i Spidsen for et Aktieselskab, som har købt Værftet. Dets fremtidige Navn bliver »Aktieselskabet Faaborg Skibsværft«.

Det er Hensigten at oplage Bygning og Reparation af større Fiskefartøjer, herunder ogsaa Nordsøkuttere, samt Lastskibe op til 4—500 Tons d.w. Aktiekapitalen tegnes underhaanden og er tildels tegnet.

Til den tekniske Ledelse har man valgt Skibssingeniør Ib Moyell. Han stammer fra Odense og er uddannet paa forskellige Værfter i Danmark samt paa Universitetet i Newcastle. Herhjemme har han bl. a. været beskæftiget hos Burmeister & Wain, paa Helsingør Skibsværft, Aalborg Skibsværft og Odense Staalskibsværft.

### Verdens største Tankbaad bygges i Japan

Japan forøger stadig sin Tankskibsflaade, og der bygges større og større Skibe til Transporterne af Brændselsolie til Brug for den efterhaanden betydelige Motorskibsflaade. Medens Norge og Amerika har haft Rekord i Bygning af store Tankskibe, har Japan nu overfløjet disse Lande. Et af Japans største Skibsværfter har nemlig for kort Tid siden faaet Ordre paa Bygning af et Tank-Motorskib paa ikke mindre end 26,600 Tons d.w.

Norges største Tankskib er det forleden omtalte kombinerede Hvalkoger- og Olietransportskib »Kosmos II«, der er paa 24,840 Tons d.w., medens »Standard Oil Co.« har 3 store Tankbaade, det er »John D. Archbold«, paa 22,600, og to andre Skibe paa henholdsvis 22,300 og 22,135 Tons d.w.

### Sejrø-Farten maa klare sig med Sejlbaade

Sejlbaadene har nu fuldt og helt holdt deres Indtog paa Forbindelsen mellem Sejrø og Sjælland. Den ordinære Færge er til Eftersyn, og imedens har Forbindelsen været passet af den gamle Paket fra Kalundborg—Sejrø Ruten. Men nu har man ikke en Draabe Petroleum tilbage, og for Fremtiden er man henvist til at benytte Sejlbaade, naar Vejr og Vind da ellers tillader det. Det vil sige, at Forbindelsen er ikke videre god, og det kan medføre store Vanskeligheder, hvis man f. Eks. i Sygdomstilfælde skal have hurtig Forbindelse med Sjælland.

### Den tidligere »Hertha Mærsk« solgt til Gøteborg

Rederi-Aktieselskabet »Adolph Bratt & Co.« i Gøteborg har købt Damperen »Araton« af Aktieselskabet »Arafart« i Stockholm. Damperen maaler 2380 Tons Dødvægt, er bygget i Danmark 1920 og har tidligere heddet »Hertha Mærsk«. Rederiet forhandler om Køb af endnu et Fartøj fra samme Rederi.

»Hertha Mærsk«, der er bygget ved Svendborg Skibsværft, tilhørte Dampskibsselskabet »Svendborg«, (Rederiet A. P. Møller), som i 1938 solgte Damperen til det nævnte Stockholm-Rederi.

### Norsk Damper forlist

Skibsreder Johan Gran, Bergen, der er Disponent for »Eastern Star«, der fornylig blev meldt krigsforlist, oplyser overfor »Morgen Avisen«, at han fra sin Forbindelse i New York har faaet Telegram om, at hele Skibets Besætning er bjergt og kommet ind til Island. Besætningen var paa 37 Mand.

### Dampskibs-Trafik paa Bornholm

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har nu truffet et Arrangement, der utvivlsomt vil faa Turiststrømmen til at vende tilbage til Klippeøen.

Selskabets tre smukke og moderne Motorskibe er lagt op paa Grund af Oliemanglen, men i disse Dage har man lejet Øresundsselskabets Damper »Sverige«, som skal sættes ind i Farten mellem København og Rønne.

Der bliver Afgang med »Sverige« tre Gange om Ugen i begge Retninger, og Afgangstiden er sat til 8,30 om Morgenen, hvilket vil sige, at man sent paa Eftermiddagen kan være i Rønne.

»Sverige« sejler sin første Tur fra København til Rønne den 1. Juni — altsaa Pinsen morgen, og man kan da regne med et stort Ryk ind paa Baanden. Iøvrigt bliver der allerede Afsejling til Rønne Pinselørdag, idet »Hammershus« er færdigrepareret hos Burmeister & Wain.

Iøvrigt bliver der ogsaa Natsejlsads paa Rønne-Ruten, idet 66-Selskabet indsætter Damperen »Østersøen« i denne Fart. Der bliver Afgang fra Rønne Kl. 24, saaledes at Minefelterne alligevel bliver passeret i Dagslys. Fra København er der Afgang en halv Time efter Mørklægningens Ophør, hvilket vil sige Kl. 3,30, naar Ruten aabnes den 25. Juni.

»Østersøen« var fra 1900 til 1924 Ruteskib mellem Rønne og Simrishamn. Det er et fortrinligt lille Skib, der kan tage 170 Passagerer. Ogsaa paa Natrutten bliver der Afgang tre Gange om Ugen. Det vil med andre Ord sige, at der baade fra København og fra Rønne er seks ugentlige Forbindelser.



»Sverige« afsejler fra København Søndag, Onsdag og Fredag. Iøvrigt er det værd at notere, at der sejles paa Østbornholm en Gang om Ugen, og endelig er der jo ogsaa den daglige Flyveforbindelse, saa Klippeøen har Lov til igen at vente en Turiststrøm. Den fortjener det ogsaa, for sidste Sæson var sløj.

### Grundstødning

I Søretten er afgivet Forklaring angaaende Damperen »Alex« Grundstødning ved Sjællands Odde. Af Damperens Rapport fremgik, at den den 25. Marts d. A. var sejlet fra København i Ballast til Horsens. Kl. 18,15 var Sjællands Rev passeret. Da der var haard og tillagende vestlig Kuling, og Damperen kun kunde avancere smaat, besluttedes det at søge Læ af Sjællands Odde og ankre op for Natten.

Kl. 19,45 ankredes for Styrbords Anker og 75 Favne Kæde.

Kl. 20,50 sprang Vinden til N.V. med orkanagtige Snebyger, og Skibet gik i Drift med Ankeret. Man forsøgte at hve Ankeret ind, samtidig med, at Maskinen gik frem for fuld Kraft, men det var umuligt at faa Forenden op mod Vind og Sø. Der styredes derefter misv. N.N.Ø. med forceret Maskine og Ankeret med ca. 75 Favne Kæde slæbende for at holde Styr og Støtte paa Afdriften. Kl. 22,30 i en Opklaring pejledes Odde Havnefyrt i S.S.V. i en gisnet Afstand af 3 Sømil. Ved Midnatstid var Vinden trukket nordlig.

Onsdag den 20. Marts Kl. 0,45 saas Brænding agten for tværs om Stb. Man stak Kæden ud til 75 Favne for at faa Skibet op i Vinden. Kl. 1,10 tog Skibet Grunden ved Overby Lyng og huggede haardt med det tunge Agterskib, hvor Maskinen er. Man besluttede at kappe Ankerkæden for at faa Forenden mod Land, saaledes at Skibet kom til at slaa med det lettere Forskib mod Land, men inden Ordren var udført, sprang Ankerkæden, og Skibets Forende førtes nu af sig selv mod Land.

Først den 5. Maj lykkedes det Switzers Bjærgningsdamper »Urd« at faa »Alex« slæbt af Grunden, og Skibet er nu paa Bedding for Reparation, da det har betydelig Skade i Bunden. Det mistede Anker er senere fisket op, men 50 Favne af Ankerkæden er gaaet tabt.

Føreren af »Alex«, Knptajn Vald. Kongerslev og de øvrige mødte af Skibets Besætning bekræftede Rapportens Rigtighed.

### Norsk Skib forlist

Ved Henvendelse til Rederiet Fred Olsen & Co., Oslo, erfarer Norsk Telegrambyrå, at Rederiets Skib »Bolette« paa 1167 Tons, er krigsforlist, antagelig i britisk Tjeneste. 8 Mand af Besætningen menes at være forulykket. Der foreligger ikke Oplysninger vedrørende Forliset. Rederiet meddeler, at det ikke har været i Forbindelse med Skibet siden den 9. April i Fjor.

### Stor Brand i Los Angeles Havn.

Efter hvad Associated Press meddeler, har en stor Ildebrand ødelagt et Antal Kajer ved Hovedkanalen i Los Angeles' Havn. Endvidere blev 5 mindre Fartøjer samt Havnens meteorologiske Institut ødelagt.

### Svensk Import og Eksport i April

Baade Importen og Eksporten har i April haft en udpræget Stigning og viser Aarets største Tal. I Forholdet til Marts er Importværdien nemlig steget med 70 Mill. Kr. til 176,75 Mill. Kr., og Eksportværdien med 24,33 Mill. Kr. til 111,72 Mill. Kr.

### Sejladsen paa Nordrusland aabnet

Sejladsen paa det nordlige Sovjetrusland er nu blevet aabnet med Damperen »Felix Dzerjinski«, der er afgaaet fra Vladivostok til Norevo paa sin første Rejse.

### Dramatisk Redningsdaad paa Kerteminde Fjord.

Paa Kerteminde Fjord er udført en ualmindelig dramatisk Redningsdaad.

To Fiskere fra Kerteminde, Hans Nielsen og hans Søn, kuldsejlede med deres Baad i en Kastevind ude paa Fjorden, og inde fra Land observerede man Ulykken og alarmerede Falcks Redningskorps fra Odense, idet man ikke kunde faa fat i en Baad. En Gaardejer i Nærheden havde imidlertid Mod nok til at sejle ud paa Fjorden i en lille fladhundet Jolle, og han var saa forudseende, at han tog noget Tøvværk med. Han naaede velbeholdent ud til Fiskerne, men da Baaden ikke kunde bære mere end ham selv, maatte han slaa Rebet omkring de to Fiskere og paa den Maade slæbe dem ind til Land, hvor Falcks Redningskorps tog dem under Behandling og foretog Oplivningsforsøg, der lykkedes for begges Vedkommende. De var dog begge meget medtagne efter det kolde Bad, og den ene havde faaet Krampe.

### Tankbaad sprængt i to Dele og atter sat sammen

Paa Kockums Skibsværft i Malmø er i disse Dage afsluttet et meget interessant Skibsbygningsarbejde, idet Værftet har sammenbygget et Tankskib, som var minesprængt i to Dele. — Det drejer sig om den svenske Tankbaad »Algol« af Trelleborg, som i December Maaned 1939 blev minesprængt i Farvandet ud for Falsterbo. Skibet blev ved Minesprængningen delt i to Dele, og det lykkedes Bjærgningsselskabet, efter at man havde foretaget omfattende Arbejder, ved Hjælp af mekaniske Instrumenter helt at frigøre de to Skibsdele fra hinanden, at bjærge disse og med Løftepontoner bringe dem til Kockums Værft i Malmø.

Det viste sig ved en foretagen Dykkerundersøgelse, at saa godt som alt om Bord var raseret ved Minesprængningen og at kun selve de to Skibsdele var tilbage af det tidligere helt nye Tankskib.

I Efteraaret 1940 var Bjærgningsarbejdet saa vidt fremskredet, at man fik bjærget og indbragt Forskibet til Værftet, og i Oktober Maaned lykkedes det at faa indbragt Agterskibet.

Værftet tog fat paa Opgaven med at faa samlet de to Skibsdele, og man indbyggede samtidig et Midterparti.

Det anføres som et Kuriosum, at Skibets Dieselmotor efter at have ligget i Vandet i over 10 Maaneder, efter Reparationen gaar som et Urværk.

### Sejlløbet ved Aggersundbroen

Ved Bygningen af Aggersundbroen skal Sejlløbet udvides paa en kilometerlang Strækning Sydvest for Broen. For ikke at komme ud for ubehagelige Overraskelser med Hensyn til Virkningerne heraf, har man ladet Professor G. Schönweller foretage omfattende Modelforsøg med, hvorledes Strømforsøgene ved Udvidelsen vilde blive ændret og om Sejladsen vilde vanskeliggøres ved Ophobning af Sand ved Bropillerne. Resultatet af Eksperimenterne blev, ifølge »Thist. Amts Avis«, at Professor Schönweller kunde forelægge en Række Fotografier, som viste Forholdene i alle Enkeltheder, og foreslaa Ændringer i den oprindelige Plan, som nu er godkendt af Myndighederne.

### Götaverkens første Motortankskib

I Aar er det 25 Aar siden Götaverkens første Motortankskib »Hamlet« blev færdigbygget.

Skibet var oprindelig kontraheret af Naphta Produktions Gesellschaft i Petrograd, og Kontrakten blev undertegnet 17. Marts 1913. Skibet skulde have Navnet »Varjag« og leveres 1. September 1914. Imidlertid kom Verdenskrigen og dermed kom ogsaa en betydelig Forsinkelse i Bygningen af Skibet, saa det blev ikke leveret før 1. September 1916. Og i Mellemtiden var Kontrakten blevet solgt til Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen, som gav Skibet Navnet »Hamlet«.

Med »Hamlet« indviedes en ny Type Tankbaade med to Langskibsskod, som delte Skibet i Bredden i 3 Dele, hvoraf den midterste optog  $\frac{2}{3}$  af Fartøjsbredden. Skibet havde gennemgaaende Hoveddæk, Poop, Bro og Bak. Længden overalt var 111,71 Meter, Bredde, 16,76 Meter og Dybden til Hoveddæk 9,14 Meter. Tonnagen var 7210 Tons d.w.

Gennemsnitsfarten paa Skibets første Rejse til Amerika var 11,5 Mil. »Hamlet« blev i 1936 solgt til Risør og senere solgtes det til Moss og hedder nu »Real II«.

### Stockholms Frihavn

Farten paa Stockholms Frihavn har som Følge af de unormale Tider været i stærk Tilbagegang og er nu næsten helt nede paa Tallet fra 1925, som var det daarlige Aar i Aartier. Den oversøiske Fart er praktisk talt ophørt efter September 1939. Det samlede Antal Skibe, som anløb i 1940, var kun 960 med 350,000 BRT. I 1939 blev Havnen anløbet af 2327 Skibe med en Tonnage paa 1,160,000 Tons. Godsmængden fra og til Udlandet faldt med 37 pCt., nemlig fra 220,000 til 130,000 Tons. Baade Eksport og Import er sunket betydeligt. I de sidste Maaneder er der ankommet adskillige Skibe med Varer fra Havne, der har været indfrosset i Vinter.

### To norske Dampere krigsforliste

De to norske Fragtdampere »Augvald« (4811 B.R.T.) og »Profit« (1608 B.R.T.) er krigsforlist i det nordlige Atlanterhav.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

**Falsterbokanalen**

Til det fortsatte Arbejde paa Falsterbokanalen bevilgedes i det svenske Statsraad forleden 3,875,000 Kr.

**Dansk Lodsforenings Aarsmøde**

Dansk Lodsforening har afholdt Aarsmøde i København. I Foreningens Medlemsblad bringes Formandens, Lods G. Thostrups Beretning, hvoraf fremgaar, at Foreningen nu tæller 180 Medlemmer, nemlig 122 statsansatte Lodser, 4 kommunale Lodser, 46 Pensionister og 8 Æresmedlemmer.

Formanden sluttede sin Beretning med en Redegørelse for Uniformsspørgsmaalet. Fra 25 Lodser skete Henvendelse til Bestyrelsen om at undersøge, om der var Stemning for at faa Distinktionerne afskaffet. Der blev rettet Henvendelse til Medlemmerne derom, og Besvarelsen gav det Resultat, at 73 Medlemmer stemte for Afskaffelse, 21 imod og 3 Stemmesedler var ugyldige, det vil altsaa sige, at 97 Lodser af de 122 statsansatte Lodser har dellaget. Hvis man nu benyttede samme Fremgangsmaade som ved de andre Afstemninger, der er foretaget i Aarets Løb, vilde de 25 ikke afgivne Stemmer have været at lægge til de 73, og Tallene vilde da blive 21 Stemmer for Bibeholdelse, 98 for Afskaffelse, en ganske god Majoritet. Den 17. Februar indsendtes Andragendet, og i Skrivelse af 7. Marts fik man Underretning om, at Spørgsmaalet havde været behandlet i Ministeriet med den Afgørelse, at Ministeriet ikke fandt nogen Anledning til at ændre noget i det udstedte Uniformsreglement for Lodsvæsenets Personel.

**Importvarernes Klassificering**

Direktoratet for Vareforsyning har nu udsendt en ny Fortegnelse over alle Importvarers Klassificering i Henshold til Indførselsreguleringen. Den udsendte Varefortegnelse er yderligere suppleret med en Fortegnelse over de Varer, for hvilke der er Udførselsforbud. Fortegnelsen faas i Boghandelen.

**Svensk Damper krigsforlist**

Dampskibet »Ossian«, tilhørende Rederiet »Alfa« i Helsingborg, er ifl. Meddelelse til det svenske Udenrigsministerium fra Generalkonsulatet i Hamborg krigsforlist i Nordsøen. Hele Besætningen blev reddet med Undtagelse af 2. Mskinnester og en Maskinelev, der befrygtes at være druknet. »Ossian« var paa 1769 B.R.T.

**Norske Rederiregnskaber**

Der foreligger i disse Dage Regnskab for »Storli«, Skibsaktieselskab. Der var et Overskud paa Kr. 238,551,56, som er anvendt til Skatter, Afskrivning og Afsætninger. Skibet disponeres af Rederiet Odfjell.

Skibsaktieselskabet »Hassel« har udsendt foreløbig Regnskab for 1940. Som Følge af at man ikke har haft Forbindelse med Selskabets Skibe har det ikke været muligt at afgive noget fuldstændigt Regnskab, idet dette kun omfatter kendte Udgifter i Aaret og Indtægter i de første Maanedre af 1940. Driftsregnskabet viser et Overskud af Kr. 56.476,37 og Gevinst- og Tabskonto et Underskud paa Kr. 24,923,75. Ogsaa dette Selskab disponeres af Akts. Rederiet Odfjell.

**Svenska Lloyd-Planer**

Allerede før Krigen havde Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd Planer om at supplere detts Dampskibslinje paa London med en Flyverute. Rejsende, for hvem det gjaldt om at foretage en Rejse saa hurtigt som muligt, havde lidt efter lidt vænnet sig til at flyve over Malmø og Amsterdam til London, og i Betragtning af Flyveteknikkens Udvikling regnede man inden for Svenska Lloyds Ledelse med, at direkte Flyvetrafik Göteborg—London kunde være et Tidsspørgsmaal. At en sandan Udvikling maatte resultere i indenrigs Flyveruter paa Göteborg baade fra Stockholm og andre Trafikcenter rundt i Landet, turde være en Selvfølge, selv om Jernbanemyndighederne var imod det.

Som Forberedelse til Flyveplanernes Virkeliggørelse, naar Luften og Havet igen engang bliver frie, har Svenska Lloyd nu dannet et Selskab med det Formaal at drive Flyve- og anden dermed beslægtet Virksomhed. Startkapitalen er sat til 10,000 Kr. i Aktier paa 100 Kr. Foruden af Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd og dettes Dattersel-

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

skab Aktiebolaget Silicia er Stiftelsesoverenskomsten underskrevet af Konsul Werner Lundquist samt Direktørerne K. R. Bökman og Elof Heden.

**D. D. P. A.: 8 pCt.**

Bestyrelsen for Det Danske Petroleum Aktieselskab har paa et Tirsdag afholdt Bestyrelsesmøde vedtaget at foreslaa Selskabets aarlige Generalforsamling, der afholdes Lørdag den 21. Juni Kl. 12, af Aarets Overskud at udbetale et Udbytte paa 8 pCt.

I Aarene 1935—38 gav D. D. P. A. sine Aktionærer i alt 15 pCt. (10 pCt. Udbytte + 5 pCt. Bonus); for 1939 var ligeledes bebudet 15 pCt., men efter Vedtagelsen af Udbyttebegrænsningsloven nedsattes Udbyttet til 10 pCt., og for 1940 vil Aktie-Udbyttet, som nævnt, blive 8 pCt. Ved Bedømmelsen af Udbytte maa det dog erindres, at D. D. P. A. ved Selskabets 50 Aars Jubilæum i Juli 1939 udvidede sin Aktiekapital med 50 pCt., nemlig fra 13,6 til 20,4 Mill. Kr. ved Udstedelsen af Friaktier.

**Japansk Havneindvielse**

Japans nye Havn, Havnen Kaihin, der er dannet ved en Sammenlægning af Havnene Tokio og Yokohama, er forleden blevet højtideligt aabnet.

**80 Aar**

En af Sø- og Handelsrettens mest kendte, tidligere Medlemmer, Kaptajn P. C. Bundesen, fyldte Tirsdag 80 Aar. Kaptajn Bundesen blev Sekondløjtnant i Flaaden 1884 og Kaptajn 1902. I en Aarrække gjorde han Tjeneste paa Søkortarkivet, til han 1913 tog sin Afsked. Da Verdenskrigen udbrød, gjorde han dog Tjeneste ved Flaadens Sikringsstyrke. Kaptajn Bundesen blev medlem af Sø- og Handelsretten 1917, og han sad i Retten lige til 1932. Han er ogsaa kendt i Søfartskredse som Skribent. I en længere Aarrække har han redigeret forskellige Søfartsblade.

**70 Aar**

Den 6. Juni fylder tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn Martin Hans Bager, 70 Aar. Kaptajn Bager, der sidst var Fører af s.s. »Møen«, pensioneredes 1936.

**60 Aar**

Den 11. Juni fylder tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn H. Chr. Clausen, 60 Aar. Kaptajn Clausen var i flere Aar Fører af m.s. »Parkeston« i Selskabets Esbjerg—Parkeston Rute og gik i Land ved Udgangen af 1939.

Konsul Jørgen Petersen i Algier fyldte Onsdag 60 Aar. Han er Skibsredersøn fra Marstal, men har i 40 Aar haft sin Virksomhed i fremmede Lande. I en lang Aarrække har han nu virket som Købmand og Vinhandler i Algier, hvor han har en meget betydelig Forretning indenfor Branchen, og hvor han tillige er Havariagent for skandinaviske og udenlandske Forsikringselskaber og Dampskibsselskaber. Siden 1921 er han dansk Konsul i Algier og har i en Aarrække ogsaa været finsk Konsul.

**Ordensdekoration**

Fører af 1. Grad i De Danske Statsbaners Kalundborg—Aarhus Overfart, Kaptajn Chr. Suell Kiersgaard, M. f. D. R., er blevet dekoreret med Ridderkorset.

**25 Aars Jubilæum**

Kaptajn H. H. Hansen fejrede den 10. Maj 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Skibsfører i Det Danske Kul-kompagni.

**Dødsfald**

Kaptajn Christian Nielsen, Odense, er død 55 Aar gammel. Kaptajn Nielsen sejlede for Rederiet A. P. Møller i udenrigsk Fart. Han har i længere Tid været syg, angrebet af en Hjertelidelse.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PB. KVARTAL** ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

AKTIESELSKABET  
**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

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

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

**AARHUS**  
**STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:  
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon: Central 389-7480-15762

Efter Kl. 8 Ordrup 3006

Telgr.-Adr.: Stores

Amaliegade 43,

København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

Brug **Holzappel's**  
**International**  
 Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV**  
**SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



*Tegn Deres  
Forsikringer*

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-

porters and Various

Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**Dansk Stevedore Forenings  
Medlemmer**

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Haasing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KJØGE

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

ODENSE

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.  
H. C. FriisTELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71  
Telegram-Adresse: Broker Privat: 1212

RANDERS

ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 608

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 21

FREDAG 30. Maj 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Naar Historien om den forløbne Uges Begivenheder til sin Tid skal skrives, vil utvivlsomt saavel Luftinvasionen af Kreta som Søkampen paa Atlanterhavet, hvor først den engelske Slagkrydser »Hood« og senere det tyske Slagskib »Bismarck« blev sænkede, blive betragtet som Episoder, der, hvor dramatiske de end har været, dog helt stilles i Skygge af Præsident Roosevelts »Fireside chat« Tirsdag Aften. Denne Tale var en Manifestation af Staternes Stilling til Begivenhederne i Verden og er utvivlsomt kun Præludiet til en storpolitisk Udvikling, om hvis Klimaks næppe nogen kan være i Tvivl.

Af Talens Indhold er der i disse Spalter, bortset fra Udtalelserne om de engelske Skibstab, som allerede var bekendte, kun Grund til at fremhæve Roosevelts stærke Understregning af, at Amerika paa den ene eller anden Maade vilde sørge for, at de til England bestemte Leverancer ogsaa kom sikkert frem til Bestemmelsesstedet, samt den, om muligt, endnu stærkere Betonning af Amerikas Vilje til at gennemføre Doktrinen om Havenes Frihed. Det sidste Punkt kan utvivlsomt kun betyde, at Neutralitetslovens Dage er talte, og amerikansk Tonnage derefter frit kan besjle England. Den aller nærmeste Fremtid vil imidlertid sikkert bringe Svaret paa dette Spørgsmaal, ligesom der sikkert ogsaa snart vil foreligge Meddelelser om de Forholdsregler, der vil blive truffet fra amerikansk Side for at beskytte Leverancerne til England.

Om Udviklingen paa Fragtmarkederne udenfor Blokadelinien er der kun lidt Nyt at berette. Om nogen Forandring i de engelske Regeringsrater er der intet bekendt, men i de frie oversøiske Trades medfører den herskende Mangel paa Tonnage stigende Rater. Af de sidst indgaaede Noteringer skal nævnes: Kul Hampton Roads/Rio \$8.50, Kul Hampton Roads/Lower Plate ca. \$9.—, Hørfø Santa Fe/New York \$26.50, Erts Rio/Baltimore \$14.—. Det bedste Barometer for Manglen paa fri Tonnage er dog Timecharteraterne, og inden for denne Gren synes særlig de amerikanske Operators i Sukkerfarten fra Vestindien til Northern range at være stærkt presserede for Tonnage. Den sidst noterede Rate for handige Baade i denne Fart lyder paa \$13.— for 6 Maaneder. saa nogen snarlig Afslutning paa Krigen venter man aabenbart ikke i New York.

Paa Nærmarkederne er Forholdene i det store og hele uforandrede. I Trælastfarten paa Finland og Sverige bliver Aktiviteten større, efterhaanden som ogsaa de nordlige Pladser aabner, men saavel paa dette Marked som for Størstedelen af de andre Østersøtrades Vedkommende er Rater og Betingelser som bekendt fastlagte. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der kun været stærkt begrænset Aktivitet.

### ØSTERSØEN OG SKIBSFARTEN

Den kendte Geograf og Geopolitiker, Professor *Gudmund Hatt*, har holdt et Foredrag om Østersøproblemer, og han kom heri ind paa Spørgsmaalet om Magten i Østersøområdet og om de Problemer, der rejste sig i Forbindelse hermed. Profes-

sor Hatt nævnte, at det var af stor Betydning for os, at den russiske Ekspansionskraft ikke kom til at ytre sig saa voldsomt i Østersøområdet som frygtet, og at en Svækkelse af England og Tyskland — navnlig Tyskland, mente Professor Hatt — maatte blive farlig for Ligevægten i Østersøområdet, hvis Skæbne er vor Skæbne.

Nogle lignende Tanker om end med andre Ord og med andre Udsigter har Etatsraad *H. N. Andersen* udtalt efter den forrige Verdenskrig.

»Selv om denne vældige krigerske Konflikt, som har været af en saa egenartet Beskaffenhed,« skrev han, »dermed for Nærværende er afsluttet, saa vil utvivlsomt mangeartede Følger af den fortsætte sig langt ind i Fremtiden og maaske før eller senere, under Former, som endnu ikke kan forudses, udarte i andre krigerske Konflikter. Danmarks geografiske Beliggenhed er saaledes, at det under saadanne eventuelle Forviklinger ikke kan føle sig betrygget i Fremtiden anderledes, end det har været i Fortiden. Det maa forudsættes, at Tysklands Fremtidsbestrebelse som Følge af dets Beliggenhed og i Overensstemmelse med dets Virketrang ogsaa i Fremtiden vil være rettet paa at vinde Førerstillingen i Østersøen og Østersølandene. Det maa ligeledes forudsættes, at det under forskellige Former vil forsøge at knytte Rusland saa nær som muligt til sig og ganske særlig at faa Indflydelse paa Organisationen af de rige Erhvervsbetingelser, det udstrakte russiske Rige rummer, og Verdenserhvervet er Grundlaget for baade den politiske og den økonomiske Verdensmagt.«

### SKIBSFARTEN OG FREMTIDEN

Det er Usikkerhedsmomentet, der vejer saa tungt i Øjeblikket i Spørgsmaalet om Skibsfarten og Fremtiden. Hvordan saa end denne vil forme sig, kan man gaa ud fra som givet, at det bliver vanskelige Kaar, den danske Handelsskibsfart faar at kæmpe med. Hvor stor en Flaade vi til sin Tid vil komme til at raade over, staar fuldstændig hen i det uvisse, og man spaar næppe forkert, naar man regner med, at den Tendens, der allerede før Krigen gjorde sig gældende, at Varer fra et bestemt Land til et andet transporteredes fortrinsvis paa et af disse Landes Skibe, yderligere vil blive skærpet. De Toner om et internationalt Samarbejde, som Skibsfarten Gang paa Gang har gjort sig til Talsmand for og understreget var den eneste Mulighed for en Fremtid for Erhvervet, er i den senere Tid helt forstummet, og det kan jo heller ikke nægtes, at de passer meget daarligt til Situationen i Øjeblikket. Dog, en saadan Situation kan selvfølgelig ikke blive stedsevarende, og derfor er det at haabe, at til Trods for alle Vanskeligheder den gamle Tanke, at Skibsfarten i saa høj Grad som muligt skal orientere sig internationalt, maa vinde Terræn paany i en maaske anden og bedre Verden, men i alt Fald i en Verden, hvor vi alle skal leve og virke.

### DANSK ARBEJDSGIVERFORENINGENS GENERALFORSAMLING

Ved Dansk Arbejdsgiverforenings Generalforsamling i København aflagde Formanden, Oldermænd *Eising*, en omfattende Beretning.

Om Lønoverenskomsterne udtalte han, at det sikkert for det danske Samfund havde været gavnligere,

om man i disse for Erhvervene saa vanskelige Tider ikke havde paalagt Erhvervslivet yderligere Byrder til forøget Arbejdsløsn.

Formanden fremhævede, at Arbejdsgiverforeningen har udvidet sit Arbejdsomraade ganske betydeligt, og den har derved paa en Maade faaet et noget andet Ansigt udadtil. Den staar ikke længere alene som en decideret Kamporganisation — den kan blive det igen straks, hvis det bliver nødvendigt — men den staar i høj Grad tillige som en Samfundsorganisation, der er villig til at medvirke ved Løsningen af de Spørgsmaal, Tiden og Udviklingen kræver, uanset om disse Spørgsmaal kan siges at være rene Arbejdsgiver-spørgsmaal. Dette har naturligvis ogsaa tidligere været Tilfældet, men det er udviklet og udvidet stærkt i disse fire Aar.

Jeg er af den Mening, at der derved er sket noget, der er til Nytte og Gavn ikke alene for Arbejdsgiverforeningen, men for hele det danske Samfund, og jeg kan ved denne Lejlighed ikke udtale noget bedre Ønske for Arbejdsgiverforeningen, end at dens ledende Mænd stadig vil forstaa dette, at de altid vil være med til at løse de Opgaver, Tiden og Udviklingen kræver, at de altid vil sætte Samfundets Interesser over egne Interesser og altid være villige til at bringe de Ofre, der er nødvendige, for at dette kan ske.

Et meget stærkt og vedvarende Bifald hilste Formandens Beretningstale.

### NORGES SKIBSBYGNING

Den norske Skibsreder *Johan Stenersen* fra Oslo har været paa Rejse i Sverige og konstateret, at Sveriges Skibsbygningsindustri har Bestillinger flere Aar frem i Tiden, saa Sveriges Skibsbygningsindustri er spærret for norske Bestillinger i den Periode. Skibsreder Stenersen mener derfor, at Norge nu bliver nødt til selv at gaa i Gang med Opgaven at skabe en ny stor Handelsflaade.

Tidligere er kun en Femtedel af den aarlige Tilvækst til den norske Handelsflaade bygget i Norge. Man regner med, at den norske Handelsflaade behøver at faa tilført 250.000 Tons Handelstonnage til et Beløb af omkring 120 Mill. Kr. aarlig — og denne store Tonnage og de mange Penge, som behøves til dette Formaal, vil ikke kunne tilvejebringes uden den norske Stats Medvirken.

I denne Forbindelse agter det nye Regime at skabe et Norsk Skibsfarts Kreditinstitut. Man tænker ikke blot paa Handelstonnagen, men ogsaa paa Hvalfangst- og Fiskeflaaden. Ved Planerne om en udvidet indenlandsk Skibsbygning agter Nordmændene i stor Udstrækning at anvende Helsvejsning, ligesom man vil bygge Farløjer med stor Anvendelse af Letmetaller.

»Svenska Dagbladet« har drøftet Spørgsmaalet om de norske Bestillinger med Direktør *Ernst A. Hedén* ved Götaaverken, der erklærer, at Svenskerne hellere end gerne tager mod norske Bestillinger — men, Forudsætningen er, at Materialer kan skaffes, og at Nordmændene er indforstaaet med de lange Leveringstider, der maa holdes paa Grund af de svenske Værfters store Optagethed. Det maa ogsaa forudsættes, at de norske Kunder kan acceptere de Betalingsvilkkaar, som andre Kunder byder.

### SVENSK SKIBSBYGNING

For nylig foretog Transkoncernens seneste Nybygning, Motorskibet »Mongabarra«, som er bygget ved Götaaverken, Prøvetur. Skibet er et Lastskib paa 9,200 Tons Dødvægt og er bestemt til Transatlantics

Linje mellem Amerika og Australien. Det er 442' 9" langt, 56' 6" bredt og har en Højde paa 38'. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 8-cylindret, fir-takts, enkeltvirkende Dieselmotor paa 5,100 indicerede Hestekræfter, som giver Skibet en Fart af 13<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Knob paa fuld Last.

Ved Eriksbergs mekaniske Værksted søsattes forleden et Motorskib, der fik Navnet »Åhus«. Skibet er paa 2,150 Tons Dødvægt og drives af en totakts, enkeltvirkende B. & W. Dieselmotor, som udvikler 1,950 indicerede Hestekræfter, og som giver Skibet en Fart af 13,5 Knob paa fuld Last.

Kockums Værft i Malmö har fornylig søsat et Motortankskib paa 16,000 Tons. Skibet, som fik Navnet »Falsterbohus«, er et Søsterskib til M/S »Malmöhus«, som blev søsat ved Værftets Hundreedaars-Jubilæum for nogen Tid siden. Det nye Tankskib drives af en 8-cylindret, dobbeltvirkende Kockum M. A. N. Dieselmotor paa 6000 Akselhestekræfter, som vil give Skibet en Fart af 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Knob.

Til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd har Lindholmens Værft i Göteborg fornylig leveret Nybygningen, Motorskibet »Dahlia«, som er Søsterskib til de tidligere leverede »Venezia« og »Industria«, der ligesom Nybygningen »Dahlia« er bygget til højeste Klasse i Lloyds Register og er paa ca. 3000 Tons Dødvægt. Det har aabent Shelterdæk og er udstyret med moderne Lossegrejer, bl. a. en Bom, der kan tage 15 Tons Løft. Fremdrivningsmaskineriet er en Sulzer-Dieselmotor paa 1650 effekt. HK.

### DANSK HANDELSDELEGATION TIL STOCKHOLM

Der føres for Tiden i Stockholm Forhandlinger om den dansk-svenske Samhandel. Den danske Delegation, hvis Formand er Kontorchef *Vestbirk* i Handelsministeriet, afrejste forleden. I Forhandlingerne deltager Direktør *Hartz* som Repræsentant for Industriraadet, Sekretær *Vestberg* for Grosserer-Societetet og Fuldmægtig *Knudsen* for Landbrugsraadet.

### DANSK-SOVJETRUSSISK HANDELSOVERENSKOMST

Udenrigsministeriet meddeler:

Efter forudgaaende Delegationsforhandlinger er Eder den 21. Maj i Moskva blevet undertegnet en Overenskomst om nye Kontingentlister til den dansk-sovjetrussiske Vareudvekslingsoverenskomst af 18. September 1940.

Kontingentlisterne, der gælder indtil Udgangen af April 1942, omfatter en Eksport fra Danmark til Sovjetunionen til en Værdi af 28,5 Mill. Kr. hovedsagelig Maskiner, og en Import her til Landet til et tilsvarende Beløb, bl. a. omfattende Raabomuld, Træ, Raafosfat, Petroleum og andre Naftaprodukter, Raatobak, Foderstoffer og Kemikalier.

Ved en samtidig stedfunden Noteudveksling har man haft Muligheden for en yderligere Udvidelse af Samhandelen for Øje.

— — —

Fra Moskva meddeles:

Den 21. Maj underskrevet i Moskva en Tillægsprotokol til den siden 18. September 1940 gældende Overenskomst vedrørende Vareudveksling og Betalingsudligning mellem Sovjetunionen og Danmark.

Danmark skal levere Sovjetunionen Kraner, Dieselskibsmotorer, Maskiner til Cementfabrikker og andre Maskiner. Til Gengæld vil Sovjetunionen levere Danmark Bomuld, Casolin, Petroleum, Fosfat, kemiske Produkter, Tobak, Tømmer og andre Varer.

Protokollen er fra sovjetrussisk Side underskrevet af Kommissæren for Udenrigshandelen Mikoyan og fra dansk Side af den danske Gesandt i Moskva Bolt Jørgensen.

## HUGO MARX-NIELSEN DØD

Den kendte danske Skibsreder, *Hugo Marx-Nielsen*, er død, kun 46 Aar gammel.

Han var født 18. November 1894 i København som Søn af Skibsmægler Marius Nielsen, og efter at have gennemgaaet Niels Brocks Handelsskole og fortsat sin Uddannelse ved Ansættelser først hos Carl Loeck i Kiel, siden hos Tucker, Wood & Co. i London vendte han hjem og indtraadte i det af Faderen samtidig stiftede Firma Marius Nielsen & Søn i 1916. Til denne Virksomhed har han siden været knyttet, altsaa i 25 Aar, idet han i en lang Aarrække har været Direktør og Medlem af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Progress«.

I adskillige Aar var Hugo Marx-Nielsen i nær Forbindelse med Nautisk Forlag, i hvis Bestyrelse han sad til 1927, og med »Dansk Søfarts Tidende« saavel som med »Scandinavian Shipping Gazette«, hvor den alsidige og altid oplagte shipping man adskillige Gange offentliggjorde aktuelle Artikler om faglige Problemer.

Videre har Hugo Marx-Nielsen været Medlem af Bestyrelsen for Københavns Flydedok og var Formand i A/S Maritime Agency fra 1928. Han var en Tid ogsaa i Bestyrelsen for The Baltic and White Sea Conference og »The Wood Committee«. »I Fragtnævnet udførte han et betydeligt Arbejde og har været sin Fader en virksom Støtte,« udtalte Rederiforeningens Formand, Direktør *J. A. Kørbing*, »gennem de mange vanskelige Aar, saa det er lykkedes Rederiet »Progress« nu ved den nye Krig at slaa med et stort Antal Baade, der er særlig egnede til Nordso- og Østersø-Farten. Han viste altid et friskt Initiativ, der havde Værd ikke alene for hans eget Rederi, men ogsaa for Skibsfarten i sin Helhed.«

Skibsfarten tog dog kun en Del af hans Tid. Hans Interesser var vidtspændende. Først og fremmest var der Sejlsporten, indenfor hvis Organisationer han havde mange Hverv. Literært og kunstnerisk interesseret støttede han en Tid i stort Omfang Kunsten. Siden var det mere praktiske Fag, først Travsporten, sidst Landbruget, han viste Interesse.

Hugo Marx-Nielsen var en hurtig Hjerne, en Mand med Idéer og en Mand ud over det almindelige, en Personlighed, der ved Hjælp af sin Intelligens og mange charmerende Egenskaber opnaaede Resultater, og han havde mange Venner indenfor de forskellige Grene af Samfundet.



## IN MEMORIAM

Dansk Dampskibsrederiforenings Direktør, cand. jur. *E. Møgaard*, udtaler paa vor Anmodning om den afdøde:

Meddelelsen om Skibsreder Hugo Marx-Nielsens Død kom som et smerteligt Budskab til alle, der turde regne sig for hans Venner.

Selv om han i de senere Aar ofte har været alvorligt syg, synes det saa utænkeligt og meningsløst, at denne saa levende og initiativrige Mand skulde kaldes bort i sin bedste Alder, fra sit Hjem og fra alle de Virksomheder, som han med Energi og Dygtighed havde sat sine rige Evner ind paa.

Hvor Hugo Marx-Nielsen færdedes, var der altid Liv og Røre. Man kunde være enig med ham eller uenig, men man kunde ikke lade være at holde af ham og beundre hans enestaaende Vitalitet og den Kraft, med hvilken han gik ind for de Sager, der havde hans Interesse.

Hans Trofasthed og Hjælpsomhed var enestaaende.

Han vil efterlade et dybtfølt Savn i vide Kredse, og Mindet om ham vil blive bevaret i taknemlig Erindring.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Krav om Overliggedagspenge

Ved Sø og Handelsretten var Centralkontoret for Indkøb af Korn- og Foderstoffer og Brødkontoret under fem forskellige Sager indstævnet og krævet dømt til at betale A/S Dampskibsselskabet Vendila i Overliggedagspenge for S/S »E. M. Dalgas«, 21,250 Kr., og for S/S »Erik Boye« 6211 Kr., Dampskibsselskabet Norden i Overliggedagspenge for M/S »Nordkap« 50,289 Kr. og for M/S »Nordfarer« 35,882 Kr. og Dampskibsselskabet Myren i Overliggedagspenge for S/S »Stal« 20,269 Kr. i Anledning af, at disse Skibe i forskellige Havne i U. S. A., efter at være tillastede med Korn og Foderstoffer til Danmark, var blevet opholdt kortere eller længere Tid for at afvente Navycerts fra de engelske Myndigheder.

Sø- og Handelsretten gav Centralkontoret Medhold i, at Navycerts ikke kan henregnes til de Dokumenter, som efter Søloven skal udleveres til Skibe, inden Udløbet af den til Lastning bestemte Tid, og da Skibenes Ophold paa Lastningspladsen ikke kan antages at skyldes en Fare, som Rederierne ikke ved Certepartiets Oprettelse burde have taget i Betragtning, findes Beløbene for Anvendelse af Reglerne i Sølovens Paragraf 136 paa Tidtab ikke at være til Stede.

Centralkontoret blev derfor frifundet og fik tilkendt i Sagsomkosninger af Vendila 1100 Kr., Myren 800 Kr. og Norden 3000 Kr.

## M.s. »Emanuel«s Grundstødning

I Sø- og Handelsretten i København har der været Forhør i Anledning af, at M/S »Emanuel« af Svendborg har været ude for en Grundstødning i Bøgestrømmen mellem Sjælland og Møn.

Af Førerens Rapport fremgik, at Skibet den 6. Marts d. A. afsejlede fra Mømmark, paa Rejse til København, med en Ladning Hvede paa 85 Tons. Skibet ankom samme Dag til Svendborg, og da der herskede haard østlig Kuling, blev det liggende her, til Vinden var flovet af næste Morgen. Da man den 11. Marts naaede den sydlige Del af Bøgestrømmen, tog Skibet Grunden, og da Vandet faldt, blev det staaende, indtil det atter blev Højvande, der bragte Vand under Kølen, og derefter gik Rejsen uhindret til København.

Kaptajn Hans Holm Hansen forklarede iøvrigt, at han mange Gange havde passeret gennem Bøgestrømmen, men aldrig bemærket saa lav Vandstand, som der var i de Dage, da Skibet stod fast. Han havde først kunnet bemærke den lave Vandstand ved at se Stenene inde paa Grunden »forkerte Borre«, men da var han allerede kommet ind i Bøgestrømmen og kunde ikke vende, fordi Farvandet var for snævert.

Bedstemanden bekræftede i det væsentligste Kaptajnens Rapport og Forklaring, dog havde han ikke set Stenene.



### D.F.D.S. genoptager nu Passager-Trafikken til Aarhus og Aalborg

Det Forenede Dampskibsselskab har nu truffet Bestemmelse om Genoptagelsen af Passagertrafikken paa Selskabets Ruter til Aarhus og Aalborg; den vil blive paabegyndt Pinselørdag den 31. Maj og derefter fortsat indtil videre med tre ugentlige Ture til Aarhus og to ugentlige Ture til Aalborg. Ligesom i Fjor Sommer bliver der kun Tale om Dagture.

Paa Aarhus-Ruten vil der blive Afgang fra København Pinselørdag Morgen Kl. 7 og derefter fremtidig hver Onsdag, Fredag og Søndag Kl. 7. Fra Aarhus gaar Baaden Tirsdag, Torsdag og Lørdag Morgen Kl. 8.

Paa Aalborg-Ruten gaar den første Baad fra København Pinselørdag Morgen Kl. 8, og den afsejler derefter fra Aalborg Onsdag den 4. Juni Kl. 8,15. Fremtidig vil Afgangen fra København blive Tirsdag og Fredag Kl. 8, fra Aalborg Torsdag Kl. 4 og Søndag Kl. 8,15. Passagerer til Afgangen fra Aalborg Torsdag Kl. 4,00 vil forsøgsvis fna Tilladelse til at gaa om Bord Onsdag Aften mellem Kl. 20,00 og Kl. 24,00 for Overnatning.

Det Forenede Dampskibs-Selskab gør iøvrigt opmærksom paa, at der kun bliver Adgang til Skibene mod Forevisning af Kontrolbillet, der tidligst 3 Dage før Afgangsdagen udleveres gennem D. F. D.s Billetkontor i Afgangshavnen ved Køb eller Forevisning af gyldig Billet.

Billetten giver kun Ret til Befordring den Dag, hvortil der er udstedt Kontrolbillet, og benyttes den ikke den paagældende Dag, kan den ikke forventes refunderet. Al Passagerbefordring er for den Rejsendes egen Regning og Risiko, og Det Forenede Dampskibs-Selskab paalager sig ingen Erstatningspligt, heller ikke saafremt en Rejse forsinkes, afbrydes, annulleres eller Bestemmelsehavnen ændres, og der derved paaføres den Rejsende ekstra Udgifter, ligegyldig af hvilken Art.

### Det nye Odense-Rederi køber Marstal-Skib

I sidste Uge holdtes stiftende Generalforsamling i det nye Rederi »Odense« A/S, hvis Aktiekapital er 100,000 Kr. fuldt indbetalt. Det vedtoges at købe et Skib, som man allerede har sikret sig Forkøbsret til. Til Bestyrelsen i det nye Rederi valgtes Grosserer S. E. I. Nielsen, Fuldmægtig Michelsen, Grosserer M. P. Hansen, Skibshandler Lauridsen og LRS. Berntsen.

Det nye Skib er Motorskibet »Mercurius«, der er bygget i Marstal og laster 250 Tons, Købesummen er 130,000 Kr.

Det nye Odense-Skib er fragtet for de første Maanedere indenfor Aktionærernes Kreds.

### Fiskerbaadene

Dansk Fiskeriforening har ført Forhandling med Vareforsyningsdirektoratet angaaende Mulighederne for, at der kan blive stillet et fornødent Kvantum Fænis til Raadighed for Erhvervsfiskerne herhjemme til Reparationer og Maling paa Baadene. Fiskeriforeningen har allerede tidligere henvendt sig til Vareforsyningsdirektoratet om samme Spørgsmaal, men fik Afslag. En fornyet Henvendelse har ført til en mundtlig Forhandling om Sagen.

### Sømanden kræver Hyre for den Tid, Skibet var oplagt

Ved Retten i Rudkøbing behandles en Sag, som af Sømand Thorvald Nielsen, Rudkøbing, er anlagt mod Skibsfører Henriksen, Bagenkop. Nielsen kræver Skibsføreren dømt til at betale ca. 3 Mdr.s Hyre.

Nielsen fremlagde i Retten en Søfartshog, hvoraf det fremgik, at han var mønstreret af Skibsføreren i Tiden fra 15. December 1940 til 15. Marts 1941. Han forklarede, at Skibet den 18. Januar var kommet til Bagenkop, hvor det maatte lægge op paa Grund af Is. Skipperen sagde da til ham, at han godt kunde holde et Par Dages Ferie, men at det nok ikke vilde vare ret længe, før han skulde af Sted igen. Der blev ikke talt om Afmønstring. Han hørte imidlertid ikke noget fra Skipperen før den 15. Marts, da han ringede til ham og bad ham komme om Bord i Skibet. I Mellemtiden havde Sømanden to Gange været i Bagenkop for at se til Skibet, hvilket han følte var en Pligt, naar han ikke var afmønstreret, og han vidste, at Skipperen var bortrejs. Sømanden forlangte imidlertid for Tiltrædelse paany at faa udbetalt 3 Maaneders Hyre, men dette nægtede Skipperen, idet han sagde, at det var hans Opfattelse, at begge Parter var indforstaaet med, at der ikke skulde betales Hyre, saa længe Sømanden opholdt sig i Land.

### »Hjejlen« fylder 80

Danmarks ældste Dampskib »Hjejlen« holder trofast ud. Den 1. Juni aabner Sejladsen paa Silkeborgsøerne sin 80. Sæson, og samtidig fylder det gamle Dampskib 80 Aar. Den gamle Skude har prøvet mangt og meget — i Aar skal den prøve at sejle paa Torv.

### Stockholms Rederiförening

I en Skrivelse til det svenske Kommerskollegium har Stockholms Rederiförening anmodet om en Revision af de nu gældende Bemandingsregler. Det hævdes, at disse Regler i adskillige Henseender er strengere end nødvendigt set ud fra et Sikkerhedssynspunkt. Ifølge Foreningen virker Bestemmelserne hæmmende paa Rederivirksomheden. Særlig i Tider, hvor der er Knaphed paa uddannet Dæksmandskab og Maskinmestre, har Bestemmelserne voldt Søfarten ikke ubetydelige Vanskeligheder, og Knapheden kan ventes at blive endnu større, naar Søfarten igen kommer i Gang i sin Helhed, anføres det.

### Den svenske Brændselskommission

Den svenske Brændselskommission regner med, saafremt Importen af Stenkul ikke yderligere forringes, at kunne stille 80,000 Tons Stenkul til svenske Rederiers Disposition i Tiden fra 1. Maj til 31. December i Aar.

### Svenske Fiskerifartøjer Undersøgelser

Der planlægges Udsendelse af nogle svenske Fiskefartøjer til Østersøen for at undersøge visse Fiskerimuligheder. Landbruksdepartementets Fiskerifdeling har i denne Forbindelse oplyst, at et Antal af de Fiskefartøjer, som tidligere fiskede i Vesterhavet og længere borte, vil blive anvendt. Fiskeriet skal foretages med den samme Art Redskaber, som disse Fiskebaade anvendte ved Fiskeriet i Vesterhavet, og man vil formentlig ogsaa forsøge at tærsalte den fangede Fisk. Forsøgsfiskeriet antages at ville vare en Maaned.

### Norsk Tankbaad søsat

Ved Gøtaverken er forleden sat en Tankbaad paa 16,800 Tons d.w. i Vandel til Stenersens Tankrederi i Oslo. Fartøjet, der fik Navnet »R. Stenersen«, er et af de største Fartøjer, der er bygget i Skandinavien. Bygningen er foregaaet efter et af Gøtaverken udeksperimenteret System for Helsevejsning af Tvær- og Langskibsskodder. Ved denne Bygningsmaade er Skroget blevet betydeligt lettere end efter den sædvanlige Bygningsmaade.

### Norske Skibstøb

Efter hvad det forlyder i norske Søfartskredse, har man i nogen Tid haft Kendskab til, at Oslo-Baadene »Marli«, der gik i britisk Tjeneste, er forlist under en orkanagtig Storm. Hele Besætningen er omkommet. Skibet havde fem Officerer om Bord, som alle var norske.

Besætningen, 25—30 Mand, bestod væsentligt af Indere og Kinesere. »Marli« var paa 1150 BRT. og bygget i 1918.

Rederiet for D/S »Hundvåg« har faaet Meddelelse om, at Skibet er krigsforlist i December i Fjor. En Mand af den 15 Mand store Besætning er omkommet. Rederiet har ikke haft Forbindelse med Skibet siden April-Dagene i Fjor.

»Hundvåg« var et mindre Skib paa 630 Brt. og var 33 Aar gammelt.

Ifølge en Opgørelse i norske Blade for nogen Tid siden er 159 Skibe paa tilsammen 563.000 Brt. sænket siden Krigsudbrudet. Opgørelsen omfatter Tabene indtil Slutningen af Februar i Aar. Tabene for Marts og April i Aar udgør 27 Skibe paa tilsammen godt og vel 108,000 Brt. Ialt er saaledes 186 Skibe paa 671,000 Brt. forlist. Tallet af Omkomne opgøres til ialt 779 Sømand. Det er imidlertid kun dem, man kender Navnene paa, og det endelige Tal ligger sikkert adskilligt højere. Af de forliste Skibe kender man i Norge kun Navnene paa 89, og 77 af dem er krigsforlist i britisk Tjeneste.

### S.s. »Lapponia« bjærget

Den finske Damper »Lapponia« af Helsingfors, der for nogen Tid siden sank i Limsfjordens østlige Del, er efter et stort og omfattende Bjærgningsarbejde hævet af Svitzers Dampere »Sigrin« og »Svava« ved Hjælp af de to Løftepontoner »Odin« og »Thor«. »Lapponia« er ført ind til Kysten, hvor Dykkere nu foretager Tætningsarbejde; senere vil Skibet blive bugseret ind til Aalborg Værft for Reparation.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**Byg fra sunket Skib**

Fra »Marianne« af Marstal, der den 23. Marts sank ud for Djurslunds Sydvestkyst, har Stenfiskerfarlojerne »Nordlyset« og »Dykkeren« af Grenaa nu hævet Lasten, der bestod af Byg. Der er hævet 125 Tons, og Byggen menes trods det lange Ophold i Vandet velegnet til Kreaturfoder.

De tre Mand, der var om Bord i »Marianne«, har man siden Forliset intet hørt til, og heller ikke under Bjærgningsarbejdet, hvortil der blev anvendt Dykkere, har man stødt paa Spor, der kunde opklare Gaaden om deres Forsvinden.

**Faaborg-Mommark Ruten**

Man venter, at Faaborg—Mommark-Ruten, som i Øjeblikket ligger stille, vil kunne komme i Gang i Midten af Juni. Ruten indstilledes som Følge af Mangel paa Raaloie til Dieselanlægene, men nu er man i Færd med at indlægge Generatoranlæg, og fra den 15. Juni kan Færgerne komme i Gang igen.

**Bjærgningen af »Hada«**

Det lille Motorskib »Hada« af Groeningen er nu endelig blevet flotbragt efter en enestaaende Bjærgning ved Klitmøller.

»Hada« strandede i Vinteren 1940 og kom efterhaanden til at staa helt paa Land. Svitser byggede da en Bedding ved Skibet, og forleden gled »Hada« ad Slisken ud i Vandet.

Den er nu ført i Havn.

**Bolværksarbejder i Christianshavns Kanal**

Grønlandske Handel har i mange Aar haft Oplægningsplads for sine ældre Skibe, heriblandt de to gamle Ishavsveteraner »Godthaab« og »Gustav Holm« i Christianshavns Kanal bag Handelens Plads — disse Skibe har nu faaet Plads i selve Trangraven, idet Styrelsen har udvidet baade sit Plads- og Vandareal betydeligt med en stor Del af den gamle Flydedoks Areal. Man har derfor nu, hvor Kajen i Kanalen er frigjort, paabegyndt et grundigt Eftersyn af de gamle Træbolværker her.

**Pæleorme i Assens Havn**

Det vil erindres, at en nybygget Dækmole ved Assens Havn for et Aars Tid siden fuldstændig blev ødelagt ved et ganske enestaaende og hurtigt Angreb af Pæleorme. Assens Kommune har nu besluttet at lade den store Skade udbedre, og til dette Arbejde er der bevilget et Beløb paa 80,000 Kr.

**Generatoranlæg paa Færgerne »Taasinge«**

Grundet paa den knebne Brændselsforsyning har man indenfor Svendborg—Vindeby Færgefart drøftet Mulighederne for Sejlsadens Opretholdelse, og man har besluttet sig til at lade Motorfærgerne »Taasinge« forsyne med et Generatoranlæg. Arbejdet vil straks blive paabegyndt. Med denne Foranstaltning skulde man næsten kunne op paa normal Færgefart, idet »Taasinge« dermed igen skal være Hovedfærge, og »Fritz Juel« gaar over til Reserven.

**Norske Klipfisk i Brikelform**

I Norge er man gaet i Gang med at fremstille Klipfisk i Brikelform. Der skal oprettes en Fabrik i Lofoten, og man regner med, at der kan tilvirkes omkring 2000 Kilo Fisk pr. Dag. Fabrikens Kapacitet er imidlertid betydelig større, og man gaar ud fra, at den til næste Aar vil kunne blive fuldt udnyttet. Særlig vil dette afhænge af Tørraanlægets Kapacitet, som man i Øjeblikket ikke kan beregne helt bestemt. Presseanlægget klarer derimod sin Opgave.

**Træskibsbyggeri udvider**

Schrøder & Nielsens Skibsbyggeri, Aarhus, agter at udvide sit Skibsværft, saaledes at man bliver i Stand til at bygge Fiskerfartøjer paa omkring 40—50 Tons.

Da der er Efterspørgsel efter Fiskekuttere af den store Type, venter Aarhusværftet at komme til at levere en Række af disse Nybygninger.

**Skoleskibet »Danmark«**

I Flyverbrev, dateret den 9. Maj, melder Kaptajn Knud Hansen »Alt vel« om Bord i Statsskoleskibet »Danmark«.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

**Vestjydsk Fiskeriforenings Generalforsamling**

Paa Vestjydsk Fiskeriforenings Generalforsamling foreleden oplyste Formanden, Claus Sørensen, til Indledning, at i Aarets Lob er 8 Kullere gaet tabt, og 21 Fiskere fra Fartøjer indenfor Foreningens Omraade har mistet Livet. Et stort Antal Fiskere fra Esbjerg, Skagen og Frederikshavn opholder sig i udenlandske Havne uden at kunne komme hjem.

Selv om Farerne blev store ved at udøve Erhvervet i det svundne Aar, kom Udbyttet ogsaa til at antage en stigende Tendens, næsten mere end man havde turdet haabe. Trods Knaphed paa Brændselsolie og stor Oplægning i de bedste Sommermaaneder blev Aaret 1940 alligevel i produktionsmæssig Henseende af samme Omfang som i det foregaaende Aar, medens Priserne laa noget bedre, saaledes at Fordyrelsen af den daglige Drift stort set kunde ophæves; for enkelte søgaaende Fartøjers Vedkommende blev Resultatet endog økonomisk set bedre end de nærmest foregaaende Aar.

I indeværende Aar har den tiltagende Bestand af Fisk i vore Farvande paany vist sig at være en Kendsgerning, og i 1940 indbragtes der godt 9 Mill. kg Fisk mere end Aaret forud, og der opnaedes ca. 8 Mill. Kr. mere for Fangsten end i 1939.

**Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond**

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond har afholdt Aarsmøder i København.

Formanden, *Mouritz Madsen*, aflagde Beretningen og mindedes de danske Sømand, som havde sat Livet til ved de mange Krigsforlis.

Fondets Hjem i Valdemarsgade havde som sædvanlig været i Drift hele Aaret, og de tre Rekreationshjem, Strandvejshjemmet »Brinkly«, »Prins Georgs Hjem« ved Helsingør og Hvilehjemmet i Lillerød, havde holdt aabne en Del af Sæsonen. Fondets øvrige Virksomhed for Søens Gamle og deres Enker havde været fuldt opretholdt, og ved en gennemført sparsommelig Administration kunde man trods svigtende Indtægter afslutte Regnskabet med et beskedent Underskud.

Til Forretningsudvalget nyvalgte Kaptajn *A. P. Andersen* og Fuldmægtig *O. Vørsing*.

**40 Aars Jubilæum i D.F.D.S.**

En af Det Forenede Dampskibs-Selskabs kendte Skibs-officerer, Kaptajn *E. zum Vohrde*, fejrede Søndag den 25. Maj 40-Aars Dagen for sin Ansættelse i Selskabets Tjeneste.

Kaptajn zum Vohrde kom tidligt til Søs, bl. a. i store udenlandske Sejlskibe. Efter Marinertjenesten i 1897, i Korvetten »Dagmar« paa Togt til Island og til 900 Aars Jubilæet i Trondhjem, gik han ud fra Hamborg med den 3000 Tons store tyske 4-mastede Bark »Schiffbech« paa Jordomsejling. Efter Navigationsuddannelse paa Bogs indtraadte han 1901 som Styrmand i D. F. D. S.s Fragt- og Passagerdamper »Laura« i Islandsfarten.

Kaptajn zum Vohrde var med som 1. Styrmand i 1921 med D. F. D. S.s Damper »Island« til Grønland, da Kongen og Dronningen, Kronprinsen og Prins Knud tog paa Rejse dertil.

**Fyr- og Vagervæsenet**

Marineministeriet har ansat Konstruktor-Aspirant af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet *A. Dahl Jensen* som Konstruktor af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet og Fyrpasser *A. Meyer Nielsen* som Fyrassistent, begge fra den 1. Juni.

**Søkortarkivet**

Marineministeriet har ansat Intendantur-Kvartermester af 1. Grad i Reserven *E. G. Koch Jørgensen* som Regnskabsfører ved Søkortarkivet fra den 1. Juli.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

## NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN <sup>A</sup>/<sub>S</sub>  
er Stedet

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

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

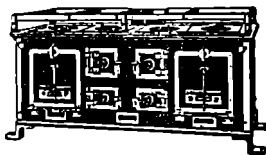
**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

6RUNDLA8T1848

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



til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
V A S A (Finland)

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

Grundlagt 1874

**Th. Höeg + Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13770.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 29. Maj 1941.

Nr. 22.

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

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

## I. Østersøen.

872. Sverige. Utlängan-Landsort. Bergkvara Havn. Afmærkning forandret.  
(U. f. s. Nr. 21/1087. Stockholm 1941.)  
Stagen uden Topbetegnelse paa  $56^{\circ} 23'_{,35}$  N.  $16^{\circ} 05'_{,70}$  E. i *Bergkvara Havn* er  
ombyttet med en Stage med Kost.
873. Sverige. Utlängan-Landsort. Lystønder genudlagt. Bifyr slukket.  
(U. f. s. Nr. 21/1132. Stockholm 1941.)  
1. Lys- og Fløjtetønderne *Blackan* c.  $57^{\circ} 28'$  N.  $16^{\circ} 51'$  E. og *Kungsgrund* c.  
 $57^{\circ} 41'$  N.  $16^{\circ} 56'$  E. samt Lystønden *Ölands norra grund* c.  $57^{\circ} 29'$  N.  $17^{\circ} 10'$  E. er atter  
udlagt paa Plads.  
2. *Ölands norra udde* Bifyr er slukket.  
(E. f. S. Nr. 3/183 1941.)
874. Sverige. Södertälje-Femörhuvud. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 21/1085. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Skepna* c.  $58^{\circ} 45'$  N.  $17^{\circ} 21'$  E. *Långskär. Bergö.*  
(E. f. S. Nr. 5/282 1941.)
875. (T). Sverige. Stockholm Skärgeard. Värmölandet—Viggsö Sejlløb. Spræng-  
ningsarbejder. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 21/1131. Stockholm 1941.)  
I Tiden 20. Maj—20. Juli 1941 foretages Sprængningsarbejder fra Pladsen c. 150 m  
W. for *Nyvarp* Fyr paa c.  $59^{\circ} 24'_{,3}$  N.  $18^{\circ} 31'_{,6}$  E. Før og under Sprængningerne udsættes  
Vagtposter, dels ved Fyret, dels paa Pynten c. 350 m W. for Fyret, som om Dagen viser  
et rødt Flag, om Natten en rød Lanterne.  
Da Sprængstykker kan kastes langt ud i Søen, advares man mod at passere Stedet,  
naar Advarselssignalet afgives.

876. Sverige. Stockholm Skærgaard. Granhamnsfjärden—Kanholmsfjärden. (Röd-lögaleden). Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 21/1130. Stockholm 1941.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 11/501 1941 meddeles, at de deri nævnte Forandringer ved *Stenkobbsgrund* Fyr paa c. 59° 26' N. 18° 57' E. nu er foretaget.  
(E. f. S. Nr. 11/501 1941.)
877. Sverige. Bottniske Bugt. Härnösand Radiostation atter aabnet.  
(U. f. s. Nr. 21/1137. Stockholm 1941.)  
*Härnösand* Kystradiostation paa c. 62° 44',<sub>3</sub> N. 18° 07',<sub>8</sub> E. er atter aabnet for Skibstrafik.  
(E. f. S. Nr. 8/384 1941.)
878. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 28/1082. Stockholm 1941.)  
Samtlige *svenske* Kyst-, Led- og Havnefyr mellem Breddeparallelernerne 63° 00' N. og 63° 35' N. samt W. for Meridianen 19° 50' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 6/324 1941.)
879. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 14/437 og 14/438. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Korsö* c. 63° 11',<sub>1</sub> N. 21° 08',<sub>6</sub> E. *Stora Högsjär. Kopparfuruskär. Tjärnbådan. Gåsgrund* c. 63° 05',<sub>1</sub> N. 21° 13',<sub>3</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 5/286 1941.)
880. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Indsejling. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 14/440. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Dersiskärsgrund* c. 63° 04',<sub>5</sub> N. 20° 49',<sub>2</sub> E. *Rönnskärsbådan. Djupskär. Lilla Svartbådan. Lillsand. Medelbådan. Veckargrund. Nagelprick. Fågelskär. Storchästen* c. 63° 07',<sub>0</sub> N. 21° 22',<sub>2</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 5/287 1941.)
881. Finland. Bottniske Bugt. Kaskö Indløb. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 14/439. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Tärngrund* paa c. 62° 20',<sub>9</sub> N. 21° 14',<sub>0</sub> E., *Brandskogsudden* og *Kaskö övre* og *nedre* er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 5/290 1941.)
882. Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 14/410. Helsingfors 1941.)  
*Palva* c. 60° 27',<sub>8</sub> N. 21° 38',<sub>1</sub> E. *Ammänletto. Kettumaa. Ruotsalainen. Aukko-luoto* c. 60° 21',<sub>2</sub> N. 21° 43',<sub>0</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 4/237 1941.)
883. Finland. Skärgårdshavet. Åbo skärgård. Loukeenkari Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 14/411. Helsingfors 1941.)  
*Loukeenkari* Fyr paa c. 60° 19',<sub>6</sub> N. 21° 50',<sub>3</sub> E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/238 1941.)
884. Finland. Skärgårdshavet. Åbo skärgård. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 14/409. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Rautakallio (Järngrundet)* c. 60° 24',<sub>4</sub> N. 22° 08',<sub>7</sub> E. og *Kauppakari (Köpmansgrund)* c. 60° 23',<sub>8</sub> N. 22° 07',<sub>8</sub> E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/240 1941.)
885. Finland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 14/402. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Ålgsjö* c. 59° 59',<sub>0</sub> N. 23° 59',<sub>3</sub> E. og *Karlshamnssudd* c. 59° 59',<sub>1</sub> N. 24° 20',<sub>6</sub> E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/242 og 4/244 1941.)

886. Finland. Finske Bugt. Helsinki Fyrskib genudlagt.  
(Telegram fra Lodskontoret, Helsingfors, 20/5 1941.)  
*Helsinki* Fyrskib paa  $59^{\circ} 56' N.$   $24^{\circ} 58' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 4/245 1941.)
887. Finland. Finske Bugt. Helsingfors skærgård. Fyr atter tændt.  
(U. f. S. Nr. 14/436. Helsingfors 1941.)  
Fyrene *Hästnüssund* c.  $60^{\circ} 09',5 N.$   $25^{\circ} 03',1 E.$  *Koholm* og *Neitsylsaari* er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/247 1941.)
888. Finland. Finske Bugt. Kalbådgrund Fyrskib genudlagt.  
(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors 25. Maj 1941.)  
*Kalbådgrund* Fyrskib paa c.  $59^{\circ} 58' N.$   $25^{\circ} 36' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 4/248 1941.)
889. (T). Tyskland. Memel. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.  
(N. f. S. Nr. 21/1415. Berlin 1941.)  
Lys- og Fløjtetønden *Memel* paa c.  $55^{\circ} 44' N.$   $21^{\circ} 01' E.$  er midlertidigt inddraget.
890. Tyskland. Danzig Bugt. Weichselmünde E. Skydeøvelser. Spærret Omraade.  
(N. f. S. Nr. 21/1416. Berlin 1941.)  
De 4., 5. og 6. Juni 1941 Kl. 0700—1700 afholdes Skarpskydningsøvelser ud over Havet fra en Plads netop E. for *Weichselmünde*.  
Fareomraadet, der har en Bredde af c. 1 Sm, strækker sig c.  $3\frac{1}{2}$  Sm i NE.-lig Retning fra Land og er under Skydningen spærret for Sejlads.  
*Weichselmünde* c.  $54^{\circ} 24' N.$   $18^{\circ} 41' E.$
891. Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.  
(N. f. S. Nr. 21/1417. Berlin 1941.)  
E. f. S. Nr. 1/45 og 13/530 annulleres og erstattes med:  
1. I *Danzig* Bugt er et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinien mellem nedennævnte Punkter, spærret for Skibsfart og Fiskeri:  
Fra  $54^{\circ} 46' N.$   $18^{\circ} 30' E.$  til  $54^{\circ} 50' N.$   $18^{\circ} 30' E.$   
til  $54^{\circ} 50' N.$   $19^{\circ} 20' E.$  til  $54^{\circ} 31' N.$   $19^{\circ} 20' E.$   
-  $54^{\circ} 24',4 N.$   $19^{\circ} 10',0 E.$  til  $54^{\circ} 24',2 N.$   $18^{\circ} 45',8 E.$   
-  $54^{\circ} 33' N.$   $18^{\circ} 38' E.$  til  $54^{\circ} 32',5 N.$   $18^{\circ} 34',0 E.$   
2. For Fiskeriet frigives inden for dette Omraade et Omraade, der ligger W. for Forbindelseslinien mellem Punkterne  $54^{\circ} 43',0 N.$   $18^{\circ} 37',9 E.$  og  $54^{\circ} 32',7 N.$   $18^{\circ} 35',9 E.$   
3. *Gotenhafen* og *Neufahrwasser* kan anduves ad følgende Veje:  
a) Fra  $54^{\circ} 52',3 N.$   $18^{\circ} 54',0 E.$  til  $54^{\circ} 35',0 N.$   $18^{\circ} 54',0 E.$ , derfra med Kurs 275° til  $54^{\circ} 35' 26'' N.$   $18^{\circ} 46' 00'' E.$  og derfra til  $54^{\circ} 33' 27'' N.$   $18^{\circ} 40' 00'' E.$  og derfra til Anduvningstønderne for *Gotenhafen* eller *Neufahrwasser*.  
b) Ved at gaa E. og S. om det i (1) nævnte spærrede Omraade.  
Denne sidste Rute er kun tilladt for *tyske* Skibe om Dagen.  
(E. f. S. Nr. 1/45 og 13/530 1941. Kort Nr. 181.)
892. Tyskland. Grossendorf. Skydeøvelser.  
(N. f. S. Nr. 21/1418. Berlin 1941.)  
Indtil videre afholdes Skydeøvelser ud over Søen fra et Punkt c.  $1,1$  Sm NW. for *Grossendorf*. Fareomraadet over Søen ligger indenfor en Cirkellinie med c.  $8,7$  Sm Radius og med Skydepladsen som Centrum.  
*Grossendorf* Havn hører ikke til Fareomraadet.  
Fareomraadet er paa Skydedage spærret for al Trafik. Patrouillefartøjernes Anvisninger skal ubetinget følges.  
(Se Tillæg.)

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

### 893. (T). Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib ombyttes midlertidigt med Lys- og Fløjtetønde.

Den 4. Juni 1941 eller snarest derefter vil *Lappegrund* Fyrskib paa  $56^{\circ} 03' (42'') N.$   $12^{\circ} 37' (31'') E.$  i c. 2 Dage blive ombyttet med en hvidmalet Lys- og Fløjtetønde, mærket *Lappegrund*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $15^s$ , Blink c.  $1,5^s$ , Mørke c.  $2^s$ , Blink c.  $1,5^s$ , Mørke c.  $10^s$ .

### 894. Sverige. Sundet. Malmö. Lys- og Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 21/1097. Stockholm 1941.)

Lys- og Klokketønden *Röderprick* paa c.  $55^{\circ} 38' N.$   $12^{\circ} 59' E.$  ved Indsejlingsrenden til *Malmö* Havn er atter udlagt paa Plads.

### 895. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarron. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 23. Maj d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $4,3$  m i E.-Siden af Renden,  $5,5$  m i Midten af Renden og  $3,4$  m i W.-Siden af Renden.

Udenfor Fyrinien findes et bugtet Løb med  $5,9$  m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.

c.  $54^{\circ} 52' N.$   $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$

(E. f. S. Nr. 17/676 1941.)

### 896. Danmark. Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Koster Rende. Afmærkning forandret.

*Koster Knigge* røde Stage med 2 opadvendte Koste paa  $54^{\circ} 59' (30'') N.$   $12^{\circ} 13' (00'') E.$  er inddraget. Den umiddelbart E. for Pladsen beliggende røde Spidstønde er flyttet ud til den S.-lige Kant af *Koster Rende*.

(E. f. S. Nr. 43/2460 1940. Kort Nr. 161. Søm.-Fort. Side 79, Nr. 12 og 13.)

### 897. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke E. Sugeledning etableret og afmærket. Sejladsforbud.

Paa E.-Siden af *Avernakke* udfor Administrationsbygningen er udlagt en Sugeledning, der strækker sig fra Land 80 m i Retning  $56^{\circ}$ . Ledningen fastholdes af Pæle, der naar op til c. 10 cm under Vandoverfladen. Ledningens NE.-Ende paa  $55^{\circ} 18' (05'') N.$   $10^{\circ} 47' (41'') E.$  er afmærket med en hvidmalet Pæl bærende et Skilt med Paaskriften: *Al Sejlads mellem hvide Pæl og Land forbudt. Havneudvalget.*

(Kort Nr. 143 og 140. Danske Lods III., Side 89.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 898. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa. Sirene og Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.

Sirenen ved *Grenaa* Havn E.-lige Vinkelfyr paa  $56^{\circ} 24' 47'' N.$   $10^{\circ} 56' 07'' E.$  samt *Grenaa* Radiofyr er midlertidigt ude af Virksomhed paa Grund af Reparation.

### 899. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Fløjtetønde genudlagt.

*Mariager Fjord* Fløjtetønde paa  $56^{\circ} 41' (40'') N.$   $10^{\circ} 30' (12'') E.$  er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

(E. f. S. Nr. 52/2898 1940.)

### 900. Sverige. Kattegat. Laholmsbugten. Grötvik Havn. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 21/1098. Stockholm 1941.)

Et nyt Fyr er tændt paa Yderenden af *Grötvik* Havns S.-lige Bølgebryder paa  $56^{\circ} 38',_{44} N.$   $12^{\circ} 46',_{97} E.$  Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert  $1^m$ .

Flammens Højde: 4,7 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrlanterne paa firkantet Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- |                                     |                                   |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra Land til 312°. | 4. Hvidt i Pejl. fra 42° til 77°. |
| 2. Hvidt i — - 312° - 19°.          | 5. Rødt i — - 77° - Land.         |
| 3. Grønt i — - 19° - 42°.           |                                   |

(Kort Nr. 102 og 100.)

**901. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Sirene atter i Orden.**

Sirenen ved *Oddesundbroens* Gennemsejling er atter i Orden.

c. 56° 35' N. 8° 34' E.

(E. f. S. Nr. 18/728 1941.)

**902. (T). Sverige. Skagerrak. Malö sund. Oplysning om Sejløb.**

(U. f. s. Nr. 21/1136. Stockholm 1941.)

Paa Grund af Sprængningsarbejder er kun den S-lige Del af *Malö sund* paa c. 58° 12' N. 11° 29' E. aaben for Sejlads. I Sundet er midlertidigt udlagt 2 Stager med Kost med en indbyrdes Afstand af c. 100 m. Sejladsen skal foregaa S. om disse Sømærker.

(E. f. S. Nr. 19/786 1941.)

**903. Norge. Skagerrak. Tregde Anduvning. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.**

(E. f. S. Nr. 9/208. Oslo 1941.)

Den i E. f. S. Nr. 36/2133 1940 nævnte Skibsfartshindring i 29 m Vand paa c. 57° 59',9 N. 7° 35',5 E., E. for *Langøy*, er forgæves eftersøgt.

6 m-Kurven NW. for *Langøy* Fyr strækker sig, som Kortet viser, 60—70 m ud fra Fyret. En sort Stage vil blive udlagt paa dette Sted, hvorom nærmere vil blive meddelt senere.

(E. f. S. Nr. 36/2133 1940.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**904. Rusland. Hvide Hav. Jijginsk Island. Ledefyr nedlagt.**

(U. f. s. Nr. 21/1105. Stockholm 1941.)

De to Ledefyr paa 65° 11' 40" N. 36° 48' 40" E. er nedlagt.

**905. Finland. Petsamo. Nyt Taarn til Taagesignalklokke opført ved Indsejlingen til Liinahamari.**

(U. f. s. Nr. 14/433. Helsingfors 1941.)

Paa *Kultakuru* Klippen er paa 69° 42' 20" N. 31° 26' 50" E. opført et firkantet Betontaarn til en Taagesignalklokke. Taarnets Højde er 3 m og Bredden 3 m. Ovenpaa Taarnet er anbragt et 1 m højt Gelænder.

**906. (P). Finland. Petsamo. Nyt Radiofyr opføres.**

(U. f. s. Nr. 14/432 og 14/435. Helsingfors 1941.)

Paa *Nurmensätö* Pynt bliver paa 69° 42' 10" N. 31° 25' 20" E. opført et roterende Radiofyr. Radiofrekvens: 1585 kc/s (189,3 m). Tonefrekvens: 800 c/s, som forandres for hver 10. Grad til 400 c/s.

Radiofyrrhuset, som er opført af Træ, er 5 m højt. Ved Huset opføres 1 Flagstang og 2 Antennemaster. Noget lavere paa Fjeldet er 50 m fra Huset opført et ottekantet Antennetaarn af Træ. Paa Fjeldets Top er 100 m fra Radiofyrrhuset et Trætaarn med en Vindmotor. Alle Bygninger er indtil videre umalede.

**907. Finland. Petsamo. Liinahamari. Sejladsforskrift.**

(U. f. s. Nr. 14/434. Helsingfors 1941.)

Skibe paa Vej til *Liinahamari* Havn bør, efter at have rundet de udfor *Vardo* liggende norske Øer, holde sig W. for Meridianen 31° E. til de nærmer sig *Vuoremi* Fyr paa c. 69° 47',4 N. 30° 50' E. og derefter gaa langs Kysten.

De finske Territorialfarvande er minefri indtil 3 Sm fra Kysten. Lods faas ved *Nurmensätö*.

(E. f. S. Nr. 11/493 1941.)



**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. *Tyskland:*  
 N Nautischer Funk-Sprechdienst, Ausgabe 1941.  
 N Zeitsignale, Særtryk af „Nautischer Funkdienst 1941“.

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

908. Danmark. Lille-Bælt. Tvingsbjerg Vinkelfyr W. Skibsfartshindring fjernet. Afmærkning inddraget.

Den i E. f. S. Nr. 49/2732 1940 rapporterede Skibsfartshindring paa c. 55° 18',<sub>6</sub> N. 9° 51',<sub>8</sub> E. er fjernet. Den ved Hindringen udlagte Vragvager med 2 grønne Flag er inddraget.

(E. f. S. Nr. 49/2732 1940.)

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

909. (T). Danmark.  $\frac{3}{4}$  Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

Under militære Skarpskydningsøvelser, som i Maj og Juni Maaned 1941 skal afholdes paa *Melby-Tollerup* Overdrev mellem *Asserbo* Plantage og *Liseleje* Plantage, vil Overdrevet samt den NW. for nævnte Terræn værende Del af Kysten og Havet indtil en Afstand af c. 3¼ Sm være spærret for Passage, som følger:

I M a j Maaned: Hver Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag fra Kl. 0700 til Solnedgang.

I J u n i Maaned: Hver Dag saavel Dag som Nat.

Langs *Asserbo* Plantages W.-Side fra Kysten til *Rævehuslinien* og langs *Liseleje* Plantages E.-Side vil blive opstillet Afvisere. Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydningen varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.

Der vil endvidere blive skudt fra Flyvemaskine mod Sløbemaal. Maskinerne flyver langs Kysten mellem Midten af *Liseleje* Plantage og til c. *Brantehjørq.*

Grundet paa Livsfare forbydes al Færdsel paa nævnte afspærrede Areal samt Sejlads paa den afspærrede Del af *Kattegat* paa nævnte Dage og Tider, herunder hele Juni Maaned.

*Asserbo* Plantage: c. 56° 01' N. 12° 01' E.

**Ekstra-Tillæg.****I. Østersøen.**

910. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib genudlagt.

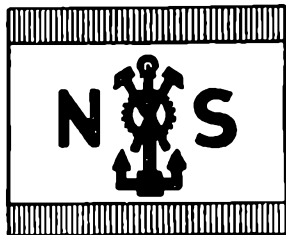
(Telegram fra Lodskontoret i Åbo, 28/5 1941.)

*Rauma* Fyrskib paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 1/25 1941.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

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

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus Hassing & Drescher	Stevedore
Assens H. V. Jacobsen	Stevedoring
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Schultz
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	
Kallundborg Jørgen Schultz	
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	Oldatevedore
København Holger Jørgensen	
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m. i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Teglværkshavnen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Boljer, Pæle eller ved andet Skibs Yderalde. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder o. s. v. Ind- og Udtagnings af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Lødning. I Frihavnen besorges Losning og Lødning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opslagning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons. Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjstænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 800 Kr. (alt med et Tillæg af for Tiden 40 pCt.). — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibe og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m. i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træslibbyggeri. Bullebedding, 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 1808 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lødning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træslibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet "Lappegrunde". Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: 1 Havn 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 30 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træslibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingou 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. Værefgift: Moderat. Bugsering, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 18 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træslibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 22

FREDAG 6. Juni 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Skibsfartens Vilkaar efter Krigen interesserer tilsyneladende tyske Shippingkredse stærkt, idet der jævnlige fremkommer Artikler i tyske Handels- og Shippingblade om dette Emne. Spørgsmaalet var saaledes for nogle Dage siden Genstand for en længere Udredning i »Hamburger Fremdenblatt«, der konkluderede i, at Hamburg var det naturlige Centrum for Østersørummets oversøiske Handels- og Skibsfartsin-teresser.

Hvad der sagligt kan indvendes herimod fra dansk Synspunkt er allerede fremført i en ledende Artikel i Dagbladet »Børsen«, men der er yderligere en enkelt Passus i den tyske Udredning, som fortjener en nærmere Undersøgelse, nemlig, som det fremhæves i Hamburger Bladet, at saasnart Freden er inde, vil der melde sig en uhyre Hunger efter Varer, og heroverfor vil der kun være en stærkt reduceret Handelsflaade til Disposition. Den første Tese vil, desværre kun, jo sikkert vise sig at holde altfor godt Stik, men Spørgsmaalet er for dette Punkts vedkommende, om det kontinentalt-europæiske Storrøm, som er det Begreb, den tyske Forfatter opererer med, har de tilstrækkelige finansielle Resourcer til at tilfredsstille denne Varehunger, især for de oversøiske Varers vedkommende, og hvad den anden Del af den tyske Paastand angaar, saa underbygges den ikke af Erfaringerne fra den sidste Krig, da Verdenstonnagen voksede fra 49.0 Mill. Br. Reg. Tons pr. 1. Jan. 1914 til 50.8 Mill. Br. Reg. Tons pr. 1. Jan. 1919, eller med ca. 1.8 Mill. Br. Reg. Tons, og det til Trods for at Ødelæggelsen af Handels-tonnage ogsaa den Gang var betydelig.

Forholdene m. H. t. Nybygninger til Erstatning for den ødelagte Tonnage er naturligvis ikke helt de samme nu som under Krigen 1914—18, idet Luftvaabnens Udvikling har medført, at de Krigsførendes Skibsbygningsscentre kan blive udsat for alvorlige Afbræk gennem Bombardementer, men som U. S. A. den Gang, da det tonnagemæssigt begyndte at knibe for de Allierede, var i Stand til at forcere Tonnagenybygningen fra et Gennemsnit af ca. 150.000 Br. Tons i Tiaaret 1905—15 til ca. 380.000 Br. Tons i 1916, ca. 320.000 Br. Tons i 1917, ca. 2.6 Mill. Br. Tons 1918, for endelig at naa Rekordtallet af ca. 3.58 Mill. Br. Tons i 1919, hvorved U. S. A. fra at være en Søfartsnation af anden eller tredje Rang sprang op paa Andenpladsen efter England, saaledes er der ogsaa nu Grund til at tro, paa Basis af de fra Amerika foreliggende Meddelelser, at der fra Staternes Side vil blive gjort en meget alvorlig Anstrængelse for ikke alene at udbygge Landets egen Handelsflaade, men ogsaa for at erstatte de engelske Skibstaber, og det er i denne Forbindelse vel værd at have for Øje, at U. S. A.'s industrielle Kapacitet er betydelig større, ikke alene faktisk, men ogsaa relativt, end for 25 Aar siden, og ogsaa, hvad der er lige saa vigtigt, at U. S. A. disponerer over de nødvendige Raastoffer.

Om Udviklingen paa de oversøiske Markeder er der stadig kun meget lidt Nyt at fortælle. Til Trods for de daglige Sænkninger af engelsk eller engelsk-kontrolleret Tonnage er de britiske Regeringsrater uforandret 120/- fra River Plate til UK. og 17/6 d. pr. Qr. fra St. Lawrence til U.K.- I de frie Markeder gør

Tonnageknapheden sig stadig gældende, og den begrænsede Mængde fri Tonnage, der findes, er i Stand til at opnaa stadig højere Rater. Kul fra Hampton Roads til Sydamerika har betalt \$9:- Basis Buenos Ayres og for Hørfø fra Santa Fe til New York er gentaget \$26:-. Fra Lower Plate indikeres iøvrigt \$7.50 for tungt Korn til Santos, og for Hvede til Lissabon er Raten nu naaet op i \$40:-. Efterspørgslen efter Tonnage for Erts for amerikansk Regning synes knapt saa fremtrædende som for nogle Uger siden, hvad Grunden her-til nu end er. Vizagapatam/USNH. indikerer stadig \$26:-, mens Durban/Baltimore vil betale \$20:-.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stort set uforandrede. Der er stadig en Del Trælaster fra Øst-søen til tyske og hollandske Havne til uforandrede Rater, ligesom der noteres adskillige Laster fra Tyskland til saavel Østersødestinationer som til norske Havne. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark er der kun begrænset Aktivitet.

### GROSSERER-SOCIETETETS HANDELSBERETNING FOR 1940

Grosserer-Societetets Komité har udsendt sin Handelsberetning for Aaret 1940, indeholdende i sig indledende Afsnit en kort, almindelig Oversigt over det forløbne Aars økonomiske Struktur, hvori det bl. a. hedder:

»De voldsomme Begivenheder, som i Løbet af 1940 indtraadte saavel paa det militære som det politiske Omraade, undlod ikke at paavirke de økonomiske Forhold paa det stærkeste. Tidligere Tidens Verdensmarked med international Handel og internationale Priser er i stor Udstrækning ophørt at eksistere, i hvert Fald for Størstedelen af Kontinentaleuropas Vedkommende, og i England, som vel stadig er stor Konsument af oversøiske Varer, er Prisdannelsen efterhaanden kommet til at ligge uden for Verdensmarkedets. Tilbage som egentligt Verdensmarked bliver væsentlig kun de Omraader, som ligger uden for Europa, og som endnu aktivt deltager i Verdenshandelen, med U. S. A. som ledende Faktor.

Medens denne Kreds af oversøiske Lande afgjort har haft Overflod paa de fleste Raastoffer — en Overflod, som yderligere er blevet stimuleret af gunstige Høstresultater i den vestlige Halvkugles Lande — har samtidig en Række europæiske Lande kæmpet med Raastofvanskeligheder, dels som Følge af svigtende Tilførsler, dels paa Grund af nedadgaende Høstudbytte, som meget ofte følger i Krigens Køl-vand.

I Europa er Resultatet da ogsaa blevet vidtrækkende Rationerings-Foranstaltninger samt omfattende Forbrugs-Nedsættelser i en lang Række Lande. Samtidig er Erstatningsvarer, som man tidligere ikke har benyttet sig af, i vidt Omfang kommet til at spille en Rolle i den kontinental-europæiske Økonomi, navnlig efter at de Overskudslagre af Stabelartikler, der eksisterede ved Krigsudbrudet i September 1939, efterhaanden er blevet brugt op.«

Handelsberetningens Hovedindhold er iøvrigt som sædvanlig en Række Special-Fremstillinger af Forholdene inden for de enkelte Varebrancher samt en lang Række Skrivelser og Responsa vedrørende aktuelle Handelsspørgsmaal, der i Aarets Løb er udfærdiget af Grosserer-Societetets Komité.

## DEN ØKONOMISKE SITUATION I U. S. A.

Den bekendte svenske Nationaløkonom Bertil Ohlin har i svenske og danske Blade skrevet en interessant Artikel om De forenede Staters Rustninger og deres Indflydelse paa Produktionen. Det hedder deri bl. a.:

Den Produktionsforøgelse, som Rustningsvirksomheden allerede har medført, er betydelig. Af Kapitalvarer fremstilles nu næsten 25 pCt. mere end det tidligere Maksimum, som indtraf i Foraaret 1937. Hvis ikke Arbejdskonflikter af alvorligere Art indtræffer, maa den samlede Produktion i 1941 blive næsten 40 pCt. større end i 1937. For Forbrugsvarernes Vedkommende kan man regne med en Stigning paa omtrent Halvdelen af dette Procenttal. Det amerikanske Folk lever altsaa trods Rustningerne i Aar bedre end nogen Sinds før, selv om en Del af Produktionen af Forbrugsvarerne anvendes til Forøgelse af Lagrene snarere end til umiddelbart Forbrug. Endnu en Gang viser det sig altsaa — ligesom tidligere i Tyskland og England — at et Folk i Begyndelsen af en Rustningsperiode kan leve bedre end tidligere. Det, som vindes ved en mere fuldstændig Udnyttelse af Produktionskapaciteten, overstiger Fremstillingen af Rustningsmateriel. Produktionen for det civile Behov bliver i Begyndelsen øget. Først paa et noget senere Stadium begynder Indskrænkningen af den Varefremstilling, som skal tilfredsstille det civile Forbrug.

I De forenede Stater beskæftiger man sig meget med Spørgsmaalet om, hvorvidt det skal blive muligt at forhindre Spekulations- og Inflationstendenser, naar man nærmer sig den fulde Udnyttelse af Produktionskræfterne. Hvad selve Børsspekulationen angaar, synes Problemet imidlertid ikke at volde nogen større Vanskelighed. Paa Fondsbørsen har Noteringerne i det sidste Aar undergaaet en ikke uvæsentlig Dalen. Kursniveauet ligger en Tredjedel lavere end i Foraaret 1937. Forklaringen herpaa kan nærmest søges i de allerede gennemførte og ventede Skatteforhøjelser. Det beregnes, at amerikanske Aktieselskaber i 1940 har betalt 3000 Mill. Dollars i Skatter til Staten og 2000 Mill. Dollars i Udbytte til Aktionærerne. Medens Udbytteerne var praktisk talt de samme som i Aarene 1925—30, var Skatterne tredoblet.

I det hele taget er De forenede Stater ved at glide ind i en Krigsøkonomi af næsten samme Slags, som vi kender saa godt til i Europa. Efterhaanden som Prisregulerings- og Varefordelingssystem m. m. bygges ud, bliver Ligheden med de Krigsførendes Økonomi mere og mere iøjnefaldende. Baade England og De forenede Stater anvender — men en tre til fem Aar bagefter — paa stadig flere Omraader aldeles de samme Metoder, som tidligere udvikledes i Tyskland. Den væsentlige Forskel har hidtil været gældende for Arbejdsmarkedet, men selv dér er England nu i Færd med at gaa over til et System med formindsket Frihed for Arbejderne. Det er nok blot et Tidsspørgsmaal, hvornaar Præsident Roosevelt maa gribe kraftigere end hidtil ind paa det amerikanske Arbejdsmarked.

Det ser altsaa næsten ud, som om Krigsøkonomien følger sine egne Love, som slaar igennem uberørt af Forskelligheder angaaende politiske Systemer. I sidste Instans bunder dette vel ganske simpelt deri, at naar Produktionsmulighederne er fuldt udnyttet, saa kræver hver Forøgelse af Virksomheden med offentlige Formaal en Beskæring af det civile Forbrug. Da man ikke vil overlade denne Udgift til den frie Prisdannelse — thi med en betydelig Prisstigning følger Lønstigninger og en almindelig Inflationsbevægelse — saa tvinges man ind i et System af Rationering og Produktionsregulering. De forenede Stater staar paa Tærskelen til en saadan Krigshusholdning. Hverken

Politikens eller Erhvervslivets Ledere synes at tøve i Spørgsmaal om nødvendige Foranstaltninger, hvor meget disse end strider mod væsentlige Traditioner inden for det amerikanske Samfundsliv.

## DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Tallene for Vareomsætningen med Udlandet i April Maaned viser den største Import siden Besættelsen i April Maaned i Fjor. Vi naaede da op paa en Import paa 200,6 Mill. Kr., men siden har det maanedlige Importtal svinget mellem 73 og 128 Mill. Kr., for nu endelig i April i Aar at naa op paa 151,7 Mill. Kr. Og da Eksporten i April kan opvise en Værdi paa 115,5 Mill. Kr., vil det sige, at den forløbne Maaned har givet et Importoverskud paa 36,2 Mill. Kr. mod blot 6 Mill. Kr. Maaneden før. Af de forløbne 12 Maaneder har ellers kun November vist Importoverskud, nemlig paa 2,5 Mill. Kr. — de resterende ni Maaneder har vist Eksportoverskud varierende mellem 3,4 og 52,8 Mill. Kr. April Maaned i Fjor viste som bekendt et Importoverskud paa 83,1 Mill. Kr. paa Grund af den kraftige Hjemførsel af Varer som Følge af Krigen.

Værdien af Importen i April er som nævnt opgjort til 151,7 Mill. Kr., hvilket er en Stigning paa 47,5 Mill. Kr. i Forhold til Marts, og den gennemsnitlige maanedlige Import i de første 4 Mdr. i Aar kommer herved op paa 109,1 Mill. Kr. mod 140,3 Mill. Kr. i samme Periode i Fjor. Eksporten har i April andraget 115,5 Mill. Kr., hvilket er en Stigning i Forhold til Marts paa 17,3 Mill. Kr., og den gennemsnitlige maanedlige Eksport i de første 4 Mdr. i Aar bliver herved 101,5 Mill. Kr. mod 119,6 Mill. Kr. i samme Periode i Fjor. Det giver et gennemsnitligt maanedlig Importoverskud paa 7,6 Mill. Kr. i de første 4 Mdr. i Aar mod 20,7 Mill. Kr. i samme Periode i Fjor.

Værdien af Eksporten af Industrivarer er i April Maaned steglet til 27,9 Mill. Kr., hvilket er 12,7 Mill. Kr. mere end for Marts, og samtidig er Værdien af Landbrugseksporten faldet med 1,2 Mill. Kr. til 73,2 Mill. Kr. Smørekseporten har i April andraget 4600 Tons til en Værdi af 23,6 Mill. Kr., hvilket i Forhold til Marts er uforandret i Mængde, men en Fremgang i Værdi paa 0,1 Mill. Kr. Eksporten af Flæsk 8800 Tons til en Værdi af 21,5 Mill. Kr., hvilket i Forhold til Marts er en Tilbagegang paa 600 Tons i Mængde og 1 Mill. Kr. i Værdi. Eksporten af levende Svin 22,600 Stykker til en Værdi af 4,4 Mill. Kr., hvilket er en Tilbagegang paa 1900 Stykker og i Værdi 1,9 Mill. Kr. og endelig Ægekseporten 3,3 Mill. Snese til en Værdi af 9,3 Mill. Kr., hvilket er en Fremgang paa 1,2 Mill. Snese og en Fremgang i Værdi paa 3,8 Mill. Kroner.

## EN SØMANDSTRAGEDI

Det meddeltes forleden, at en ganske ung Sømandshustru i Aalborg havde dræbt sig selv og sine to smaa Børn i et Anfald af Depression, fordi hun intel havde hørt fra sin Mand siden 9. April i Fjor. Der var ikke Tale om, at Handlingen skyldtes Nød, men udelukkende Sorg over Usikkerheden med Hensyn til Mandens Skæbne. Den lille Hverdagstragedie kaster et skrærende trist Lys ind over de Kaar, som mange af Søens Folks Paarørende i disse mørke Dage fører. Nøden søger man at holde fra Hjemmene, men Fortvivlelsen over Usikkerhed og Savn lader sig ikke saaledes holde borte. Den triste Begivenhed vil maa ske aabne Øjnene paa adskillige, der nu tankeløst lever deres Liv, fordi den aabner et Perspektiv til de mange triste Skæbner, der er blevet en Følge af de Begivenheder, vi ikke selv var Herrer over, men som vi nu alle maa lide under, Søens Folk og deres Paarørende langt mere end nogen anden Samfundsklasse. Tænk paa det i denne Tid!

## DET DANSKE KULKOMPAGNI

Det danske Kulkompagni har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret fra 1. April 1940 til 31. Marts 1941. Trods Vanskeligheder har Aaret bragt et godt Driftsresultat med en Driftsfortjeneste paa omtrent 2 Mill. Kr. og et Udbytte paa 6 pCt. I Beretningen, der bringer en interessant Oversigt over Brændselssituationen det sidste Aar, hedder det bl. a.:

Siden Danmarks Besættelse den 9. April 1940 er Landets Forsyning med udenlandsk Brændsel udelukkende indført fra Tyskland. For Sæsonen 1940—41 blev der derfor stillet os i Udsigt 4 Mill. Tons, nemlig ca. 3 Mill. Tons Kul og 1 Mill. Tons Koks. Danmarks normale Aarsforbrug af importeret Brændsel er ca. 4 Mill. Tons Kul og ca. 1½ Mill. Tons Koks; Resten af det som Følge af Rationeringen og Forholdene iøvrigt indskrænkede Forbrug beregnedes at kunne dækkes af indenlandsk Brændsel. Tyskland har øjensynlig gjort sig store Anstrengelser for at levere de lovede Kvant, som dog ikke helt er naaet for Kullenes Vedkommende.

Fordelingen af det importerede Brændsel er siden 1. Juni 1940 foretaget af et under »Direktoratet for Vareforsyning« nedsat Udvalg med Hensyntagen til Behovet først og fremmest til Gas- og Elektricitetsværker og andre livsvigtige Institutioner, dernæst til industrielle Virksomheder og endelig til Handelsimportørerne.

Vort Selskabs Omsætning laa i sidste Driftsaar betydeligt under det normale. For dog saa vidt muligt at holde vor Kunderes forsynet blev der allerede i Foraarsmaanederne truffet Foranstaltninger til at fremskaffe Tørv, bl. a. som Deltager i et Konsortium til Fremstilling af Tørv i Aamosen. Der var beregnet en Produktion af ca. 80.000 Tons i Sæsonen 1940, men af forskellige Aarsager, bl. a. at man kom for sent i Gang og det ugunstige Sommervejr, lykkedes det ikke at producere dette Kvantum. Konsortiet fortsætter Produktionen i Aar.

Ogsaa af jydsk Brunkul lykkedes det at faa Tilførsel til Støtte for andet Brændsel, men i det hele og store var det forbundet med Vanskeligheder at tilfredsstille det som Følge af sidste Vinters strenge Kulde stærkt stigende Behov.

Allerede i Begyndelsen af Aaret var saavel de tyske Afskibningshavne som de danske Farvande blokerede af Is. Da Beholdningerne baade hos Forbrugere og Importører paa det Tidspunkt overalt i Landet var saa godt som udtømt, blev der ved Imødekommenhed fra tysk Side truffet Foranstaltninger til baneværts at transportere Kul og Koks i hele Togstammer direkte fra Westfalen til Jylland og Fyn.

Disse Kvant, blev fra Padborg og Tønder dirigeret til de mest nødlidende Pladser, og da Transporterne, omend i aftagende Mængder, blev fortsat til hen imod Slutningen af Marts i Aar, bødede de i væsentlig Grad paa Brændselsknapheden, særlig i Jylland og paa Fyn. Dertil kom, at adskillige Skibsladninger bestemt for andre Havne paa Grund af Isforholdene maatte opløses i Esbjerg, hvorfra de saa pr. Bane blev afsendt til Stationer i Jylland og tildels ogsaa i mindre Kvant, til Stationer Øst for Storebælt. Det lykkedes paa denne Maade, og ved at Staten stillede sine Beredskabslagre til Disposition, saa nogenlunde at komme gennem Vinteren uden større Kalamiteter, omend med Udnyttelse af alle mulige Brændselsmidler og ved den største Økonomi. Landet staar derfor ved Udgangen af Brændselsæsonen praktisk talt med tomme Lagre ligesom i Fjor.

Regnskabet viser en Driftsfortjeneste paa 1.974.486 Kr. Til Disposition er 1.533.662 Kr., som fordeles saaledes: Afskrivning paa Garantiforsikringer til Krigsforsikringerne for Varer og Skibe 287.492 Kr., Reservefondet 60.000 Kr., Udbytte 5 pCt. 412.500 Kr., Tantieme 45.317 Kr. og Understøttelsesfondet 33.679 Kr. Der bliver derefter 694.673 Kr. til Rest, som foreslaas fordelt med 200.000 Kr. til Dis-

positionsfondet, 82.500 Kr. til 1 pCt. Ekstraudbytte og 412.173 Kr. at overføre til næste Regnskabsaar.

Det Danske Kulkompagni har de tre foregaaende Aar givet 8, 5 og 5 pCt. i Udbytte.

I Beretningen hedder det endvidere:

Straks efter Danmarks Besættelse den 9. April ophørte praktisk taget al Skibsfart paa Danmark, men da Forholdene faldt lidt til Ro, og Afskibninger fra de sædvanlige tyske Nord- og Østersøhavne igen blev mulig, sluttedes danske Skibe »til Fragnævnets kommende Rater og Betingelser«, der endelig fastsattes ved et Cirkulære af 26. Juni med Revision i Cirkulære af 9. Juli. De her anførte Rater var ogsaa gældende for tyske Skibe.

Rater for Kul: For Skibe mellem 500—1200 Tons Last d. Kr. 19,50, 1201—2000 Tons d. Kr. 18,00, 2001—3000 Tons d. Kr. 16,50 og over 3000 Tons Kr. 15,00.

Rater for Stenkulsbriketter, Koks og Cinders: For Skibe mellem 500—1200 Tons Last d. Kr. 23,40, 1201—2000 Tons d. Kr. 21,60, 2001—3000 Tons d. Kr. 19,80 og over 3000 Tons d. Kr. 18,00.

Disse Fragtrater staar endnu ved Magt, men de er uden Betydning for Udsalgsprisen Vedkommende, idet den saakaldte »Udligningskassen af 27. Juni 1940« oprettedes samtidig med disse Raters Ikrafttræden. Kassens Virksomhed bestaar i for danske Skibes Vedkommende at udjævne Fragtforskellen mellem store og smaa Skibe, uanset Last- og Losseplads, samt at udrede Krigsforsikringspræmie for Kasko og al Ulykkesforsikring af Mandskab og Mandkabseffekter, Overliggedagspenge paa Lastplads, Sø- og Krigsforsikringspræmier for Varer, Vareafgift (Bropenge) paa Skibenes Bestemmelsessted samt forskellige andre med Transporten eller Løsningen forbundne Omkostninger, hvilke Udgifter alt efter Forholdene kan variere ret betydeligt fra Ladning til Ladning.

Til Dækning af alle disse Omkostninger fastsatte Kassens Bestyrelse samtidig følgende Udligningsfragter, der endnu er gældende for al Import af Kul og Koks til danske Havne:

25 Kr. pr. 1000 kg for Kul, 30 Kr. pr. 1000 kg for Stenkulsbriketter, Koks og Cinders, og det er disse Rater, der regnes med i Kalkulationerne.

Forskellen mellem disse Rater og de af Fragnævnet fastsatte Fragter indbetaler Importørerne til Udligningskassen, som ud deraf altsaa udreder de førnævnte Udgifter.

Formaalet med Udligningen er saa vidt muligt at skaffe ensartede Udsalgspriser over hele Landet for Kul og Koks efter Kvalitet og Sortering.

Bortset fra Maanederne Januar—Marts har Udsalgspriserne her i Byen da ogsaa ligget nogenlunde stabilt paa omkring 80 à 90 Kr. pr. Ton Kul og 5 à 5,30 Kr. pr. hl Koks, frit paa Vogn eller Banevogn ved Importørens Plads.

Efter at to af Kulkompagniets Dampere er krigsforlist, har vi nu kun to Skibe tilbage, nemlig »Ivan Kondrup« og »Wm. Th. Malling«, der i Driftsaaret hovedsagelig har været beskæftiget i Kul fart. Skibene har sejlet med god Fortjeneste og har væsentlig bidraget til det gode Aarsresultat.

Selskabet har med Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri sluttet Kontrakt om Bygning af en ny Damper af samme Type og Konstruktion som »Ivan Kondrup«, men med ca. 200 Tons større Lastkapacitet, altsaa ca. 3700 Tons Dødvægt. Kølen til Skibet blev lagt i de sidste Dage af April, og da de fleste Materialer er sikret, regner vi med, at Nybygningen vil kunne være færdig til Aflevering i Slutningen af Aaret.

De med os samarbejdende Kulselskaber har ogsaa maaltet se deres Import stærkt reduceret i det forløbne Driftsaar, men har dog takket være andre Forhold arbejdet med tilfredsstillende Resultat.

Om Udsigterne for det nye Driftsaar vil det ikke være muligt at danne sig nogen Mening, da det er afhængigt af Forholdenes uberegnelige Udvikling, baade hvad Tilførselsmulighederne og Skibsfarten angaar.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Chile beslaglægger fem Dampere

Fra Santiago meddeles, at den chilenske Regering har beslaglagt fem danske Dampere. Disse Skibe skal benyttes til Transport af Salpeter til U. S. A.

## Telegrafvæsenets nye Kabelskib

Det nye Kabelskib til Post- og Telegrafvæsenet blev søsat i sidste Uge. Skibet, der skal afløse det i 1913 byggede Motorskib »Peter Faber«, har en Længde af 30 Meter, Bredden er 7½ og Dybden 3½ Meter. Det er i Stævnen forsynet med Bovruller i hver Side til Udlægning af Telegraf- og Telefonkabler samt paa Fordækket

et Kabelspil med dobbelte Tromler, og under Dækket findes Lastrum til Kabler.

Skibet har et diesel-elektrisk Fremdrivningsmaskineri paa 250 HK., der er udført i Samarbejde mellem Frichs Fabriker i Aarhus og Thomas B. Thrige i Odense. I Overbygningen findes Kommandobro og herunder Officerernes og Ingeniørernes Kahytter, medens Agterskibet optages af Kabelarbejdernes og Besætningens Kamre og Messe.

Det nye Skib, der faar Navnet »T. F. Krarup«, er opkaldt efter den tidligere Generaldirektør for Telegrafvæsenet. Det skal være færdig til Aflevering i Løbet af November Maaned.

### Skibsfarten paa Uleåborg

Firmaet Wiljo Byström & Co., Uleåborg, meddeler deres herværende Agenter, at Farten paa Uleåborg aabnes i Slutningen af denne Uge med Isbryderassistance.

### Moderne Fiskerihavn i Rødvig

Finansudvalget har givet sit Samtykke til Bygningen af en ny moderne Fiskerihavn til Rødvig paa Stevns. Havnen er beregnet til at koste mellem en halv og trekvart Million Kr. og skal bygges af Kampsax. Heraf har Amt og Sognekommuner og Fiskerne i Rødvig lovet at skaffe en kvart Million, mens Socialministeriet som beskæftigelsesmæssig Foranstaltning har godkendt Fiskerihavnens Bygning og ydet et Tilskud til Iværksættelsen af Arbejdet med Havnens Bygning; Tilskudet er paa 150,000 Kr. Og nu har Finansudvalget saa sikret Havnebyggeriet ved at bevilge yderligere godt en kvart Million Kr.

### Ny Fiskerihavn

Holbæk Amtsraad har bevilget 64,500 Kr. til en ny Fiskerihavn i Røsnæs under Forudsætning af, at Fiskeridirektoratet og Vandbygningsvæsenet godkender Projektet.

Den nye Fiskerihavn vil koste 480,000 Kr. Røsnæs Kommune vil ligeledes yde 64,500 Kr. Restbeløbet tænkes tilvejebragt saaledes, at Arbejds- og Socialministeriet yder 222,000 Kr. og Ministeriet for offentlige Arbejder 129,000 Kroner.

### Esbjerg—Fanø-Broen

Planen om at forbinde Fanø med Esbjerg ved en Landevejsbro er i disse Dage naaet et Skridt nærmere Virkeliggørelsen, idet Ministeriet for offentlige Arbejder har meddelt teknisk Godkendelse af Civilingeniør, Dr. techn. Chr. *Ostenfeld's* Projekt. Dermed er naturligvis ikke givet, at Broen bygges lige med det samme.

Omkostningerne, der i August 1939 var beregnet til omkring 7 Mill. Kr., vil i Dag ligge omkring 10 Mill. Kr., og af de nødvendige Materialer vil bl. a. Jern næppe kunne fremskaffes i tilstrækkelig Mængde. Paa den anden Side er ca. 40 pCt. af hele Anlægget, nemlig de store Dæmninger paa begge Kyster, i saa overvejende Grad Jordarbejde, at man skulde mene, alene Beskæftigelses hensyn talte for i alt Fald at paabegynde denne Del af Arbejdet snarest muligt.

Ialt vil Projektet kunne give Arbejde til 3000 Mand i 3—4 Aar, og den egentlige Arbejdsløn vil andrage 3½ à 4 Mill. Kr.

### Sønderborg Havn

I Sønderborg Byråds Møde forleden forelaa Havnens Regnskab for 1940—41. Ifølge Regnskabet er der et Driftsunderskud paa 58,758 Kr., hvilket skyldes, at Havne- og Broengene har svigtet. Der var budgetteret en Indtægt paa 150,000 Kr., men der indkom kun 79,908 Kr. Havnens Formue er 1,215,934 Kr. Ved Forelæggelsen af Regnskabet bemærkede Borgmesteren, at Havnen trods de svigtende Indtægter havde været i Stand til at betale Driftsudgifterne og Renterne, men ikke Afskrivningerne. I Aarets Løb var der afbetalt 77,000 Kr. paa Havnens Gæld, der nu andrage 875,000 Kr. I 1928 var Havnens Gæld 1,750,000 Kroner.

### Motorskibet »Lopra«

For kun kort Tid siden købte Kaptajn C. *Poulsen Jensen* i Rudkøbing Hvalfangerskibet *Lopra*. Han har imidlertid nu videresolgt det til Skibsreder G. *Schiønemann* i København.

»Lopra« var oprindeligt Hvalfangerskib fra Stationen Lopra paa Færøerne, men efter at være kommet hertil gennemgik det i Vinter paa H. C. Christensens Staal-skibsværft i Marstal en gennemgribende Reparation og Ombygning. Det er blevet forsynet med en 120 Hestkræfter Vølund Motor agter og et stort Lastrum midtskibs.

Skibet indregistreres som Sejlskib med Hjælpemotor, 134 Tons Brutto og 175 Tons Dodvægt. Paa Prøveturen opnaaedes en maksimal Fart af 10 Knob.

### Læsø—Frederikshavn

Paa Grund af de ekstraordinære Forhold er Dampskibsforbindelsen mellem Læsø og Frederikshavn blevet en yderst daarlig Forretning. Der var indgivet Andragende til Trafikministeriet om Statsstøtte til Ruten, men Ministeriet har ment, at Opgaven retteligt tilkommer de interesserede Kommuner, Læsø og Frederikshavn samt Hjørring Amt. Sagen var forleden til Behandling i Hjørring Amtsraad. Det oplystes her, at Iverken Frederikshavn Byraad eller Læsø Sogneraad vil give Tilskud til Rutens Opretholdelse, og Amtsraadet vedtog under disse Omstændigheder ogsaa at afslaa Andragendet.

### »Rejs til Bornholm —«

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har nu udsendt sin Sommerfartplan, der samtidig gør Fyldest som en smuk lille Turistreklame for Bornholm. Brochuren Forside er dækket af det kendte Billede af et stort hvidt Skib paa Havet ved Hammershus Ruiner. Iøvrigt inde-

holder Heftet foruden selve Fartplanen flere nydelige Bornholms-Billeder, en lille Beskrivelse af Øen og en Hotelliste.

Planen kan faas udleveret paa Selskabets Ekspeditioner og fra samtlige Rejseburcauer i Danmark.

### Forhøjelse af Havneafgifterne i Göteborg

Fra den 1. Juni d. A. at regne forhøjes Havneafgifterne i Göteborg med 50 pCt. for Skibe og Varer i udenrigs Fart og med 25 pCt. for Skibe og Varer i indenlandsk Trafik.

### Trafiken paa Göta-Kanalen

Paa Göta-Kanalen begyndte Trafikken den 13. Maj, og Skibsfarten paa Säffle-Kanalen er ligeledes kommet i Gang efter Vinterens Is.

### Svenske Skibstab

Det svenske Østasiatiske Kompagnis Dampner »Japan« er ifølge Meddelelse til Rederiet krigsforlist den 4. Maj. Besætningen er reddet og landsat i Fransk Guyana. Dampneren, som maalte 5230 Brl., var bygget 1911.

Rederiaktiebolaget »Nordstjernen«s Motorskib »Venezuela«, som i Begyndelsen af April afsejlede fra Göteborg, og som var ventet til Rio de Janeiro i Begyndelsen af Maj, er endnu ikke kommet i Havn, og man begynder at ængstes for Skibets Skæbne. »Venezuela« forlod Göteborg 8. April, og omkring 4 Dage senere anløb den Færøerne. Skibet, der er paa 7084 Brl., er en af Rederiets sidste Erhvervelser, bygget i 1939.

I Sveriges Søfartsforening udtalte Formanden, Admiral *Ericson* i en Tale i forrige Uge, bl. a., at den svenske Handelsflaades Kristab har været store for saavel Menneskeliv som Skibe. Indtil da var ikke mindre end 730 Sømand og 102 Skibe paa tilsammen ca. 258,000 Brutto Tons gaaet tabt.

### Svenska Amerika Linjen

Svenska Amerika Linjen har anmodet den svenske Regering om et Statslaan paa 8,45 Mill. Kr. i Forbindelse med Selskabets Nybygning »Stockholm« i Monfalcone. Der er nu fremsat Forslag herom af Regeringen.

### Nye Selskaber

I Stockholm er der blevet indregistreret et nyt Selskab, Thordén Lines A/B, til at drive Rederiagentur, Befragtning og anden dermed beslægtet Virksomhed. Aktiekapitalen er paa 350.000 Kr.

Et nyt Selskab er blevet indregistreret i Hälsingborg under Navnet Rederi A/B Skåne, med en Aktiekapital paa 1.500.000 Kr.

### Svenske Rederiresultater

Af den svenske Skibsreder Sven Saléns Stockholm-Selskaber viste Rederiaktiebolaget Pulp efter Afskrivninger en Nettoindtægt for Aaret 1940 af 125.004 Kr. Der var ialt til Disposition 158.289 Kr., hvoraf der foresloges et Udbytte paa 10 pCt., og Resten overførtes i ny Regning. Rederiaktiebolaget Westindia havde en Nettoindtægt for 1940 af 59.790 Kr. Der var til Disposition 129.184 Kr., hvoraf der til Aktiekapitalen overførtes 100.000 Kr. i Friaktier. Resten overførtes i ny Regning. Rederiaktiebolaget Strim havde et Nettooverskud af 17.904 Kr. Det besluttedes at henlægge 10.000 Kr. til Selskabets Reservefond og at overføre Resten i ny Regning. Aaret 1940 var Selskabets første Driftsaar. Rederiaktiebolaget Jamaicas Nettoindtægt for 1940 udgjorde 286.273 Kr. Til Disposition var der 450.332 Kr. Heraf foresloges det at overføre 400.000 Kr. til Aktiekapitalen i Friaktier, at henlægge 30.000 Kr. til Reservefond og at overføre Restbeløbet i ny Regning.

Rederiaktiebolaget Activ (Ivan Gorthon), Hälsingborg, havde et Nettooverskud for 1940 paa 194.977 Kr. Heraf udbetales til Aktionærerne 176.250 Kr. Restbeløbet henlægges til Dispositionsfond.

Et andet Hälsingborg-Rederi, Rederiaktiebolaget Gylfe (Stig Gorthon), udviste en Nettoindtægt for 1940 paa 239.522 Kr. Til Dispositionsfond henlagdes 14.522 Kr., og der udbetaltes et Udbytte paa 10 pCt., hvilket udgjorde 225.000 Kr.

Rederiaktiebolaget Nordsverige og Rederiaktiebolaget Norrland, der begge drives af Skibsreder Axel Fr. Andersson, Härnösand, udbetalte begge et Udbytte paa 10 pCt. for 1940.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

## BEKENDTGØRELSE

## ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen paabegyndes den 8. August paa Odense tekniske Skole.

Oplysninger om Skolepenge og Statsunderstøttelse faas ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827.

Forstanderen.

## Sölvesborg Værft

Efter ordinære Afskrivninger og Henlæggelser udviste Regnskabet for Sölvesborg Skibsværft, Sverige, et disponibelt Beløb paa 254.834 Kr. Heraf hensattes 75.000 Kr. til Nybygningsfond, 125.000 Kr. til Skatter, og 54.834 Kr. overførtes i ny Regning. Som meddelt tidligere fejrede Værftet den 1. Maj sit 50-Aars Jubilæum.

## Stockholms Flydedok

Aktiebolaget Stockholms Flydocka har udsendt sin Beretning for 1940, hvoraf det fremgaar, at det af Stockholms Havnestyrelse indsendte Andragende om Statsbidrag til Omkostningerne ved Bygningen af Dokken endnu ikke er blevet imødekommet fra den svenske Regerings Side. Styrelsen har nu truffet Aftale med Finnboda Værftet, som bygger Dokken, og ifølge denne Aftale skal Arbejdet af Hensyn til Krigen hvile indtil videre, indtil ny Overenskomst kan indgaaes mellem Parterne. I Aaret 1940 er kun nogle Konstruktionsarbejder blevet iværksat.

## Erstatningssøgsmaal

I Marts 1940 beordrede de svenske Myndigheder med Støtte af Rekvisitionsloven og efter Ansøgning fra Svenska Petroleum A/B Standard Rederiaktiebolaget Pagota til at stille dets Motortankskib »Pan Gothia« til Disposition for Afhentning af Olie paa Aruba i Antillerne til to svenske Havne. Imellem Standard-Selskabet og Pagota oprettedes et Certeparti om Befragtingen. Inden Rejsen i det hele taget blev paabegyndt, indtraf Hændelserne i Norden i April, og dermed blev der ikke noget ud af denne Transport. Rederiet gjorde Krav paa Erstatning for den Tid, dets Skib var stillet til Disposition ifølge Rekvisitionsloven. Standard vægrede sig ved at betale Erstatning med den Motivering, at Rekvisitionen var sket efter et meget stort Pres fra det svenske Benzin- og Olienævns Side. Da den aftalte Rejse imidlertid ikke kunde foretages, betragtede Rederiet Certepartiet som ophævet ifølge Sølovens Par. 35, og Standard mente, at under saadanne Forhold var Rederiet ikke berettiget til Fragt- eller nogen som helst anden Erstatning.

Sagen har først været behandlet af det svenske Rigsvurderingsnævn, som fandt det ret og billigt at bifalde Rederiets Krav og fastsatte Erstatningen for Rekvisitionen af Skibet til 167,127 Kr.

Da Standard-Selskabet stadig vægrede sig ved at udbetale denne Erstatning, maatte Statskontoret gribe ind og betale den fastsatte Sum til Rederiet Pagota. Statskontoret har nu ved Rådhusretten i Stockholm udtaget en Stævning mod Standard med Paastand om, at Selskabet skal forpligtes til Statskontoret at indbetale de 167,127 Kr., som Statskontoret i Forvejen har betalt Rederiet.

## U. S. A.'s største Liner rekvireret

Den amerikanske Skibsfartskommission har rekvireret De forenede Staters største Passagerdamper »America«, der er paa 26,482 Brl., og overdraget den til Krigsministeriet.

## Yachten »Nourmahal« sunket

Ifølge »New York Times« er den berømte Vincent Astor-Yacht »Nourmahal« for kort Tid siden sunket. Yachten var indsat i canadisk Tjeneste.

## S/S »Samsø« solgt

Aarhus—Samsø Dampskibsselskab har afholdt Generalforsamling. Selskabet havde meget store Vanskeligheder i 1940, og Driftsregnskabet sluttede med et Underskud paa ca. 16,000 Kr. Et Forslag om at sælge Damperen »Samsø« for en Mindstepris af 175,000 Kr. vedtoges med 40 Stemmer mod 15.

## Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek, som har bestaaet i halvandet Aar og som disponerer over mere end 20,000 Bind, har nu oprettet en Studiesamling. Denne bestaar af Bøger af historisk Interesse for Søfarten og af faglig Interesse for de Personer, der har med Søfart at gøre. Samlingen er opdelt i forskellige Grupper, f. Eks. Sømandskab, Navigation, Søassurance og Søret, Befragting, Maskinlære, Skibsbygning, Søfartsuddannelse, Søfartshistorie m. m. Der er allerede ca. 1000 Bind og ca. 250 Smaahæfter, som er indkøbt eller modtaget som Gave af Søfartsinteresserede. Alle, ogsaa udenfor Skibsfartens Kred, som har Interesse i at søge Oplysninger om alt vedrørende Søfart og dens tilgrænsende Omraader, kan henvende sig til Søfartens Bibliotek og blive forsynet med den nødvendige faglige og historiske Litteratur, som Søfartens Bibliotek ejer eller anser det for ønskeligt at anskaffe.

## Linjetrafik Hamborg—Leningrad

Ved Udgangen af Maj Maaned genoptog de tyske Rederier Ernst Russ, A. Kirsten, Dampskibsselskabet Hansa og det Oldenburg-portugisiske Dampskibsselskab en fælles Linjetrafik mellem Hamborg og Leningrad med ugentlige Afsejlinger.

## Vladivostock—Saigon

Ifølge kinesiske Pressemeldelser vil der i Fremtiden blive indsat ni Fragtskibe i Fart mellem Vladivostock—Shanghai—Manila—Saigon. De skal først og fremmest transportere livsvigtige Varer, saa som Ris og Kul. Kinesiske Blade peger i denne Forbindelse paa, at der for Tiden ligger adskillige russiske Skibe i Shanghais Dokker til Reparation. Grunden hertil menes at være, at Dokanlægget i Vladivostock er overfyldt.

## Havari

Holm & Wonsilds Damper »Birthe« har paa en Rejse til Aalborg lidt Havari ved Langeland. Skibet er nu gaaet i Dok for Reparation.

## Argentinas Høst

Fra Buenos Aires meldes, at Landbrugsdepartementet angiver Aarels Hvedehøst til 7,38 Mill. Tons og Hørfrohøsten til 1,46 Mill. Tons.

## Nyt Befragtnings-Firma

Hr. Hermann Knop, der i de sidste 11 Aar har været ansat som Befragter i Firmaet Albert Jensen A/S, har udsendt Meddelelse om, at han er udtraadt af dette Firma og har startet sin egen Befragtnings- og Klareringsforretning under Firmanavnet Hermann Knop A/S.

## Dødsfald

Mangeaarig Lods ved Københavns Lodseri Albert Frederik Adelsten-Larsen er pludselig død i sit Hjem i Gilleleje i en Alder af 65 Aar.

Adelsten-Larsen kom til Søs med Skoleskibet »Georg Stage«, hvorefter han i nogle Aar sejlede paa Langfart. Efter at have taget Styrmandseksamen fra Bogø Navigationsskole sejlede han nogle Aar i Koffardifarten, indtil han i 1902 kom ind i Københavns Lodseri, hvorfra han tog sin Afsked for fem Aar siden.

Til Marstal er indløbet Meddelelse om, at den 49-aarige Styrmand Poul Hinsch, Marstal, pludselig er død. Hinsch, der i 20 Aar havde været ansat i Rederiet »Pacific«, var en dygtig Sømand, rolig og beskeden i sin Færd.

I sidste Nummer af »Medlemsblad for Dansk Styrmandsforening« meddeles det, at blandt Besætningen paa det svenske Skib »Murjek«, der ejedes af Grängesberg-bolaget, og som sank for nogen Tid siden, var ogsaa en Dansker, Skibets 2. Styrmand, Otto Helge Blaagaard, som mistede Livet.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/S**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**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

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET  
 STIFTET 1786

|||  
**PALÆGADE 2 TLF. C. 6**



**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855 Telefon: Central 687

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

**R A N D E R S**



REDERI- OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

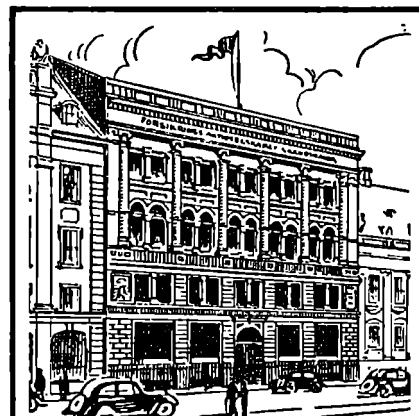
### *Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

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

TELEFON 8040 (3 Linier)      TELEGR.-ADR.  
 STATSTELEFON 13      »BERGSMITHS«

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**  
 Statsautoriseret Skibsmægler  
**KALUNDBORG**  
 Lloyds Agent

TELEFON      TLGR. ADR.  
 NO. 4. 801.      SCHULTZ

## KOLDING

**Rasmus Christensen**  
 Statsautoriseret Skibsmægler  
**AARHUS**

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

**A. G J Ø R D I N G**  
**KOLDING**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
 BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
 AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
 TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING    TELEFON NR. 1810 OG 1811

## KORSØR

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

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

**P. JØRGENSEN & CO.**  
 Indehaver: J. U. JEPSEN  
 SKIBSMÆGLERFORRETNING  
 Grundlagt 1867  
**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN      Telefon: 6 & 666

## ASSENS

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

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

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**  
 INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
 Statsautoriseret Skibsmægler

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

## ESBJERG

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

Telgr.-Adr.      Telefon: 3  
 »Lauritzen«      » 822

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
 INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH  
 STATS-AUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
**RANDERS**

Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71    Privat: 1212  
 Telegram-Adresse: Broker

## FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN      Telefon Nr. 9 & 606

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**  
 Etableret 1852      A. THEJLL      Etableret 1852  
 Edsv. Skibsmæglere  
**SVENDBORG**

Tlf: 25, 133, 262      Telegr.-Adr.:  
 Stat 2.      »Hude«  
 Privat 1030      Svendborg

## FREDERICIA

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

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

**A. E. SØRENSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 23

FREDAG 13. Juni 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den tidligere bebudede engelsk-amerikanske Tonnageordning synes nu at være kommet i Stand. Dette Samarbejde, der, efter hvad der meddeles fra Amerika, skal gælde saa længe Krigen varer, dækker efter de foreliggende Oplysninger alle Transporter til eller fra engelske eller amerikanske Besiddelser overalt i Verden. Formaålet med denne Ordning er dobbelt, nemlig for det første at sikre, at den engelske, engelsk-kontrollerede og amerikanske Handelsflaade udnyttes paa den mest rationelle Maade, bl. a. ved at undgaa Ballastrejser, hvor dette er muligt og at medvirke til at amerikanske Skibe, der stadig er bundne af Neutralitetslovens Bestemmelser, indsættes paa Ruter, der tidligere har været betjent af engelsk Tonnage, hvorved denne kan frigøres og sættes ind i den rigtige transatlantiske Fart, og for det andet at kontrollere Raterne paa de Markeder, der berøres af Overenskomsten.

De foreliggende Oplysninger om denne Overenskomst er iøvrigt endnu kun meget summariske, men m.H.t. Kontrollen med Raterne, saa synes dette Punkt allerede at være ført ud i Praksis, idet det meddeles fra New York, at Timecharterraten, der f. Eks. i Westindia Traden for 14 Dage siden laa omkring \$13.-, nu er fastsat til \$7.50.-.

Ved denne engelsk-amerikanske Ordning er de frie Markeder bleven endnu mere begrænsede, og fri Tonnage er snart en Saga blot, og hvad Virkningerne heraf vil blive for de neutrale Lande, der ikke selv ejer nogen Handelsflaade af Betydning, faar man allerede en Forsmag paa ved at læse, at Korn fra River Plate til Portugal er sluttet til \$45.-. De oversøiske Markeder er iøvrigt stadig præget af stort Udbud paa Ladninger, og der gøres tilsyneladende ogsaa en Del Forretning, men Enkelthederne ved disse Befragtninger hemmeligholdes for Storstedelens vedkommende. Der rapporteres f. Eks. sluttet adskillige Skibe for Erts fra Indien til USNH., men uden Rateangivelse, ligesom der meldes livlig Aktivitet for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, men heller ikke i denne Trade gives der konkrete Oplysninger om Rateniveauet.

Om Forholdene paa vore hjemlige Markeder er der ikke noget Nyt af Betydning at berette. Østersomarkederne er jævnt aktive, men det synes som om det kniber med at komme rigtigt i Gang, specielt hvad angaar Befragtningen af Træ fra Sverige. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været ret stille, men det synes som om det vil blive noget lettere at opnaa Stem i den kommende Tid.

### »LONDON«

Udenrigsministeriet meddeler:

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er Rederiet Pacifics Damper »London« gaaet tabt, medens Skibet var i engelsk Fart, hvorved følgende Danske omkom:

Kaptajn H. J. Hansen, Færøerne, 1. Styrmand Paul Hinsch, Marstal, 1. Maskinmester C. M. L. Carlson, København, og Matros Truels Nielsen, Esbjerg.

Alle de Paarørende har modtaget Underretning.

S.s. »London« blev efter 9. April 1940 beslaglagt af de engelske Myndigheder, og Rederiet har siden nævnte Dato været uden Forbindelse med det.

»London« var et forholdsvis nyt Skib, bygget i 1924 ved Howaldtswerke i Kiel. Det var paa 1260 Brutto-Tons og ca. 2000 Tons Dødvægt.

### TIDENS TALE

Det bliver for hver Dag klarere, at den danske Folkehusholdning er blevet stadig daarligere stillet. Maalt i Varer og samfundsnyttig Produktion er Nationens Indkomst væsentlig forringet. Saa længe der kunde tæres paa den Kapital, der er bundet i Varelagrene, har Tilpasningens Nødvendighed ikke staaet alle klart, men nu turde det Tidspunkt være inde, da der ingen Trøst er at hente i Forraad fra tidligere Tider, navnlig da ikke, naar de er brugt.

Dansk Eksport har jo været den Tap, om hvilken vor Økonomi bevægede sig. Vort Samfund bliver fattigt, naar Eksporten daler, og Nedgangen i de udførte Varemængder er nu gennemgaaende halveret i Forhold til samme Periode sidste Aar — af den simple Grund, at selve Produktionens Muligheder er stærkt beskaaret i Kraft af svigtende Tilførsler af de for Eksportproduktionen nødvendige Raastoffer m. v. Det er derfor en stor Misforstaaelse, at Eksportvirksomhederne taget i bred Almindelighed lever flot i denne Tid. Produktionsnedgangen rammer i mange Tilfælde saa haardt, at Prisforbedringen ikke kan opveje Indtægtsformindskelsen ved den nedskaarne Produktion. Bl. a. paa denne Maade viser Tiden sit barske Ansigt overfor den Del af Erhvervslivet. Men den Situation maa man indtil videre affinde sig med. Kun Taaber og samvittighedsløse Spekulanter, politisk eller af anden Art, vil under de bestaaende Betalingsvilkår indadtil og Leveringsmuligheder udefra sætte ind med Krav om uafbrudte Prisforhøjelser. Det vil give Bagslag paa mere end een Maade.

Tidens Fattigdom giver sig endvidere til Kende gennem den Omlægning til Selvforsyning, som andre Dele af Næringslivet tvinges ind i. Uanset hvilke Anstrengelser man vil udfolde i denne Henseende, er det uundgaaeligt, at den nødtvungne Praktisering af det Princip, at det er bedre selv at producere dyrt frem for at købe billigt andetsteds fra, medfører ringere Forsyningsmuligheder for Forbrugerne i Almindelighed.

Den stærkt nedsatte Realindtægt for Erhverv og Befolkning betyder automatisk en Nedskæring af Forbruget. Hverken tankeløse Dogmer eller fromme Ønsker om en anden og bedre Verden kan forandre en Tøddel i dette Forhold. Det er vort som andre Landes Offer til Krigens Molok. Sænket Levestandard er Krigens, Afspærringens, Besættelsens, Planøkonomiens og Selvforsyningens uadskillelige Ledsager.

Krisetidens skarpe Sprog er efterhaanden blevet forstaaet her i Landet, hedder det i en Korrespondance i Venstrepressen. Kun synes den forbenede Fagforeningsklike, men heldigvis ikke den forstandige og selvtænkende Arbejder, at være uden nøjere Forbindelse med de økonomiske Kendsgerninger, Landet og Erhvervslivet har for Øje. Fagforeningernes Tusindben tror aabenbart endnu, at de økonomiske Spørgsmaal kan løses gennem Magtsprog, og de er ikke modtagelige for den naturlige Betragtning, at Fagforeningerne ikke kan stille sig uden for den Planøkonomi, som deres Ledere anbefaler. Planøkonomi i Fagforeningernes og Socialdemokratiets Forstand er ganske uforenelig med Opretholdelsen af det hidtidige stivbenede Fagdelingssystem. Det vil med de Krav,

Tiden stiller vort Samfund overfor, hverken være socialt eller demokratisk at hindre den fulde Udnyttelse af den Arbejdskraft, der er vort Lands væsentligste Aktiv baade nu og i Fremtiden, naar det gælder at komme igennem trange økonomiske Tider.

### PRISUDVIKLINGEN

Tidsskrift for Industri kommenterer i sit sidst udkomne Nummer den senere Tids Prisudvikling herhjemme og erklærer, at Engrospristallene viser, at vi er ved at komme ind i en roligere Prisudvikling.

Tallene for Marts og April viser, at Prisforskydningerne er mindst for Ind- og Udførselsvarerne, mens Prisudviklingen for de Varer, der fremstilles og forbruges inden for Landets Grænser, endnu ikke er faldet helt til Ro. Paa dette Felt maa man være forberedt paa yderligere Opgang, idet de sidste Prisforhøjelser i Import og Eksport næppe endnu er fuldt konstaterede.

Saafermt Forventningerne til en roligere Prisudvikling holder Stik, kan man maaske haabe paa, at den megen Diskussion om Priser og Priskontrol faar tildeelt den sekundære Plads, hvor den rettelig hører hjemme. Vor Energi bør i første Række sættes ind paa at løse de voksende Forsyningsproblemer.

### NATIONALBANKENS BALANCE

Efter den stærke Opsvulmen, der i Maj fandt Sted i Nationalbankens Balance — Balance-Summen steg ikke mindre end 143 Mill. Kr. til ialt 1628 Mill. har der i den første Uge af Juni fundet en lille Nedgang Sted, saaledes som det normalt sker i Begyndelsen af en Maaned.

Balancen androg den 7. Juni 1614,5 Mill. Kr. eller 14 Mill. Kr. mindre end ved Udgangen af Maj.

Man lægger straks Mærke til, at Nationalbankens Guldbeholdning igen er blevet formindsket, denne Gang med ca. 2,5 Mill. Kr., d. v. s. 2½ Mill. Guldkroner, der svarer til ca. 6 Mill. almindelige Papirkroner. Beholdningen er herefter 102,8 Mill. Guldkroner, men samtidig er Bankens samlede Beholdning af »fri« Valuta blevet forhøjet med ca. 5½ Mill. Kr. og udgør nu 29,3 Mill.

Bankens Tilgodehavender paa Clearing-Konti med Udlandet er i den første Juni-Uge forøget med endnu 15 Mill. Kr. til 557 Mill., men samtidig har der været en Opgang paa 3 Mill. Kr. i Bankens Gæld til Udlandet paa de samme Konti. De almindelige Udlaan viser en Nedgang paa 22 Mill. Kr. til 63 Mill., og »diverse Aktiver« er dalet 10 Mill. Kr. til knapt 823 Mill. Kr. Indlaanet i Nationalbanken paa Folio-Konto (hovedsagelig de private Pengeinstitutters Kassebeholdninger) er gaaet endnu 25 Mill. Kr. op og har derved naaet næsten 692 Mill. Kr., og Seddel-Omløbet er dalet 36—37 Mill. Kr. til godt 708 Mill. Kr.

### SVERIGES HANDELSFLAADE

Ifølge officiel svensk Statistik er 16 svenske Handelskibe paa 67,400 BRT. krigsforlist i Maanederne Januar-Maj og regnet fra Krigens Begyndelse beløber den svenske Handelsflaades Tab sig til 122 Skibe paa 307,300 BRT. Heraf er 96 Skibe paa 260,400 BRT. sunket, Resten er beslaglagt eller konfiskeret af de tyske Prisemyndigheder. Desuden er 7 Fiskerbaade gaaet tabt. Ved disse Skibstab har ikke mindre end 741 Sømænd og Passagerer mistet Livet. Heraf var 527 Svenskere og 214 Udlændinge. De fleste af de sunkne Skibe hørte til den Halvdel af den svenske Handelsflaade som gaar i Fart uden for Nordsøblokaden.

For saa vidt muligt at erstatte den tabte Tonnage er der for Tiden stor Aktivitet inden for Skibsbygningen ved svenske Værfter. Baade i svenske Regerings- og Skibsfartskredse har man understreget Betydningen af at opretholde den svenske Handelsflaades Ka-

pacitet, saa at den, naar Krigen engang er forbi, ligesom tidligere kan transportere svenske Eksportvarer til alle Verdensdele og hjemføre de mange vigtige Produkter, som Landet i Øjeblikket maa undvære, og man har drøftet Foranstaltninger til Fremme af dette Formaal. Spørgsmaalet drøftedes bl. a. paa den svenske Sjöfartsriksdag, der afholdtes i Stockholm for nylig.

Ifølge en Opgørelse, der er foretaget af Bladet »Sveriges Flotta«, har svenske Værfter fra seks førende svenske Rederier, heri indbefattet Broström og Transatlantisk Selskaberne, modtaget Ordre paa 35 Skibe paa tilsammen 260,000 Tons d.w. op til Slutningen af April i Aar.

Siden Nytaar er adskillige Skibe leveret til svenske Rederier. De sidste er Fragtmotorskibene »Dahlia«, paa 2,940 Tons d.w., som leveredes i Maj fra Lindholmens Skibsværft til Svenska Lloyd, og »Skogaland«, paa 4,680 Tons d.w., som Eriksberg Skibsværft har bygget for den svenske Orient Linje. Yderligere er tre Skibe søsat, nemlig et Tankskib paa 16,000 Tons d.w., som bygges ved Kockums Skibsværft, og et Fragtmotorskib paa 2,150 Tons d.w., under Bygning ved Eriksberg. Begge Skibe bygges for Trelleborg Ångfartygs Nya A/B, som har mistet flere Skibe paa Grund af Krigen. Det tredje er et Tankskib paa 17,000 Tons, som bygges ved Götaverken for Rederiet Kungsoil.

### DEN SVENSKES ISBRYDNINGSTJENESTE

Da Vintrene i Skandinavien i de sidste Aar har vist Tendens til at blive betydelig længere og koldere, end Tilfældet har været før, og foraarsage alvorlige Ishindringer for Skibsfarten baade i Østersøen og langs den svenske Vestkyst, har man anset det for nødvendigt at udvide den svenske Isbryderflaade. Under de vanskeligste Perioder i de to sidste Vintre har Sejladsen til og fra svenske Havne praktisk talt været umulig uden Isbryderassistancé. Svenske Flaademyndigheder har derfor stillet Forslag om Bygning af tre nye Statsisbrydere. De to skulde bygges til Isbrydning paa Havet og have et Deplacement paa henholdsvis 1900 og 900 Tons, medens den tredje skulde være en stor Bugserbaad-Type anvendelig i Väneren.

Med disse Skibe vilde den svenske Stat have 5 egne Isbrydere. De to, der nu er i Funktion er »Ymer«, paa 4,330 Tons Deplacement, bygget i 1933, som med sit dieselelektriske Fremdrivningsmaskineri paa 9,900 IHK. er en af Verdens kraftigste Isbrydere, og »Atle«, paa 2,740 Tons og 6,000 IHK., bygget i 1926. Desuden ejer de svenske Statsbaner en særlig isbrydende Jernbanefærge »Starke« med en Maskinkraft paa 5,000 IHK. Statsisbryderne sorterer direkte under den svenske Flaade.

Det er imidlertid ikke blot Regeringen, som ejer kraftige Isbrydere; flere Havne har ogsaa en eller to. Saaledes har for Eksempel Stockholm to, hvoraf den største maaler 2,500 Tons med 4,000 IHK. Göteborg har tre, hvoraf den største maaler 1,900 Tons med 4,000 IHK. Norrköping to, o. s. v. Desuden er flere svenske Handelsskibe bygget som Isbrydere især i Østersøfarten, og disse har vist sig saa gode, at den svenske Regering i de sidste haarde Vintre chartrede nogle af dem til Isbrydertjeneste i kortere eller længere Perioder.

Sverige har saaledes ikke saa faa Isbrydere, og med de tre nu foreslaaede mener den svenske Flaadechef, at alle Opgaver for Isbrydningen skulde kunne bestrides.

### FINSKE NYBYGNINGER

Crichon-Vulcan Værftet i Åbo, Finland, leverede forleden Passagerskibet »Astrea« til Finska Ångfartygs A/B i Helsingfors.

Skibet, der er bygget til Åbo-Hull Ruten, er paa ca. 3000 BRT. Der er fire Lastrum, hvoraf de to er Køle-

rum. De fire Rums samlede Kubikindhold er 153.400 Kubikfod.

»Astrea« har et Dieselmaskineri paa 3000 AHK, og højeste Fart paa Prøveluren var 15 Mil.

Der er Plads til 34 Passagerer paa 1. Kl. og 16 paa 3. Kl. Besætningen er paa 45 Mand.

Finska Ångfartygs A/B, Helsingfors, har afsluttet en Kontrakt med Wärtsila-Concernen om Bygning af to Fragtskibe paa hver 2100 Tons d.w. Skibene skal bygges af Sandvikens Skeppsdocka og ventes færdige i 1943.

## FINLAND

**K**emi: Mæglerfirmaet Walter Nyberg & Co. i Kemi meddeler den 9. ds. følgende om Navigationen paa Kemi Distriktet: »Isfrit indenfor Synskredsen. Den første Damp er ankommet. Fra Uleåborg og Sydover endnu megen Drivis«.

**Brahestad:** Skibsmægler August Lindberg i Brahestad meddeler den 4. ds., at man ikke venter, at Navigationen paa Brahestad Distrikt kan paabegyndes før nogle Dage efter den 15. ds. — Hvad angaar selve Udsigterne for Ekspeditionerne for trælasterende Skibe, er det i Øjeblikket umuligt at udtale noget definitivt. Det er nemlig ikke udelukket, at en Mangel paa Arbejdskraft kommer til at gøre sig gældende.

**Wasa:** Stevedore Firmaet A. B. Ostrobotnia Stevedore O. Y. meddeler: Ganske vist trues vi af store Vanskeligheder, men for vort Firma's vedkommende staar vi godt rustede for den kommende Sæson. Lastningsarbejdet maa dog forventes at blive en Del daarligere, for en stor Del beroende paa Mangel paa tilstrækkelige Jernbanevogne. Vi beregner, at Ekspeditionerne maa forventes at blive ca. 10 pCt. daarligere end før Krigen.

**Kotka:** Stevedore Firmaet O/Y. Kotka Stevedoring giver følgende Oplysning om Lastnings Forholdene i Kotka Distrikt: »Arbejdseffekten er ikke saa god som tidligere beroende paa den begrænsede Tilgang af Næringsmidler, som jo er nødvendige for Folk, der udfører saa tungt Arbejde, som Lastningsarbejdet er. Vi har imidlertid foretaget specielle Foranstaltninger for at forbedre Kosten i det Omfang som dette er muligt, uanset om dette foraarsager forøgede Omkostninger for os.

## RUSLANDS MEST MODERNE SKIBE

**S**tockholms Havn har fornylig haft Besøg af den Sovjetrussiske Handelsflaades fornemste Skibe, de turboelektriske Søsterskibe »Viacheslav Molotov« og »Josif Stalin«, begge for Garantieftersyn af det elektriske Maskineri.

Begge Skibe blev i 1940 leveret fra Nederlandsche Sheepsbouw Mij. i Holland efter Bestilling af det russiske Kommisariat for Vandtransport. Skibene blev bestilt i 1938 og var bestemt for Ruten Vladivostok—Kamtschatka. De er forsynet med Passagerindretning til 48 paa 1. Klasse, 164 paa 2. Klasse og 492 paa 3. Klasse. Besætningen bestaar af 102 Mand. Skibenes Hoveddimensioner er: Længde 135,7 Meter, Bredde 18,35 Meter og Dylgaaende 6,08 Meter. Da Skibene skulde sejle paa kolde Breddegrader, blev de forsynet med Korkisolering, og Skroget var isforstærket.

Passagerindretningen for 1. Klasse er anbragt i Forkant af Dækshuset og 2. Klasse i den agterste Del af samme. Salonerne er fælles for disse to Klasser. 3. Klasses Passagerindretning findes i Forskibet. Ved Anbringelsen af Officers- og Besætnings-Kahytter har Grundprincippet været at lægge dem i saa nær Tilslutning som muligt til vedkommende Arbejdsplads ombord og som Regel ikke mere end 2 Mand i hver Kahyt. Skibet har moderne Luftkonditionering, saavel for kold som varm Luft.

Fremdrivnings-Maskineriet i hvert Skib bestaar af

4 oliefyrede Kedler, som driver 2 Stork-Parsons Turbiner, koblet til hver sin Asea Generator. Disse har en Kraft paa op til 4500 kw og driver med en Spænding af 3150 Volt to Elektromotorer af Aseas Fabrikat for Skibets to Propeller. Ved Skibenes Bestilling var det turboelektriske Fremdrivningssystem endnu ikke endelig bestemt, men man bestemte sig for ovennævnte, idet der derved lettest kunde opnaas en forøget Fart fra 16 til 20 Knob, som var nødvendig for at kunne indhente eventuelle Forsinkelser i den regulære Fart. Wincherne er elektrisk drevne, og Skibene har naturligvis fuldt moderne Udstyr paa alle Omraader, saasom Ekkolod m. m.

## DIREKTØR ALBERT JENSEN DØD

**L**ederen af »Københavns Kul- og Kokskompagni«, Direktør *Albert Jensen*, er død paa en Rejse i Tyskland, 56 Aar gammel.

Albert Jensen var en Mand med megen Foretagelse og et stærkt udviklet Initiativ, altid fuld af Planer og Idéer. Kun 24 Aar gl. begyndte han sin Hovedvirksomhed, Brændselsforretningen, almindelig kaldet »De 4 K'er«, og havde allerede da løst Grosererborgerskab og stiftet Rederifirmaet *Albert Jensen*, der eksisterer endnu.

Han havde faaet sin oprindelige Uddannelse i Rederivirksomheder og bevarede hele Livet sin Interesse for alt, der havde med Transport at gøre. Tidligt saa han Bilfærgernes Muligheder, og han var Direktør i »Nordisk Rute- og Færgefart«. Dampskibsselskabet »Gloria«, der har et Par Skibe gaende paa den nordamerikanske Vestkyst, hører til hans Foretagender. Desuden havde han for nogle Aar siden startet en Paketfart, der skulde befordre Gods mellem danske Havne og tyske Flodbyer. I det hele taget var hans Interesser i og for Tyskland store, og han var aktiv for dem til det sidste. Ogsaa Havfiskeri interesserede han sig for. Han startede K. K. K. K. Hørkram en gros, og blandt hans senest startede Virksomheder var K. K. K. K. Olie A/S og K. K. K. K. Entreprise A/S.

Hans Dod indtraf pludseligt under et Ophold i Bad Gastein.

## FIRE DANSKE SKIBE BESLAGLAGT

**D**et oplyses fra de Forenede Staters Skibsfartskommissions Side, at der i filippinske Havne, umiddelbart efter at Præsident *Roosevelt* havde undertegnet Skibsbeslaglæggelsesloven, er blevet beslaglagt fire danske Skibe. Blandt dem befinder sig »Gertrude Mærsk« og »Hilda Mærsk«.

## CHILES HANDELSFLAADE

**G**rundet paa Mangelen paa Skibsrum har den chilenske Regering ved et Dekret forbudt Salg af Skibe fra den chilenske Handelsflaade uden særlig Tilladelse fra Statspræsidenten. Ligeledes er det forbudt at bortchartre chilenske Handelsskibe til udenlandsk Sejlads uden Tilladelse fra Udenrigsministeren.

## VAREUDVEKSLING MED SVERIGE

**E**fter forudgaaende Delegationsforhandlinger er der, Efter hvad Udenrigsministeriet meddeler, i Stockholm for nylig undertegnet en Overenskomst vedrørende Samhandelen mellem Danmark og Sverige i andet Halvaar af 1941.

Overenskomsten angaar en Vareudveksling mellem de to Lande til et Beløb af ca. 26 Mill. danske Kr. hver Vej.

Der aabnes navnlig Mulighed for Indførsel til Danmark af Træ og Træmasse, Pap og Papir, Jern- og Valseværksprodukter, Værktøj, forskellige Maskiner og Apparater samt Mineralolier.

Fra dansk Side leveres til Gengæld forskellige Landbrugsvarer.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### 18,000 Kr. i Erstatning

I Sø- og Handelsretten behandlede forleden en Sag, hvorunder Fru *Ingrid Refsgaard Skov* kræver Firmaet *N. C. Monberg A/S*, København, dømt til at betale indtil 18,000 Kr. efter Reltens Skøn for Tab af Forsørger og Forstyrrelse af sin Stilling.

Landsretssagfører *Heuser*, der mødte for Fru Skov, oplyste efter Stævningen følgende som Grundlag for det fremsatte Krav:

Den 22. Maj 1939 Kl. 10 forliste Selskabets Sandpumpedamper »Sally« paa Rejse fra Thorshavn til Bygden Sand paa Sandø ved Sydenden af Sandø. Besætningen gik i Damprens Redningsbaad, og kort efter væltede »Sally«, og dens Skorsten ramte Baaden, saa denne fyldtes med Vand. Senere kæntrede Redningsbaaden, og alle i den faldt i Vandet. Det lykkedes dog atter at faa Baaden paa ret Køl, og alle kom om Bord i denne igen, men Kl. 12½ døde Maskinmester Skov, Sagsøgerindens Mand. Kl. 13 kæntrede Baaden paany, og ved denne Lejlighed gled Liget af Maskinmesteren ud og er ikke senere fundet. I Dagens Løb omkom alle de øvrige i Baaden med Undtagelse af Matros *Viggo Andersen*, der i Løbet af Natten naaede Strømø ved Kirkebo.

Efter alt hvad der foreligger, maa Maskinmester Skovs Død anses foraarsaget af Kulde og Udmattelse, hvorfor Landsretssagføreren gjorde gældende, at Rederiet maa være ansvarlig i Henhold til Sølovens §§ 7 og 8, fordi »Sally« ikke var sødygtig til den farlige Sejlads ved Færøerne, fordi Føreren, Kaptajn *Chr. Hansen*, ikke havde særlig Kendskab til Farvandet og Strømforholdene eller til »Sally«, idet han ikke før har sejlet med Sandpumpere, og navnlig fordi Damprens Luger ikke havde været til-dækkede og skalkede under Sejladsen, hvorved den tog Vand ind i baade Lasterum og Bunkerrum, medens »Sally« laa og manøvrerede i Søen for at bjærge en Pram, der et Par Gange inden Forliset havde sprængt Slæberen paa Grund af haard Sø.

Landsretssagfører *Schiøler*, der mødte for Rederiet, paastod Frifindelse, idet han bestred, at der er udvist Uagtsomhed fra Selskabets Side, eller at Ulykken er foraarsaget af Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten fra Skibsførerens Side, der kan medføre Ansvar for Rederiet.

Sagen optoges til Dom.

### Sø- og Handelsretsdomme

Skibsforsikringsforeningen i Frederikshavn og Skipper *Niels Giversen*, Frederikshavn, havde ved Sø- og Handelsretten sagsøgt A/S Dampskibsselskabet »Orion«, København, til at betale Forsikringsforeningen 1910 Kr. og Skipper Giversen 3750 Kr. i Erstatning i Anledning af, at Giversens Fiskekutter »Eli«, der den 17. Marts 1940 laa forankret og havde Vod ude paa en Fiskeplads i Nærheden af Schultz Grund i Kattegat, blev paasejlet af »Orion«s Damper »Astra«, der sejlede mod »Eli«s Ankerwire og kurede mod Kutterens Stævn og Side. Reparationen af »Eli« kostede 1910 Kr., som Skibsforsikringsforeningen har betalt og nu forlangte refunderet, medens Giversen forlangte de 3750 Kr. for tabt Fortjeneste i den Tid, han ikke har kunnet fiske paa Grund af Paasejlingen med efterfølgende Reparation.

»Orion« krævede Frifindelse under Anbringende af, at »Eli« ikke havde afmærket sine Fiskegrejer tilstrækkelig tydeligt og ikke havde afgivet Signaler, der kunde have afværget Paasejlingen.

Sø- og Handelsretten fastslog, at »Astra« havde Skylden for Paasejlingen og dømte »Orion« til at betale Forsikringsforeningen de krævede 1910 Kr. og Skipper Giversen 2000 Kr. i Erstatning for Driftstab samt Sagsomkostninger med 300 Kr.

Der blev for nogen Tid siden afsagt to interessante Domme ved Sø- og Handelsretten om Søfolks Hyrekrav. Begge Sagerne angik den Retstilling, Søfolk har, naar deres Skibe kommer under fremmed Flag.

I det ene Tilfælde fik Sagsøgeren tilkendt Hyre, i det andet blev hans Krav forkastet.

Kok *Jørgensen* laa den 9. April 1940 i England med sit Skib. Det blev senere overtaget af Englænderne og Franskmandene, og Hr. Jørgensen kom saadan set mod sin Vilje i fremmed Tjeneste. Han krævede imidlertid Hyre af den danske Reder Torm, men ved Dommen fik han ikke Medhold. Præmisserne lægger Vægt paa, at han var indtraadt i et fremmed Tjenesteforhold, saaledes at Rederiet ikke kunde hæfte. Det tilføjes dog, at Hr. Jørgensen ikke er afskaarret fra at rejse et nyt Krav mod Torm, hvis den Afregning, han maatte faa fra de engelske og franske Redere, giver Grundlag derfor.

I den anden Sag, som var anlagt af Baadsmand *E. Korsager*, tilkendtes der denne 997 Kr. i Hyre. Skibet var blevet beslaglagt i Middelhavet af Englænderne, men Retten fandt, at den Rejse, Skibet havde foretaget under en-

gelsk Flag, maatte siges at være en Fuldførelse af den allerede paabegyndte, og naar dertil kom, at Rederiet faktisk havde grebet ind i Skibets Forhold, vilde det være rimeligt at lade Rederiet hæfte for Hyren.

### Sejladsen i Sundet

Indtil nu er der udstedt 5500 Legitimationskort til Sejlbaade i Sundet. Da det imidlertid synes at være en udbredt Opfattelse hos Publikum, at de inden en vis Frist skal henvende sig for at komme i Betragtning, skal det oplyses, at der ikke eksisterer en saadan Frist, indenfor hvilken Legitimationskort skal være udstedt. Vedkommende behøver ikke at henvende sig til Politiet herom førend nogle Dage, før han skal ud at sejle.

Derimod gælder der for Anmeldelser af Baadene en bestemt Frist, og denne er allerede overskredet, idet Anmeldelserne skulde være indgivet senest den 19. Maj. Da man imidlertid har konstateret, at der endnu findes adskillige ikke anmeldte Baade, opfordrer Politiet indstændigt alle de paagældende Baadcejere om saa hurtigt som muligt at bringe dette Forhold i Orden, saa de undgaar Ubehageligheder. Anmeldelsespligten omfatter alle Baade under 20 Register-Tons Brutto — herunder ogsaa Fiskerbaade og andre Erhvervsbaade. Indtil nu er der til Københavns Politi anmeldt 3400 Baade.

Man henleder endvidere Baadcejernes Opmærksomhed paa, at Baadene, naar de ikke bruges, skal være forsvarligt sikrede, saa Uvedkommende ikke kan sætte sig i Besiddelse af dem.

### A/S Faaborg Skibsværft

har holdt stiftende Generalforsamling. Det oplystes, at der er tegnet en Aktiekapital paa 20,000 Kr., men at denne vil blive bragt op paa 25,000 Kr. Der valgtes Bestyrelse og Revisorer. Lovene blev vedtaget.

### Stubbekøbing Havn

Stubbekøbing Byraad har behandlet Havnens Regnskab for Finansaaret 1940—41. Det udviste et Driftsunderskud paa 13,114 Kr., hovedsagelig hidrørende fra svigtende Havne- og Broenge.

### Nykøbing S. Havn

Nykøbing S. Byraad har paa sit sidste Møde behandlet og godkendt Regnskabet for Nykøbing Havn. Underskudet, der var projekteret til 28,200 Kr., er blevet 14,791 Kr. større eller ialt 42,991 Kr. Gælden er i Øjeblikket 433,500 Kroner.

### Beddingerne overbelastes

Ophalingsbeddingerne i Thyborøn er i denne Tid overbelastede. Baade den lokale og Lemvig Skibsbedding kan ikke hurtigt nok efterkomme alle de Krav, Kutterflaaden stiller under Foraarskølhalingen, og derfor maa flere af Kutterne søge andre Steder hen for at faa Arbejdet udført.

### Munkholmbroen

Munkholmprojektlets kombinerede Bro og Dæmning, som hidtil er blevet behandlet under eet, er nu blevet delt saaledes, at Dæmningsarbejdet udføres straks med en Bekostning af 320,000 Kr., medens Broarbejdet foreløbig udskydes, men vil blive udført, saa snart Forholdene tillader det.

### »Foreningen af danske Redningsmænd«

holder Aarsmøde med ordinær Generalforsamling i Thisted den 21. ds. Sidste Aarsmøde holdtes i Aalborg 1938. Aarsmøderne skal ordinært afholdes hvert andet Aar, men sidste Aar udsattes Mødet paa Grund af de indtraadte Forhold.

### Nyt Kort fra Søkortarkivet

Søkortarkivet har i Maj udgivet et nyt Kort over Smaalandsfarvandet Karrebæk Fjord. Kortet har Nr. 164.

### Den nye Malmø-Færg

Den svenske Jernbanefærg til Ruten Malmø—København skal efter hvad der meddeles bygges af Kockums mekaniske Værksted i Malmø.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**Finske Dampere krigsforlist**

Den finske Dampere »Kastelholm« er krigsforlist. Skibet der tilhørte Lovisa Rederi Aktiebolag og var paa 8500 Tons, var med Cellulose- og Papirlast paa Vej fra Petsamo til Sydamerika. Af Besætningen er 37 Mand ført ind til Thorshavn paa Færoerne. To af dem er lettere saaret. En Mand af Besætningen savnes.

Dampere »Fenix«, 1851 BRT, tilhørende A/B Fenix, Mariehamn, er krigsforlist paa Rejse til Petsamo. Af Besætningen reddedes 21 Mand.

**Svensk Skib frygtes forlist**

Efter hvad der meddeles fra Stockholm, er der indløbet Rapport om, at Svenska Amerika-Linjens Motorskib »Trolleholm« er forlist. Der er endnu ikke indløbet nogen Detailler om Ulykken. Man ved saaledes ikke, hvor eller paa hvilken Maade »Trolleholm« er forlist. Heller ikke vides det, om Ulykken har krævet Menneskeliv. »Trolleholm« var paa 5,084 Bruttotons og var bygget i 1922.

**Norske Dampere krigsforlist**

Ifølge Meddelelse fra New York er den norske Fragtdampere »Eva« (1599 B.R.T.) og den norske Tankdampere »Beaulieu« (6114 B.R.T.) sunkne. Skibene sejlede i engelsk Tjeneste.

**Rute Åbo—Stockholm**

Det meddeles fra Helsingfors, at Dampskibet »Per Brahe«, som i Fjor laa oplagt paa Grund af de usikre Forhold, for Tiden udrustes til Fart i Sommer. Skibet vil blive sat ind i dets tidligere Rute Åbo-Mariehamn-Stockholm.

**Solgt til Finland**

Den græske Dampere »Kosti«, som var det første Skib, der krigsforliste i Øresund efter Krigens Udbrud for snart to Aar siden, er nu blevet solgt til Finland.

Skibet er i Mellemtiden blevet provisorisk repareret hos B. & W. og har skiftet Hjemsted til Panama City.

Køberne er Rederiet Allanta i Helsingfors, repræsenteret ved det kendte Firma Aktiebolaget Lars Krogius & Co. i Helsingfors, og Købesummen er ca. 40,000 Pund Sterling for Skibet i dets nuværende Stand. Det er nu bragt til finsk Havn, hvor det skal endeligt repareres og klassificeres.

**Spaniens Handelsflaade**

Ifølgd foreliggende Oplysninger tæller den spanske Handelsflaade for Tiden 500 Skibe paa ialt ca. 1 Million BRT. De 70 største Skibe transporterer Korn fra Argentina til Spanien. Andre er sat ind paa Transport af Bomuld til Catalonien. Den spanske Regering planlægger at bygge yderligere 10 Handelsskibe.

**Forbud mod islandsk Sejllads paa Udlandet**

De islandske Sømandsorganisationer har formaat den islandske Regering til at udstede et Forbud mod al Sejllads med islandske Skibe paa udenlandske Havne. Forbudet er fremkaldt af Faren for Krigsforlist, en Fare, der er betydeligt øget efter Krigsbegivenhedernes Udvidelse til Atlanterhavets fjerne Sejlruter. Forbudet blev udstedt den 22. April, og islandske Trawlere, der var udrustet til Fiskeri langt fra Islands Kyster, maatte blive hjemme.

**Skagens Fiskerflaade**

Ifølge en ved Finansaarets Slutning udarbejdet Statistik findes der nu i Skagen 223 motordrevne Fiskerfartøjer. I Aarets første 4 Maaneder har Skagensfiskerne til andre danske Pladser solgt en halv Snes mindre Kuttere og Motorbaade, men samtidig er der paa en Række Skibsværfter bestilt et Dusin Storbåde helt op til 55 Tons og med Motorer paa 200 HK. Udviklingen i Skagen gaar stadig i Retning af Trawlfiskeri. Værdien af Fartøjer og Redskaber andrager 5—6 Mill. Kr.

**Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne**

har udsendt sin Aarsberetning, hvoraf det fremgaar, at Foreningens Virksomhed, der er henlagt til de store Havnebyer ude omkring i Europa, er blevet stærkt præget af Krigssituationen. Anløbet af skandinaviske Skibe til de enkelte Havne er blevet forrykket, og dette har givet tilsvarende Udslag i Foreningens Arbejde. Ved en Del af Hjemmene, nemlig Hamburg, Rouen og Marseille, blev

Virksomheden indstillet i Slutningen af 1939. Dog var det Foreningens Hensigt iøvrigt at holde Virksomheden gaaende i den Udstrækning, Behovet var til Stede. Om det var nødvendigt, var man ogsaa forberedt paa at aabne de Stationer igen, hvor Virksomheden straks efter Krigsudbruddet maatte nedlægges.

Ved de Begivenheder, som indtraf i Norge i April Maaned, blev imidlertid Foreningens Hovedkontor i Oslo afskaaret fra Forbindelsen med Sømandshjemmene, og hvert enkelt Hjem maatte sammen med den lokale Tilsynscommité træffe de Foranstaltninger, som Situationen krævede. Det synes, som om alle Hjemmene med Undtagelse af Rotterdam-Hjemmet har klaret sig under Krigen. Sømandshjemmet i Rotterdam, som var Foreningens mest moderne Hjem, nedbrændte totalt under Krigsoperationerne i Holland i Maj 1940.

Som Følge af de indtrufne Begivenheder kunde det sædvanlige Fællesmøde ikke afholdes i 1940, og de 3 Afdelinger har i Stedet staaet i Brevveksling med hinanden og paa den Maade afgjort de Spørgsmaal, som er opstaaet.

**Norsk Dom i Kollisionssag**

Ved Oslo Søren er afsagt Dom i en Sag mellem Motorskibet »Belpamela«s Rederi, Skibsaktieselskabet Belships Company Ltd., og Den norske Krigsforsikring. Sagen drejede sig om en Kollision, idet »Belpamela« drev ned paa Dampskibet »Banan« i Kirkwalls Havn Natten til den 4. Marts 1940 under Storm og total Mørklægning. Rederiet mente, at Skaden paa de to Skibe, der drejede sig om 24,920 Kr., skyldes Samvirke mellem Krigsfare og Søfare, og den maatte dækkes af Krigsforsikringen.

Retten bemærkede i sin Dom, at der ikke findes adækvat Aarsagssammenhæng mellem Skaden og Indbringelsen til Kirkwall af den engelske Hjelpekyrdsler. Havnen i Kirkwall kan heller ikke anses for daarlige end de Havne, norske Skibe sædvanligvis anløber. Derimod er der adækvat Aarsagssammenhæng mellem Stormen og Skaden.

Angaaende Mørklægningens Indvirken bemærkes, at Mørket burde have skærpet Vagtsomheden. Det var saaledes en Fejl, at Letmatrosen, som gik paa Vagt om Natten, ikke var blevet instrueret om at melde, hvis Vinden friskede, specielt da Skibet kun laa for eet Anker. Letmatrosen burde ogsaa have varslet Officererne, da det trak op til Storm. I saa Fald kunde sandsynligvis Kollisionen have været undgaaet.

Retten finder saaledes, at Hoveddaarsagen til Skaden var Søfaren. Imidlertid mener Retten ifølge N. H. & S. T., at Krigsforsikringen bør belastes med en Femtepart af Udgifterne, idet Mørklægningen utvivlsomt ogsaa har haft en vis selvstændig Betydning for Kollisionen. Retten er tilbøjelig til at antage, at Drægningen kunde have været opdaget under sædvanlige Belysningsforhold, men anser det paa den anden Side for tvivlsomt, om Udsættelsen af det andet Anker med tilstrækkelig Kæde vilde have virket tidsnok til at afværge Kollisionen. Sagsomkostningerne blev ophævet.

**Dødsfald**

Fhv. Underdirektør ved Nakskov Skibsværft, *Svend Henningsen*, er i en Alder af 60 Aar afgaaet ved Døden i København, hvor han havde sit Hjem, efter at han fornylig havde taget sin Afsked fra Værftet.

Underdirektør Henningsen var uddannet som Skibsbygningsingeniør paa den tekniske Højskole i Leith og paa Universitetet i Glasgow samtidig med, at han fik sin praktiske Uddannelse paa store skotske Værfter. Hjemkommet blev han som ung Ingeniør ansat hos Burmeister & Wain. Efter nogle Aar her blev han — det var i Dieselmotorernes første Tid — knyttet til ØK.s Skibsinspektion som Maskiningeniør. Ved Oprettelsen af Skibsværftet i Nakskov blev han knyttet til dette, hvor han hurtigt avancerede til Overingeniør, og i 1937 blev han Underdirektør. Han nød i Værftskredse Anseelse som en dygtig og erfaren Skibsbygger.

**50 Aar**

Lods ved Nykøbing M. Lodseri *J. T. P. Rønn* fyldte den 11. Juni 50 Aar.

**25 Aars Jubilæum**

Maskinmester *H. C. Johansen* har været ansat i D. F. D. S. i 25 Aar. Jubilæren begyndte som Assistent i »Oscar II« og sejlede senere med forskellige af Selskabets Skibe, bl. a. syv Aar med »United States«.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKULViking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterInJehavere  
SØLVER & SVARRER  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang Ill. KatalogBrug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.  
V A S A (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**  
KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•  
**5/-, post free**  
•

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR.CYLINDER



### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Activ«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Ala«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 C. Clausen, Haderslev.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Buggerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rederi A/S »Isafold«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linjerederi.  
 D/S »Nautic«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 24

FREDAG 20. Juni 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBÆRETNING

Efterhaanden som Krigen trækker i Langdrag og de ved Krigsoperationer sænkede Skibes Antal stadig stiger, bliver Tonnagesituationen et mere og mere brændende Spørgsmaal. Fra U. S. A. foreligger der nu Meddelelse om, at der derfra foreløbig er overladt England ca. 2 Mill. Br. Tons, og at der i nær Fremtid vil blive overdraget yderligere ca. 450.000 Br. Tons Skibsrum til England. Dette er selvfølgelig noget, men dog langt fra tilstrækkelig til at dække de Tab, som Søkrigen medfører. Fra tysk Side foreligger der nemlig nu Opgørelse over de Tab, som de tyske Sø- og Luftstridskræfter har tilføjet Englænderne i Maj Maaned, og da disse Tab efter den tyske Opgørelse andrager ikke mindre end ca.  $\frac{3}{4}$  Mill. Br. Tons, er det klart, at Tonnagestillingen hurtig vil blive meget prekær, saafremt Tonnagebygningen i England og U. S. A. ikke forceres af yderste Evne i den kommende Tid. Som Forholdene ligger er det naturligvis umuligt at spaa noget om Resultatet af dette Kapløb mellem Axemagternes Sænkninger af Handelstonnage og de engelsk-amerikanske Nybygningspræstationer, men saa meget synes dog sikkert, at Udfaldet heraf vil indvirke paa Krigens videre Forløb i en ikke uvæsentlig Grad.

Om de i U.S.A. oplagte danske Skibes Skæbne har der i den forløbne Uge foreligget forskellige delvis modstridende Meddelelser fra New York. Een Meddelelse gik f. Eks. ud paa, at de skulde sættes under Panamaflag og sættes ind i Farten paa England, men efter de senest foreliggende Meddelelser synes det dog, som om det er Mening, at i hvert Fald en Del af de danske Skibe skal bestyres af den amerikanske Søfartskommission, der vil sætte dem ind paa Ruter, der hidtil har været besejlet af amerikansk Tonnage, som derved kan frigøres for andre Formaal.

Efterretningerne om Forholdene paa Markederne uden for den engelske Blokadelinie er for den forløbne Uges vedkommende om muligt endnu mere sparsomme, end da vi skrev vor sidste Beretning. Der foreligger forskellige Meddelelser om Afslutninger til høje Rater paa de frie Markeder, men det er ikke muligt at tidfæste disse Befragtninger, saa antagelig drejer det sig om Forretninger, der er afsluttet for et Stykke Tid siden, idet, som vi omtalte i vor sidste Artikel, et af Formaalene med den engelsk-amerikanske Tonnageaftale netop gaar ud paa at regulere Rateniveauet.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uden væsentlig Forandring. Der har været en Del Forretning i Erts fra Sverige til Tyskland, ligesom en Del Tonnage blev placeret i Trælastfarten fra Østersøen til forskellige tyske og hollandske Havne. De tyske Forretninger blev afsluttede paa Basis af Fachgruppe Betingelser, medens der for hollandske Destinationers Vedkommende blev betalt Rater, der varierede mellem 75 og 85 Rmk. afhængig af Størrelse, Laste- og Lossehavne. Iøvrigt kommer der stadig et ret stort Antal forskellige Ordre paa Markedet, saasom Soya-bønner Leningrad/Hamburg, der indikerer Rmk. 11.- for 5000 Tons Skib, Stykgods Hamburg/Leningrad til Rmk. 10.- f.i.o., Kali fra Bremen til god dansk Havn til omkring 13/15 Kroner, og forskellige Ladninger

Træmasse fra Norge til Holland til Rater omkring 30/32 Rmk. — I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark var der kun begrænset Aktivitet.

### ØSTERSØENS ROLLE

I det ofte citerede Blad »Berliner Børsen Zeitung« har Søfartsmedarbejderen bragt en indgaaende Artikel om Østersøen, som har opnaaet en straalende Opgangstid som Handelsvej.

»Østersøen«, hedder det i Artiklen, »skal være et »Hovedhav« og ikke som hidtil fejlagtigt opfattet et »Bihav«. Hverken de skandinaviske Lande, de baltiske Lande eller Polen udnyttede Østersøen som Handelsvej — de rettede allesammen deres Handel vestpaa mod England og U. S. A.«

»Nu er Situationen en anden. Polen er forsvundet,« fortsætter Bladet, »de baltiske Lande er ophørt at eksistere som selvstændige Stater og de skandinaviske Lande har maattet indstille Søhandelen vestpaa. Alerede nu er Besejlingen af Østersøen steget, men det er intet imod, hvad der vil ske efter Gennemførelsen af den tyske Storrums-Økonomis Planer. Jo nærmere de europæiske Lande rykker sammen handelsmæssigt og jo mere de udbygger deres gensidige Handelssamkvem, jo større Betydning vil Østersøen faa som Handelsvej.«

Heroverfor er der fra dansk — saavel som sikkert fra anden skandinavisk — Side Anledning til at fremhæve, at Østersøen altid naturligt for disse Lande maatte blive Udfaldsporten af den simple Grund, at de laa ved den. I den store oversøiske Handel saavel Danmark som Sverige og Finland drev, maatte Handelen med de øvrige Østersølande naturligt træde i Baggrunden, ikke mindst fordi de enkelte Østersølande paa saa mange Maader mere konkurrerede med end supplerede hinanden. De maatte med deres Skibe ud paa Verdenshavene, og saafremt de kun havde haft Østersøen at operere i, vilde det hurtigt have taget en Ende med disse Landes Skibsfart. Som det er i Øjeblikket er Danmark og Sverige jo tvunget til kun — med sine faa hjemmевærende Skibe — at besejle Østersøen, men det giver jo kun et kummerligt Resultat. Danmark kan for sit Vedkommende dog tilføje, at mange af de største danske Rederier har drevel en betydelig Østersøfart, J. Lauritzen's Rederi har f. Eks. lagt Grunden til hele sin Virksomhed i Østersøfarten, og paa lignende Maade har flere andre Redere bygget videre paa deres Erfaringer, efter først at have underlagt sig Østersøen. Men dette Hav kan for den skandinaviske Skibsfart aldrig blive andet end en Del af dets Omraade, en betydelig Del maaske, som Udfaldsstedet altid maa være det, men ikke det afgørende for Erhvervets Trivsel i sin Helhed.

I den nævnte Artikel i det tyske Blad tales der videre om »en retfærdig Fordeling af den transatlantiske Handel paa dertil egnede Modtagelseshavne, der derved kommer til at virke som Fordelingscentre for den oversøiske Import til de europæiske Lande med Østersøen som Bindeled.« Det lyder lidt dunkelt og er formodentlig heller ikke nærmere fastsat. Men naar det videre hedder, at »Østersøskibsfarten faar derved yderligere den Opgave at supplere den oversøiske Skibsfart, Oceandampernes Kapacitet udnyttes bedre, hvis man kun lader dem sejle til visse Endestationer, hvorfra Ladningen fordeles mellem flere mindre Skibe, der

befordre den videre i de forskellige Retninger, hvortil den er bestemt, saa er der ingen Tvivl mulig, saa er den skandinaviske Skibsfart netop blevet henvist til Østersøfarten og kun til den — og med det som Fremtidsperspektiv vilde den ligesaa godt straks som siden kunne give op. Selvom Artiklens Forfatter slutter med at understrege, at der vil blive rigelig Handel nok til at beskæftige alle nu bestaaende Havne, saa vil der i alle Tilfælde ikke blive Handel nok til at beskæftige den interesserede og forhaabentlig til den Tid tilstedeværende Tonnagemængde, det vil sige de paagældende Landes — Danmarks, Sveriges og Finlands — Skibsfart.

Det maa derfor bestemt haabes, at disse Fremtidsperspektiver, der ganske vist ogsaa kun har en rent forberedende og vag Karakter i deres Udformning, ikke skal tage fastere Form, for som vi saa ofte har sagt det og aldrig vil blive træt at gentage det, uden international Handel er Skibsfart — skandinavisk Skibsfart som næsten al anden Skibsfart — en Umulighed, og Rollen at blive Fordeler i Østersøen til sine respektive Landes Havne vilde aldrig kunne tilfredsstille Danmarks, Sveriges eller Finlands Skibsfart, saa meget mere som man kan gaa ud fra som givet, at saavel Tysklands som Sovjetruslands Skibsfart naturligvis ogsaa i disse Farvande vilde have et Ord, og et tilmed dominerende Ord at skulle have sagt. For de smaa skandinaviske Landes Skibsfart ligger Fremtid som Fortid i det store og hele paa Verdenshavene, og Østersøen kan kun blive en meget begrænset Del af det Operationsomraade, der maa være til Raadighed for dem, saafremt de skal kunne trives ikke blot til Gavn for dem selv, men for Verdenshandelen i sin Helhed.

### PLANØKONOMIEN

De danske engros Handlende fra 70 forskellige Byer har været samlet i Aarhus til den danske Provinshandelsstands første Landsmøde.

Formanden, Grosserer H. L. Poulsen, aflagde en udførlig Beretning og sagde bl. a., at dansk Økonomi er blevet rystet i sin Grundvold. Skal vi gøre os det ringeste Haab om at komme igennem, maa alle gode Kræfter tages i Brug, den enkeltes Interesser maa vige, nu er det Hensynet til Helheden, det gælder.

Blandt meget andet kom Grosserer Poulsen ogsaa ind paa Direktør Chr. H. Olesens Udtalelse for nylig paa »Dansk Arbejdes Aarsmøde, en Udtalelse vi dengang kommenterede, og Grosserer Poulsen bemærkede til Direktør Olesens Ord om at lade Erhvervslivet underordne sig en centraløkonomisk Ledelse bl. a.:

Planøkonomi er efter vi Købmænds Opfattelse vel nok uundgaaelig i Dag, men saa skal der ogsaa være Plan i Tingene, og det kan man just ikke sige, at der helt igennem er. Paa den anden Side maa vi bestemt opfatte dette Begreb som et rent forbigaaende Fænomen. Der er vel heller ikke mange og sikkert ingen inden for Købmændenes Kres, der ikke tror paa, at naar en Dag Fredens Dage atter indfinder sig, vil Landegrænserne ganske naturligt aabne sig igen.

Beretningen sluttede med en varm Hyldest til danske Købmænd og Industrifolk, der i Fjor Vinter købte ind paa Trods af alle Restriktioner, fyldte Frihavnen, lagde under Toldsegl Varer op paa private Pakhuse i København og i Provins. Uden Importtilladelse løb de Risikoen, og ingen havde ynket dem, hvis det var gaaet galt. De viste, at de følte Pligten til at være Samfundets Tjenere, naturligvis ogsaa i Haab om at røgte deres egne Interesser, men det er dem, Landets Befolkning i Dag kan takke for, at vi endnu ikke har lidt virkelige Savn, at vi hidtil har haft saa nogenlunde, hvad vi skulde bruge af de vigtigste Importvarer, hvad enten det saa drejede sig om Raavarer eller Færdigvarer.

### SKIBSFARTEN PAA KØBSTADHAVNENE

Købstadforeningen har udarbejdet en interessant Oversigt over Krigens Indvirkning paa den danske Provinsskibsfart. Størstedelen af de danske Købstæder er vokset op omkring Havne og Overfartssteder, og Skibsfarten har i væsentlig Grad bidraget til disse Søkøbstæders Vækst og Trivsel. Dette Forhold er saa lidt kendt, at mindre gunstigt beliggende Byer uden direkte Adgang til Havet ofte under store Omkostninger har søgt en Havneforbindelse etableret. I Dag har da ogsaa 61 af Danmarks 79 Købstæder Havne af Betydning, hvortil kommer, at flere Indlandsbyer har nær Tilknytning og Forbindelse til større Landdistriktshavne. De fleste Havne er selvejende kommunale Institutioner, men Administrationen foregaar i Almindelighed i Tilslutning til den almindelige kommunale Administration.

Den samlede Skibsfart er faldet meget betydeligt under det første Krigsjaar, nemlig til Halvdelen. Nedgangen var størst i Januar Kvartal 1940, bl. a. paa Grund af den strenge Vinter, og Isvanskelighederne har naturligvis først og fremmest ramt de smaa Skibe. For de andre Kvartaler i 1940 faldt Antallet af Skibe-anløb ganske vist kun med en Trediedel, men Tonnagen og den afskibede Ladning halveredes, hvorimod den indtagne Ladning viser en noget ringere Nedgang. Dette hænger sammen med, at Skibsfarten efter Besættelsen er begrænset til de indenlandske Farvande og Østersøen og en Del af Nordøen, hvad der især har hindret de større Skibes Sejlads og særlig Indførslen fra Udlandet, som hovedsagelig har været søværts. Eksporten til Søs er i Følge Sagens Natur ogsaa reduceret betydeligt.

Der har altsaa været udpræget Nedgangstendens, men i Hovedsagen er det de store, almindelige Importhavne samt de specielle Importhavne Kalundborg, Nyborg og Fredericia, der viser Nedgang for udlossen Gods, og paa tilsvarende Maade de særlige Eksporthavne for indtagen Ladning. Hvad Størrelse angaar ligger Aarhus i Spidsen, medens Aalborg-Nørresundby hidtil indtog Førstepladsen.

### B. & W. GASGENERATOR-SKIB

Burmeister & Wain's Datterselskab »Nordisk Dieselauto« afholder for Tiden en Udstilling i Dagmarhus paa Raadhuspladsen, hvor der bl. a. foreviser Film om Gasgeneratorer, Dieselmotorer, Gasmotorer og Skibsbygning. Filmene viser, hvorledes man fabrikerer og monterer Gasgeneratorer, og giver et Indtryk af de effektive og arbejdsbesparende Arbejdsmetoder, der anvendes. Ved Udstillingens Aabning forleden udtalte Ingeniør C. A. Møller bl. a.: Udviklingen har overfløjet de flestes Forventninger. Vi har set, hvorledes man i Industriens Kraftcentraler har anbragt store Sugegasanlæg som Hjælpeagregater, og samtidig er de mindre Gasgeneratorer blevet anvendt i Biler, Traktorer og Baade. Vi fremstiller i Øjeblikket meget store Sugegasanlæg paa helt op til 1200 HK til stationære Anlæg, og vi er nu gaaet i Gang med at bygge et Skib med Dieselmotor og Sugegasanlæg, som kan udvikle 1250 IHK. Denne Oplysning vakte almindelig Opmærksomhed, thi det vil med andre Ord sige, at Burmeister & Wain bygger et Skib, der skal drives frem efter samme Princip som Bur-Wain Dieselbiler med Gasgenerator, altsaa et Dieselmotorskib, som i Stedet for Olie kan bruge de Brændselsstoffer, man hidtil har brugt i Dampskibe.

### TYSKE FINANSMEDDELELSER

Som en ny Bekræftelse paa det tyske Pengemarkeds Stadig øgende Likviditet kommer nu Meddelelsen om, at Privatdiskontoen i Berlin er sat ned fra 2¼ til 2⅛ pCt. efter at have staaet uforandret siden August i Fjor, skriver Bladet »Økonomisk Revue«. Af speciel Interesse er en Meddelelse om, at der snart

kan ventes et tysk Lovforslag om Regulering af Aktieselskabers Udbytter. Ifølge »Frankfurter Zeitung« synes det som om Reguleringen vil tage Form af en stærkt progressiv Udelingsafgift, saaledes, at hvis et Selskab vil uddele 7 pCt., maa det betale en Afgift paa  $\frac{1}{2}$  pCt. af Aktiekapitalen, med 8 pCt. Udbylte en Afgift paa 2 pCt., etc. Et Selskab, som nu uddeler 12 pCt., skulde kunne fortsætte med dette mod at betale en Afgift paa 24 pCt. af Aktiekapitalen. Denne høje Ekstraskat synes at have til Formaal at fremtvinge en Forøgelse af Aktiekapitalen. En anden tysk Nyhed er, at der arbejdes med Indtægtskontrol for de frie Erhverv.

### SPANSK FRUGTTRANSPORT

I Spanien bestræber man sig paa at udligne Mangelen paa Tonnage ved Nybygninger. Til dette Formaal tjener ogsaa en Kredit paa 750 Mill. Pesetas saavel som en Bestemmelse for nylig fra Industriministeriet om, at samtlige til Industrien givne Ordre, der har Tilknytning til Nybygning af Handelsdampere skal effektueres forud for andre Ordre. Disse Bestræbelser gaar ud paa at tilvejebringe Tonnage, saa at Frugttransporten ikke behøver at foretages af udenlandske Selskaber. Sidste Aar blev Selskabet *Compañia Maritima Fruteris S. A.* i Cadiz oprettet til at besørge Frugttransporten mellem de Kanariske Øer og den spanske Levant samt Portugal. For at imødegaa Knapheden paa Tonnage i Frugttransporten fra de Kanariske Øer har nævnte Selskab, der ejer seks Motorskibe til Frugttransport, afgivet Bestilling paa endnu en Frugtdamper ved Værftet i Bilbao. Kølen til dette Skib, der bliver paa 5000 Brutto Tons, vil blive lagt om kort Tid.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Firmaet Friis & Frederiksen

Firmaet Friis & Frederiksen, Skibsmæglerforretning, Odense, meddeler, at Hr. H. C. Friis efter mindelig Overenskomst fra og med den 14. ds. er udtraadt af Forretningen, som fortsættes under samme Navn med statsaut. Skibsmægler H. Rask-Petersen som eneste ansvarlige Indehaver og med samme Personale, Kontor, Telefoner og Telegramadresse.

### Skibssalg

Gennem Mæglerfirmaet E. W. v. d. Hude & Søn ved dets Indehaver, Skibsmægler, Konsul A. Thejll, Svendborg, er m.s. »Venus« af Egersund ca. 135 Tons d.w., Kaptajn Ryborg, solgt til Kaptajn Sigvard Christensen, Svendborg. Salgssummen er Kr. 65.000 og Skibet er anerkendt ved Besigtigelsen i Svendborg. Skibets Hjemsted bliver Svendborg og Redere E. W. v. d. Hude & Søn.

Samtidig har Firmaet solgt den af Kapt. Christensen ejede Motorsejler »Eridani« til Kapt. Ryborg for Kr. 7.000, som igen har videresolgt Skibet til Fjellebroen.

### Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart

I Forbundets Beretning for Aaret 1940 hedder det: Den efter Aarsskiftet 1939/40 voksende Intensitet af Krigen paa Søen og i Luften medførte i de første Maanedre af Aaret 1940 et stigende Tab af Menneskeliv inden for den danske Handelsflaades Besætninger. Forbundet blev derfor i disse Maanedre stillet overfor Erstatningskrav af hidtil ukendt Størrelse, for hvilke det dog blev muligt at tilvejebringe Dækning, idet Skibsfartens Vilkaar i det paagældende Tidsrum var saadanne, at Rederne var i Stand til at svare de overordentlig høje Præmier, der var nødvendige til saadan Dækning.

En total Ændring heri indtraadte ved Danmarks Besættelse den 9. April, der havde tilfølgende, at et stort Antal danske Skibe, som paa det Tidspunkt befandt sig uden for Hjemlandet, blev unddraget Redernes Kontrol, idet de blev rekvireret eller tilbageholdt af fremmed Magt eller oplagt i neutralt Havne i Udlandet. Det maatte forventes, at der som Følge af den skærpede Krig fremdeles ville blive stillet meget store Erstatningskrav til Forbundet; dertil kom, at det næppe vilde være muligt at opkræve Præmier for de uden for Redernes Kontrol værende Skibes Besætninger, for hvilke Forbundet maatte antage fremdeles at bære Risiko, og da den resterende Del af Flaaden, d.v.s. de i hjemlig Fart beskæftigede Skibe, for hvilke der nu ogsaa var en ikke ubetydelig Krigs-Risiko, var ganske utilstrækkelig som Basis for Fordeling af de forventede meget store Erstatningskrav, rettedes der fra

### NYE SVENSKKE KULFRAGTER

Den svenske Regerings Trafikkommission har nu i Samraad med Statens Brændselskommission fastsat nye Kul- og Koksfragter for svenske Skibe fra Østersø- og Nordsøhavne til Sverige. Beregningen foretages efter en anden Skala end tidligere. Basisfragten pr. Ton à 1000 kg er inddelt i tre Grupper, hvoraf den første gælder for de første 250 Tons, den anden for de følgende 750 Tons, og den tredje for hvad der er derover. Ifølge denne Beregning er Basisfragten til Sydsverige, fr. o. m. Hålsingborg t. o. m. Kalmar fra tyske Østersøhavne henholdsvis Kr. 16.50, 11.25 og 7.25, fra Rendsburg henholdsvis Kr. 24, 14.50 og 9, fra tyske Nordsøhavne samt Delfzijl henholdsvis Kr. 30, 17 og 10.50, fra andre hollandske Havne end Delfzijl henholdsvis Kr. 31.50, 18 og 11.25 samt fra Antwerpen henholdsvis Kr. 33, 19 og 12. Til andre svenske Havne forekommer der Destinationstillæg samt Tillæg for Ballastrejser, efter samme Skala som Basisfragterne. Disse Fragter gælder for Kul. Fragten for Koks fremkommer ved, at man multiplicerer Kulfragten i de respektive Kvantitetsgrupper med 1.25. Desuden er der ogsaa fastsat Bestemmelser for Overliggedagspenge, etc.

Krigsforsikringsomkostningerne erstattes af Brændselskommissionen. Befragtning skal foretages gennem svenske Mæglere, fortrinsvis autoriserede Skibsmæglere, efter en i Cirkulæret angivet Provisionstarif. Returkommission skal ikke kunne opstaa. Befragtning skal opgøres paa Basis af »Deulkohle«-Certeparti eller, for mindre Skibe, af en tilsvarende Certepartiformular. Fragten betales bagud.

Forbundet Henvendelse til Dansk Dampskibsrederiforening om ved Forhandling med Handelsministeriet at søge udvirket en Ordning, hvorved det med Støtte fra Staten blev muligt at opretholde Besætningernes Ulykkesforsikring under de ændrede Forhold.

De derpaa fulgte Forhandlinger med Ministeriet afsluttedes med det Resultat, at der af Statskassen foreløbig for Tiden indtil Udgangen af Marts 1941 stillede Midler til Raadighed til Afholdelse af alle Erstatninger hidrørende fra Ulykker, der i Tiden efter 8. April 1940 er overgaaet Besætninger ombord i Skibe, der enten er rekvireret af eller tilbageholdt i krigsførende Land, Holland, Frankrig eller Belgien eller efter Paalæg er oplagt i neutral Havne i Udlandet, samt til Nedbringelse af den Rederne for Tiden efter 8. April 1940 paahvilende samlede Ulykkesforsikringspræmie til 36 Kr. pr. Mand pr. Aar i Skibe, der beskæftiges i Fart i hjemlige eller dermed ligestillede Farvande under Redernes Kontrol.

Under Hensyn til ovenfor nævnte Ordning er Aarets Driftsregnskaber for Forbundets 2 Afdelinger aflagt for henholdsvis Tiden  $\frac{1}{1}-\frac{3}{4}$  og  $\frac{9}{4}-\frac{31}{12}$ . I Ulykkesforsikringsafdelingen udredes Erstatninger i Henhold til Ulykkesforsikringsloven af 20. Maj 1933, derunder ogsaa for Følger af Ulykker hidrørende fra Krig, medens Krigs-Ulykkesforsikringsafdelingen udreder Erstatninger — Til lægserstatninger — i Henhold til Lov af 19. December 1936 om Krigs-Ulykkesforsikring for søfarende i Ulykkestilfælde hidrørende fra Krig. Aarets samlede Netto-Udgift, derunder Henlæggelse til uafgjorte Skader, har i begge Afdelinger tilsammen udgjort Kr. 4.743.013,14 og Statens Tilskud hertil ordinært 9.052,36 og ekstraordinært Kr. 1.017.823,73.

### Skandinavia: 8 pCt.

Bestyrelsen for Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« har paa et nylig afholdt Møde vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, der afholdes den 25. Juni, at der udbetales 8 pCt. Udbylte for Aaret 1940.

For 1939 gav »Skandinavia« sine Aktionærer  $7\frac{1}{2}$  pCt. i Udbytte, 1938 og 1937 10 pCt., 1936 og 1935: 8 pCt.

### Bornholms Kulminedrift

Paa Bornholm hengiver man sig for Tiden til Drømmerier om Kulminedrift. Danmarks geologiske Undersøgelse har i Samarbejde med Statens tekniske Udvalg paa-begyndt en Række Kulboringer rundt om paa Bornholm, og det er fastslaaet, at Bornholm-Kullene i Værdi ligger betydeligt over Jyllands Brunkul.

Viser Boringerne, at der findes Kul i tilstrækkelige

Mængder, vil man se nærmere paa Planer om Oprettelsen af et stort Kulværk ved Hasle. Den Kulproduktion, der i saa Fald vil blive indledet, skulde ikke alene tage Sigle paa den øjeblikkelige Brændselssituation, men opretholdes ogsaa under normale Forhold.

At der findes Kul paa Bornholm er ikke noget, man nu pludselig har opdaget. Allerede i Christian den Fjerdes Tid søgte man at udnytte dette Brændsel, der er en Mellemting mellem Brunkul og Stenkul, og under den forrige Krig gik man i Gang med Brydning i større Stil. Det viste sig imidlertid at være et meget kostbart og besværligt Arbejde, som forholdsvis hurtigt blev opgivet igen. Kullene befinder sig for største Delen inden for *Hasle Klinker- og Chamottefabriks Arealer*, og denne Virksomhed har ved tidligere Lejlighed ladet foretage forskellige Undersøgelser af Grunden. Under Arbejdet med Ler-Oppravnningen syd for Hasle er Selskabet ofte stødt paa Bornholm-Kullene, og der blev i Fjor brudt ca. 300 Tons, men tidligere Erfaringer har ikke opmuntret til Gennemførelsen af nogen regulær Kulneddrift.

Direktøren for Danmarks geologiske Undersøgelse, Dr. H. Ødum, udtalte, at det endnu er alt for tidligt at sige noget om Resultaterne af de nye Boringer.

### Nyt Aktieselskab

Under Navnet »Navitas A/S« er der dannet et Aktieselskab med en Aktiekapital paa 1 Mill. Kr., hvoraf 300,000 Kr. er indbetalt, og de resterende 700,000 Kr. indbetales senest den 21. Maj 1942. Selskabets Formaal er mangesidigt. Det angiver at ville »drive Rederivirksomhed samt at drive Handel, Bygnings-, Ingeniør- og Fabrikationsvirksomhed og dermed i Forbindelse staaende Virksomheder, samt at finansiere, understøtte, oprette, kontrollere og participere i tilsvarende Virksomheder og alle dermed i Forbindelse staaende eller afledte Forretninger«.

Selskabets Hovedkontor er i København, hvor ogsaa tre af Stifterne bor, nemlig Landsretssagfører C. E. Ejlers, Landsretssagfører Hermod Lannung og Sagførerfuldmægtig Jørgen Hansen Nielsen. Den fjerde af Stifterne er Gods-ejer, Skibsreder Reimann, Stensbygaard, der er adm. Direktør i »A/S Motortramp«. Bestyrelsen bestaar af Landsretssagførerne Ejlers og Lannung samt Skibsreder Reimann med den førstnævnte som Direktør.

### Motorskonnerts Forlis

Motorskonnert »Lisbeth« af Vejle forliste den 12. Juni ved Sjællands Rev, og i den Anledning afholdtes forleden Søforhør i Sø- og Handelsretten.

Kaptajn J. B. Christensen forklarede, at Skibet den 11. Juni var afgaaet fra Horsens med 99 Tons Brunkul, der var bestemt til Sojakagefabriken i København. Den 12. Juni opdagede man pludselig, at der stod Vand til midt op paa Cylindrene i Maskinen. En Jolle blev sat ud, og Skipperens Kone samt to Børn blev med Besvær bragt i Land. Motorskibet »Erna« af Vejle kom til Stede og tog Mandskabet ombord. Der blev ogsaa fastgjort en Trosse til »Lisbeth«, men Trossen sprang, og kort Tid efter sank »Lisbeth«.

Kaptajnen kunde ikke forklare Grunden til, at Skibet pludselig havde taget Vand. Lugerne var i hvert Fald forsvarligt skalkode. — Bedstemand K. Madsen bekræftede dette.

### Malmø Frihavn

Ved den fornylig afholdte Generalforsamling i Malmø Frihamns A.-B. oplystes det i Aarsberetningen, at Kajpladser og Magasiner i Begyndelsen af 1940 fuldtud var taget i Anvendelse. Efter Handelsafspærringen vestpaa har Trafikken imidlertid været af mindre Omfang, hvilket selvfølgelig giver sig Udtryk i Aarets Resultater.

Havnen blev i 1940 anløbet af 381 Skibe paa ca. 249,000 Netto Reg. Tons mod i 1939 af 924 Skibe paa tilsammen ca. 590,000 Netto Reg. Tons. Den lossede og lastede Godsmængde udgjorde i 1940 ca. 196,000 Tons mod ca. 210,500 Tons i 1939.

Efter Afholdelse af alle Selskabets Udgifter til Drift m. v. er der et Overskud paa ca. 233,000 Kr. mod omkring 433,900 Kr. i det forudgaaende Aar. Af Overskudet gaar en Andel paa ca. 104,400 Kr. til Malmø By, medens Frihavns-Selskabets Andel beløber sig til omkring 118,600 Kr.

### Søsætning ved Gøtaverken

Ved Gøtaverken søsattes for nylic et Tankmotorskib paa 16,800 Tons d.v. Skibet, som er et Søsterskib til »R. Stenersen«, hvis Søsætning vi tidligere har omtalt, fik Navnet »Julius«. Det drives af en 8-cylindret 2-Takts, enkeltvirkende. Dieselmotor af Gøtaverkens Konstruktion, med 7000 IHK ved 112 Omdr. pr. M.

### Norsk Krigsforlis

Det norske Motorskib »Teneriffa«, der sejlede i engelsk Tjeneste, er blevet sænket i det nordlige Atlanterhav. Ifølge Associated Press er Besætningen blevet reddet. »Teneriffa« var paa 5655 Brt.

### Fastsættelse af Bjærgeløn

Ved Oslo Byret blev der forleden afsagt Dom i en Bjærgningssag mellem m.s. »Dicto« og m.s. »Danio«s Rederier. Retten bemærkede, at der var Enighed mellem Parterne om, at der forelaa Bjærgning, og Bjærgningen var lykkedes fuldtud. »Danio«s Fører havde forklaret, at han ansaa det for at være et imponerende Arbejde, som var udført af »Dicto«, og heri var Retten enig. Retten fik i det hele taget det bestemte Indtryk, at der var udført et i sømandsmæssig Henseende særdeles kyndigt og dygtigt Arbejde. Retten antog, at »Danio« var helt hjælpeles og at der var meget ringe Sandsynlighed for, at det kunde være kommet i Havn ved egen Hjælp, og at der var Fare for, at det i det stormfulde Vejr kunde have lidt Skibbrud. Der var ogsaa paa den Tid nogen Krigsfare, særlig i det Farvand, hvor Skibene mødtes, og Krigsfares blev forøget for »Dicto«, idet Rejsetiden blev forlænget. »Dicto« tabte Materiel for ca. 4000 Kr., og Tidstabet blev vurderet til fire Døgn à 7729 Kr. »Danio«s Værdi i skadelidt Stand udgjorde 1,850,000 Kr. og Værdien af Last og Fragt udgjorde 1,088,665 Kr. Den samlede Risiko var saaledes 2,938,665 Kr. I Henhold hertil ansatte Retten Bjærgelønnen til 425,000 Kr. Heraf var tidligere betalt 70,000 Kr. I Sagsomkostninger blev tilkendt 3000 Kr.

### Det norske Redningsvæsen jubilerer

Den 9. Juli har det norske Redningsselskab bestaaet i 50 Aar. I Løbet af de sidste 10 Aar er Selskabet undergaaet en stor Forandring. Siden 1930 er der nemlig bygget i alt 16 nye Motorredningsbaade til en Værdi af 1,3 Mill. Kr. foruden at en Række Redningsbaade med Sejl har faaet indlagt Motor. Redningsflaaden bestaar nu af 22 Motorbaade og 6 Sejlfartøjer.

### Den europæiske Sukkerforsyning

Hvad den europæiske Sukkerforsyning angaar, fastslaar »Berliner Börsen-Zeitung«, at Kontinentet som Helhed er selvforsynende. De Lande, som er mest henvist til Sukkerimport, er foruden Norge Grækenland, Schweiz, Eire og Portugal. Spaniens Sukkerforsyning blev sat tilbage ved Borgerkrigen, og Frankrigs led Skade ved Krigen i Fjor. Böhmen-Mähren og Tyskland, Slovakiet, Ungarn og flere Balkanlande er dels sukkerudførende og dels paa Vej til at blive sukkereporterende Lande, og Importlandenes Behov paa nogle Hundrede Tusind Tons vil ikke frembyde nogen Vanskeligheder, mener det tyske Blad.

Som Eksempel paa den Skade, som Krigen paaførte den oversøiske Rørsukkereksport, nævnes, at Cuba i Fjor kun udførte 320.000 Tons til andre Lande end U.S.A. mod 930.000 Tons i 1939. Til England udførte det i Fjor 205.000 Tons mod 556.000 Tons i 1939. Javas Sukkereksport, som bl. a. havde store Markeder i Holland, England og Middelhavslandene ved Siden af dets naturlige Markeder i Østasien, gik i Tiden April—December i Fjor ned med ca. 40 pCt. til 716.000 Tons. Sukkerlagrene pr. 1. Januar i Aar var paa over 1 Mill. Tons mod 520.000 Tons pr. 1. Januar 1940.

### Statsskoleskibet »Danmark«

Statsskoleskibet »Danmark« melder Alt vel ved Luftpostbrev af 27. Maj.

### Statsforhyringskontor i Aalborg

I Medfør af Lov om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab er der oprettet et Statsforhyringskontor i Aalborg. Forhyringskontoret, der ledes af vedkommende Mønstringsbestyrer, har Kontorlokale Kongensgade 6, Telefon 4107.

Forhyringsmand J. V. Ahlmann Hansen.

### En Forening af Statsskoleskibet »Danmark«s Elever

I Lighed med Foreningen af gamle »Georg Stage-Dreng« er der nu ogsaa stiftet en Forening af tidligere Elever fra Statsskoleskibet »Danmark«. Foreningen, der har faaet Navnet: Gamle »Danmark«s Elever, holdt sin første Medlemsaften paa Valdemarsdagen, Søndag den 15. Juni.

Det har altid været paa Valdemarsdagen, »Danmark« begyndte sine Togter, og det er Meningen denne Aften hvert Aar at samle Foreningens Medlemmer til kammeratligt Samvær om Minderne fra deres smukke Skoleskib.

Foreningens Formand er Styrmand William Olsen, Struergade 16, København Ø.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

### KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

**Gamle Georg Stage-Dreng**

Foreningen af gamle »Georg Stage« Dreng, der har haft stor Succes i sin kun et Par Aar lange Levetid, er nu ved at danne Underafdelinger i Provinsen. Der er saaledes holdt stiftende Møder i Aarhus og Aalborg.

**Hansholm Havn**

Trafikministeren har sendt Finansudvalget en Skrivelse om, at han agter at søge Bygningen af Hansholm Havn fremskyndet. Skulde Arbejdet fortsættes i det hidtidige Tempo, vilde det vare 30—40 Aar, før det var færdigt. Trafikministeriet ønsker at foretage visse Ændringer i Havens Form og Konstruktion, bl. a. Vanddybden i Fiskerihavnen forøget fra 4 til 4,4 Meter og en vis Omplacering af Kajanlægene i Inderhavnen. Til Afslutning af Arbejderne vil medgaa ca. 27½ Mill. Kr., hvoraf de 9 Mill. repræsenterer Arbejds løn paa Pladsen.

Finansudvalget lager i de nærmeste Dage Stilling til Forslaget. Havens Færdiggørelse skulde derigennem kunne gennemføres paa 6 à 8 Aar, og der vil antagelig kunne beskæftiges 150 Mand.

Der arbejdes iøvrigt ogsaa med Planer vedrørende Udvidelser af Skagens Havn foruden Planerne om en Udvidelse af Helsingør Havn.

**Planer om Udvidelse af Nexø Skibshavn**

Uden for Dagsordenen ved et Byrådsmøde i Nexø forleden, omtalte Borgmesteren paa Havneudvalgets Vegne et Havneprojekt, som Udvalget har arbejdet med den senere Tid, og som gaar ud paa at udvide den store nordre Skibshavn. Borgmesteren udtalte bl. a.: Det har undertiden vist sig, at Skibshavnen er for lille. Ofte ligger alle vore tre Dampskibe i Havnen, og alene de tager megen Plads. Man kan godt med Rette sige, at en Udvidelse af Havnen er paakrævet, og det har vi forøvrigt i Udvalget ogsaa drøftet, men har ikke turdet gaa til et saadant Foretagende. Nu trænger Spørgsmaalet om at skaffe Beskæftigelse sig paa. For Øjeblikket er det vel ikke saa stærkt paakrævet, men der kommer ganske sikkert stille Tider igen, og saa var det godt at have et Arbejde over længere Tid at henvise til.

Det vedtoges, at Havneudvalget tilstiller Ministeriet det paa tænkte Havneprojekt.

**Nyt Skib til Paket-Fart paa København**

I disse Dage er Motorgalcasen »Hertha«, der er paa 125 Tons Dødvægt, solgt til et Partrederi i Frederikshavn med Skibsmægler Christensen som bestyrende Reder.

Skibet, der er bygget af Eg i 1910 og forsynet med en 80 HK Hundested-Motor fra 1934, skal gaa i Paketfart paa København. Prisen er 75,000 Kr.

**Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond**

Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond, der blev stiftet i 1936, og som yder Læsehjælp til Elever paa Fanø Navigationsskole, har i Esbjerg afholdt sit aarlige Bestyrelsesmøde.

Fonden har siden 1936 uddelt ialt Kr. 3.700 til 19 Elever, som derved er blevet sat i Stand til at paabegynde eller fortsætte deres Læsning.

Fondens Kapital er nu oppe paa Kr. 23.000.

Bestyrelsen bestaar af:

Kaptajn P. Chr. Jacobsen, Esbjerg. Lods H. M. Lund, København. Kaptajn B. Ulv, Esbjerg. Skibsreder K. Lauritzen, København.

**Det nye Odense-Rederis Skib**

Firmaet Suenson & Jespersen meddeler, at det af det nystiftede Rederi »Odense« A/S købte Motorskib er »Minerva« af Ronne, som laster 167 Tons d. w. Skibets Navn bibeholdes af de nye Ejere, og »Minerva« er i disse Dage overtaget efter tilendebragt Besigtigelse.

**Øresundsselskabet**

Brændselolie-Restriktionerne har foraarsaget, at Øresundsselskabet heller ikke i Sommer kan opretholde Kystsejladsen til Klampenborg, og som Følge heraf vil de to mindste Baade »Gefion« og »Gylfe« nu blive overdraget de svenske Aktionærer i Selskabet.

Af »Dampskibsselskabet Øresund«s Flaade, der oprindeligt bestod af ialt 11 Skibe, er den lille Passagerdamper »Bellevue« for nogen Tid siden solgt, og nu følger de nævnte Motorskibe efter.

**Foreningen af Søofficerer i Reserven**

Foreningen af Søofficerer i Reserven, der den 20. Maj afholdt sin aarlige Generalforsamling, tæller i alt 219 Medlemmer; den omfatter saa godt som alle i Nummer staaende Søofficerer i Reserven samt et stort Antal tidligere Reserveofficerer — helt tilbage fra Aargang 1887.

**Veterangaven**

Paa Helgolandsdagen den 9. Maj overrakte Hovedbestyrelsens Formand, Kommandør Paul Ipsen, ledsaget af Løjtnant H. P. Rasmussen, Veterangaven til den eneste endnu levende Marineveteran fra 1864, fhv. Hovmester hos H. K. H. Prins Valdemar, H. Klein, som nu er 95 Aar gammel.

**Ordensdekoration**

Skibsreder, Skibsmægler Marius Nielsen er udnævnt til Kommandør af Dannebrog.

**Udnævnelse**

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har for Tidsrummet indtil 1. Oktober 1941 udnævnt Skibsreder Christian Harhoff til Medlem af Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark«.

**75 Aar**

Tidligere Fører i D/S Norden, Kaptajn A. Locke, fylder den 21. Juni 75 Aar. Kaptajn Løcke gik i Land 1926.

**70 Aar**

Den 10. Juli fylder fhv. Materielbestyrer, senere Havnebetjent ved Hirtshals-Havnen, Dykker Ferdinand Jensen, 70 Aar.

Gennem 27 Aar var Ferdinand Jensen ansat i Em. Z. Zwitzers Bjergningsentreprise, deraf en Aarrække paa Station i Middelhavet.

Ferdinand Jensen er dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv.

**50 Aar**

Den 19. Juni fyldte Kaptajn Oscar Høgsteds 50 Aar. Kaptajn Høgsteds er ansat i A. P. Møllers Rederi A/S som Fører af s.s. »Oluf Mærsk«.

Den 22. Juni fylder Kaptajn Poul F. Schultz 50 Aar. Kaptajn Schultz er Fører af D/S Nordens Motorskib »Nordbo«.

**Dødsfald**

Forhenværende Redningsmand ved Redningsstationen Tuskjær ved Fjaltring Mikkel Kristian Jensen er død, 68 Aar gammel.

Jensen var ansat i Redningsvæsenets Tjeneste i 39 Aar og har ialt assisteret ved Bjærgningen af 248 Skibbrudne. Foruden med Dannebrogsmændenes Hæderstegn var han dekoreret med en fransk Redningsmedaille.

Træhandler P. Jensen har fra Svitzers Bjergningselskab modtaget Meddelelse om, at hans Søn, den 32-aarige Dykker Jens Marinus Jensen, er død den 22. April i Aar paa en Bjergningsdamper i Middelhavet.

Dykker Jensen, der var bosiddende i Frederikshavn, har i de sidste tre Aar arbejdet som Dykker for Svitzer.

Maskinmester C. V. Larsen, der i 36 Aar har været ansat i D. F. D. S., deraf de sidste 14—15 Aar som Førstemester, er efter kort Tids Sygdom afgaaet ved Døden paa Frederikssund Sygehus godt 60 Aar gammel. Maskinmester Larsen, var sidst Maskinchef paa Dampere »Hroar«.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

AAGE HEINBERG

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer



**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL

**AARHUS  
 STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:  
 TLF. C. 3491

EFTER KONTORTID KALDES:  
 S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

**TUBORG**



**PORTER**  
*Export Beer*

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. HANSENS EFTF.**

Indehaver C. J. Dideriksen

Telefon: Central 389-7489-15762

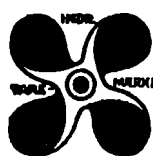
Efter Kl. 6 Ordrup 3096

Telegr.-Adr.: Stores

Amaliegade 43,

København K.

Lager af alle Skibsfornödenheder



Brug **Holzappel's  
 International**  
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

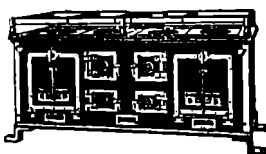
AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steam Pacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**



HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.

*Kabys - Komfurer  
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**M. B. COHN**

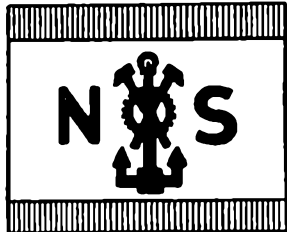
TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1408  
 TELEGRAM-ADR. 1  
 AMIANTE

GRUNDLAET 1848

# 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.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

## Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

# SKANDINAVIA

— STIFTET 1899 —

## KONGENS NYTORV 6      **BALANCE**      KØBENHAVN K.

pr. 31. December 1940

AKTIVA		Kr. Ø.	PASSIVA		Kr. Ø.
Værdipapirer ... ..		46.444.001.64	Aktiekapital ... ..		8.000.000.00
Aktier i andre Forsikrings-Foretagender ... ..		3.061.168.83	Lovmæssig Reservefond ... ..		2.000.000.00
(Forskrivninger afgivet Kr. 200.728.13)			Ekstra Reservefond ... ..		2.000.000.00
Paaløbne, ikke forfaldne Renter pr. <sup>11</sup> / <sub>12</sub> , 1940		163.730.97	Dispositionsfond ... ..		2.000.000.00
Selskabets Ejendom, Kongens Nytorv 6 ... ..		1.200.000.00	Katastrofefond ... ..		1.500.000.00
(Ejendomsskyld Kr. 950.000.00)			Sikkerhedsfonds for Livsforsikrings-Afde-		
Ejendomme i Udlandet ... ..		443.680.00	lingerne ... ..		1.568.731.80
Tilgodehavender i Banker ... ..		8.932.535.43	Sikkerhedsfond for Selskabets Ejendomme ...		300.000.00
Kassebeholdning ... ..		2.802.66	Kursreguleringsfond for Valuta, Skadesforsik-		
Depoter hos Forsikringselskaber ... ..		52.076.626.77	ringen ... ..		750.000.00
Tilgodehavende hos Forsikringselskaber og			Kursreguleringsfond for Værdipapirer, Skades-		
andre ... ..		9.158.971.09	forsikringen:		
Kapitaliserede Driftstillæg ... ..		1.424.666.00	Overført fra forrige Aar... ..	679.603.47	
Policelaan paa Livsforsikringer ... ..		1.154.00	Henlagt af Regnskabsaarets Kurs-		
Inventar, afskrevet ... ..		0.00	gevinst ... ..	1.105.356.97	
					1.784.960.44
			Kursreguleringsfonds for Værdipapirer, Livs-		
			forsikrings-Afdelingerne:		
			Overført fra forrige Aar ... ..	960.054.17	
			Henlagt af Regnskabsaarets Kurs-		
			gevinst ... ..	224.296.55	
					1.184.350.72
			Præmie- og Skadesreserver for egen Regning		
			pr. <sup>11</sup> / <sub>12</sub> , 1940:		
			Brandforsikring... ..	11.999.629.37	
			Sø- og Transportforsikring ... ..	6.296.569.51	
			Ulykkes-, Tyveriforsikring etc. 3.784.836.28		
			Livsforsikring ... ..	60.328.952.69	
					82.409.987.85
			Bonusfond for direkte Livsforsikring ... ..	15.000.00	
			Prioriteter i Selskabets Ejendom... ..	411.736.00	
			Depoter fra Forsikringselskaber... ..	14.163.535.35	
			Gæld til Forsikringselskaber og andre ... ..	3.612.163.93	
			Konto i Henhold til Lov af <sup>11</sup> / <sub>12</sub> , 1940... ..	39.300.00	
			Udbytte, ikke hævet ... ..	17.520.00	
			Udbytte til Aktionærerne ... ..	640.000.00	
			Tantieme til Repræsentantskabet og Besty-		
			relsen ... ..	54.670.24	
			Overført i ny Regning og henlagt til Skat... ..	457.381.06	
			(Garanti- og Kautionsforpligtelser Kr. 442.758.44)		
					122.909.337.39

At Selskabets Værdipapirer, Ejendomme i Udlandet og Tilgodehavender i Banker, som tilsammen andrager Kr. 55.620.217.07, er Kr. 39.028.897.31 baandlagt til Sikkerhed for Koncessionsdepoter og tekniske Reserver.

København, den 6. Juni 1941.

## BESTYRELSEN:

KRAG VALDEMAR HANSEN CARL HOLBEK  
Formand

CHR. S. NIELSEN MARIUS NIELSEN

## DIREKTIONEN:

SJØRMAN  
Formand

POVL HEY INGOLF WITZKE

S. BURVIL, Hovedbogholder.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 25

FREDAG 27. Juni 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Aksemagternes Krig mod Sovjet-Unionen har i nogen Grad bortledt den almene Interesse fra Krigsoperationerne paa Atlanterhavet, hvor Tyskerne imidlertid til Trods for den militære Aktivitet paa Østfronten, efter de fra tysk Side foreliggende Meldinger, tilsyneladende med uformindsket Kraft fortsætter Operationerne imod den engelske Handelsskibsfart. Det engelske Søfartsministeriums Liste over de Tab, der er lidt af Handelstonnage i Maj Maaned, foreligger iøvrigt nu, og som det var at vente, udviser den engelske Opgørelse et betydeligt lavere Tal, end det der nævnes fra tysk Side for den tilsvarende Periode, idet Englænderne meddeler, at de har mistet ialt 461.000 Br. Reg. Tons, hvori er inkluderet saavel allierede som neutrale Skibe, der sejlede for engelsk Regning. Den engelske Majopgørelse udviser en betydelig Nedgang i Forhold til Opgørelserne for de to forudgaaende Maaneder, men Tabscifrene er dog alvorlige nok, da den engelske Værftsindustri Nybygningskapacitet efter svenske Meddelelser ikke kan sættes højere end til 1,5 Mill. Br. Reg. Tons i indeværende Aar. Det brændende Problem er derfor hvad U. S. A. kan præstere af Nybygninger i Aar og især i hvilket Tempo den amerikanske Værftsindustri Nybygningskapacitet kan accelereres. Om disse Spørgsmaal foreligger der forskellige amerikanske Udtalelser. Det meddeles f. Eks., at man venter ca. 1½ Mill. Br. Reg. Tons vil blive færdige fra de amerikanske Værfter i Aar, og at man regner med, at de amerikanske Værfters Ydeevne i Aaret 1942 vil naa samme Niveau, som i 1919, da der færdigbyggedes ca. 3,5 Mill. Br. Reg. Tons.

Om Udviklingen paa de oversøiske Markeder foreligger der desværre kun faa Rapporter. Tonnageefterspørgslen er fortsat meget livlig, men det kniber med at finde disponible Skibe. Rate-mæssigt set, er de fleste Markeder nu under Kontrol enten paa den ene eller anden Maade, idet der nu foreligger Meddelelse om, at alle Afslutninger, som ikke direkte kontrolleres af enten den engelske eller amerikanske Regering, men som berører et af de Omraader, der omfattes af det engelsk-amerikanske Samarbejde, skal approberes af en fælles engelsk-amerikansk Komité. Det maa antages, at denne Ordning er kombineret med en Maximalfragtsordning af en eller anden Slags, men Oplysninger herom er endnu ikke tilgængelige.

For Østersømarkedernes Vedkommende har Krigen imod Sovjet-Unionen naturligvis medført en ihvert Fald foreløbig Stilstand, men derimod har der været nogen Aktivitet med Kul- og Koks fra hollandske og tyske Nordsøhavne til Danmark, ligesom der noteres forskellige blandede Laster fra Hamburg og Bremen til Danmark, Norge og Sverige.

### SITUATIONEN

Den nye vældige Udvidelse af Krigen, der nu snart omfatter Størstedelen af Verden, kom som et næsten bedøvende Slag. Det er først i den sidste Uge, at man for Alvor blev klar over, at nye voldsomme Begivenheder maatte være i Anmarch, og saa virkede alligevel Kendsgerningerne fuldkommen lammende, da de forelaa.

For Skibsfarten er den nye Situation dybt alvorlig. Østersøen saa godt som spærret for Handelsskibsfarten, nye truende Farer overalt i det eneste Farvand, som vore tilbageblevne Skibe har kunnet færdes i, nye Usikkerhedsmomenter for Fremtiden, det er Stillingen i Dag.

Bortset fra alt andet er der naturligvis i Danmark dyb Sympati med Finland, der nu paany hvirvles ind i det storpolitiske Drama — og der er da ogsaa overalt i hele Verden den dybeste Sympati med Finland i dets nuværende vanskelige Stilling.

Den Skibsfartsforbindelse med Finland, vi i nogen Tid har kunnet glæde os ved, bliver nu med Krigsforholdenes Udvikling vanskeliggjort, men forhaabentlig forskaanes Finland for allfor tunge Lidelser i de Dage, der kommer. Saa maa det, som vi alle, søge at komme gennem de mørke Dage paa bedst mulig Maade, og haabe at en ny og bedre Verden kan opstaa.

### SEJLADSEN I ØSTERSØEN

Der er udsendt følgende officielle Advarsel til Handelsskibsfarten:

Som Følge af Krigsbegivenhederne kan man til Stædighed regne med Krigshandlinger i følgende nærmere betegnede Farvande. Ethvert Skib, der besejler disse Farvande, som nu er blevet til Operationsomraader, udsætter sig for Ødelæggelse ved Miner og andre Krigsmidler. Regeringen advarer derfor indtrængende mod Sejlads af de truede Omraader, der er begrænset saaledes:

1) I Ishavet. Fra den finske Østgrænse nordpaa indenfor russisk Højhedsomraade indtil Nyemetski Kap. Derfra hele Farvandet Øst for den 32. østlige Længdegrad.

2) I Sortehavet. Hele Farvandet i Sortehavet med Undtagelse af følgende Kyststrækninger: a) Fra Bosphorus østpaa ved Sydkysten af Sortehavet en 10 Sømil bred Stribe indtil den russisk-tyrkiske Grænse ved Batum. b) Fra Bosphorus vestpaa og nordpaa en 10 Sømil bred Stribe indtil den russisk-rumænske Grænse.

I Østersøen er der udlagt Miner for at afværge fjendtlige Foretagender mod den tyske Kyst bortset fra den 3 Sømil brede Zone langs den svenske Kyst paa følgende nærmere betegnede Omraader:

1) Omraadet mellem Øland og den tysk-litauiske Kyst begrænset Nord til af 56 Grader 22 Minuter Nord, imod Syd ved Forbindelseslinien mellem følgende Punkter: Utlängen Fyr, 55 Grader 30 Minuter Nord 18 Grader Øst. — Den tyske Kyst 55 Grader 30 Minuter Nord.

2) Omraadet mellem Bornholm og den svenske Kyst, begrænset ved Forbindelseslinien Simrishamn Fyr — Hammerodde Fyr og Sandhammeren Fyr—Rønne Fyr.

3) Omraadet mellem Bornholm og den tyske Kyst begrænset ved Forbindelseslinien Sandkaas Odde Fyr Rügenwalde Fyr og Dueodde Fyr—Funkelhagen Fyr. Langs den tyske Kyst bliver der en 4 Sømil bred Stribe fri for Søfarten.

Alle Handelsskibe advares mod at befare disse Omraader.

»OLGA S«

Udenrigsministeriet meddeler:  
Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er det Rederiet »Torm«, København, tilhø-

rende Motorskib »Olga S« gaaet tabt paa Rejse i engelsk Fart. Besætningen er reddet med Undtagelse af 2. Maskinmester *Hartvig Svendsen*, Aalborg. Der er givet den Paagældendes Paarørende Underretning.

»Olga S« blev afleveret fra Helsingør Skibsværft til Rederiet i 1938 — det Aar, hvor Torm fik de tre nye og fuldt moderne Søsterskibe »Olga S.«, »Ragnhild« og »Gertrud«. Aaret i Forvejen var Motorskibet »Helvig« blevet afleveret fra Værftet.

De smukke Motorskibe stod som et talende Bevis for dansk Skibsbygningskunst. »Olga S« lastede 3900 Tons d.v. og Bruttotonnageen laa paa 2252.

Den 27-årige *Maskinmester Hartvig Svendsen*, der omkom ved »Olga S.«s Krigsforlis, efterlader en 22-årig Hustru og en Datter paa 13 Maaneder, som han aldrig har set. Han forlod Danmark i Oktober 1939 om Bord paa Ø. K.'s »Peru«, og det sidste Brev fra ham modtog Familien i September 1940. Det var afsendt fra Florida.

### VOR HANDEL MED UDLANDET

Med Henblik paa eventuelt forestaaende Forhandlinger om Fortsættelse af Vareudvekslings- og Clearingarrangementet mellem Danmark og Schweiz i Tiden 1. August—31. December 1941, eventuelt til 1. Februar 1942, og for Samhandelen mellem Danmark og Norge i Tiden 1. September til 31. December 1941, indsamler Grosserer Societetets Komite Oplysninger om, hvilke Kontingenter for Import af schweiziske (norske) Varer og/eller for Eksport af danske Varer, der maatte være Ønsker om for de omhandlede Tidsrum.

Beløbene skal opgives i danske Kroner, og for Importørernes Vedkommende tillige med Angivelse af Vare-Nummer. For Eksportører til Norge skal Beløbet opgives i norske Kroner.

Delegationsforhandlingerne i Helsingfors vedrørende Samhandelen mellem Danmark og Finland i 2. Halvaar 1941 er afsluttet den 20. ds. med en Overenskomst, ved hvilken der er truffet Aftale om en Import af danske Varer til Finland i nævnte Periode for et Beløb af ca. 32 Mill. danske Kroner og en Eksport af finske Varer til Danmark til et tilsvarende Beløb. I Delegationsforhandlingerne har Grosserer Bue Bjørner deltaget paa Komiteens Vegne.

De Varer, som Danmark i Henhold til Aftalen vil komme til at levere Finland, omfatter bl. a. Sukker, Æg, Mælkekonserves, Svinekød, Frugt og andre Levnedsmidler af forskellig Slags; endvidere Maskiner og Apparater, farmaceutiske Artikler og en Række andre Industrivarer. Fra Finland vil Danmark modtage Trælast, Træ til Generatorbrændsel, Finér, Papir, Pap, Trækul, Cellulose og forskellige andre Varer.

Efter forudgaaende Forhandlinger i Budapest er der mellem den danske og den ungarske Regering blevet truffet en Aftale om Vareudveksling mellem de to Lande i andet Halvaar 1941. Aftalen, der træder i Kraft den 1. Juli, er ligesom den for første Halvaar 1941 gældende en Rammeeoverenskomst, indenfor hvilken private Kompensationsforretninger vil kunne finde Sted i Tiden indtil Udgangen af December d. A. Den omfatter et Beløb paa godt 2,6 Mill. Kr. i hver Retning. Udførslen fra Danmark skal bestaa af bl. a. Maskiner og Maskindele, Mark- og Havefrø, Fiskekonserves, Farver og Lakker, Insulin m. m., og Indførslen fra Ungarn af Markfrø, Radorør og Glødelamper, Vin, Paprika, Lanmetarme m. v.

### VIL VI DRAGE LÆRE AF UDVIKLINGEN

»Finanstidende« spørger, om Folkene kan og vil drage Lære af den Udvikling, Krigen har skabt, og i en kommende Efterkrigstid samle sig om fredelige Genopbygningsarbejder og blive Arbejdsløshedsproblemet kvit:

— Svaret maa vel blive, at Menneskene nok er ble-

vet klogere, men næppe bedre af den Grund. Vi har lært, at Arbejdsløshedsproblemet kan afskaffes, blot vi vil Midlerne dertil, og meget vil derfor afhænge af den politiske Mentalitet, der bliver den fremherskende efter Krigen. Hævdvundne Principper maa gaa med i Købet, saafremt Landene skal løse Fremtidens Beskæftigelsesproblem. Der hører hertil i første Række en fast Optræden overfor de Særinteresser, det være sig mellem Fagforeninger og Arbejdsgiverorganisationer, By og Land, Industri og Landbrug, Producenter og Konsumenter, der kan bevirke, at ønsket Arbejde ikke udføres, selv om det paagældende Arbejde kræver et begrænset Offer i Forhold til Arbejdets samfundsmæssige Værdi.

I særlig Grad gælder dette om Lønpolitikken, der i Efterkrigstiden stivnede i en Skyttegravskrig og overlevede sig selv. Hvad der kan naas ved at løfte Lønpolitikken udover de indbyrdes kæmpende Fagorganisationers Rammer, har vi allerede herhjemme Beviser for, og Mentaliteten er paa dette Punkt i Færd med at fornys i Overensstemmelse med Udviklingens Krav. Det har desværre en kedelig Brod mod de demokratiske Samfund, at Arbejdsløshedsproblemet er løst bedst i de Stater, hvor de gamle Organisationer er ophævede, idet man dér har forladt Principperne om Fastholdelse af et vist Lønniveau uden Hensyn til Omfanget af den ved dette Niveau mulige Beskæftigelse. Det skulde imidlertid ikke være umuligt at forene demokratiske Principper med en fast Optræden overfor mere kortsynede Interesser og velerhvervede Retigheder. Ogsaa Demokratierne maa være underkastede Udviklingens Lov.

Det er saare lidet eller saa godt som intel, vi kan skimte af den kommende Efterkrigstid. Det største Problem bliver Tilbageføringen af Arbejdskraften fra Slagmarker og Rustningsfabrikker til Fredsproduktionen. Siden Cæsars Dage har dette Problem gentaget sig, og uden Kriser og Nød er det hidtil ikke blevet løst. Er man Optimist, tror man imidlertid paa Muligheden for, at Menneskene lidt efter lidt bliver klogere. Men de skulde ogsaa blive bedre og navnlig blive enige om at bringe de Ofre, som det koster at gennemføre Fredens Genopbygningsarbejde med samme store Resultater, som præsteres af et enigt Folk under Krigsforberedelserne. Ofrene bringes ved at give Afkald paa Interessekonflikterne og ved at undlade at vente paa, at en anden Part vil betale Gildet.

### FORSKELLIGE HANDELSFLAADERS TAB VED KRIGSFORLIS

Over de forskellige Landes Handelsflaaders Krigsforlis gives i Frankfurter Zeitung en Oversigt.

For den hollandske Handelsflaades Vedkommende foreligger der kun en Opgørelse til Udgangen af 1940. Indtil dette Tidspunkt havde Holland mistet 52 Skibe paa tilsammen 131,221 Brutto Tons ved Krigsforlis.

Indtil Udgangen af 1940 androg den græske Handelsflaades Tab ved Krigsforlis 71 Skibe paa tilsammen 290,000 Brutto Tons, hvortil kom 34,900 Tons ved almindelige Forlis. I første Kvartal af 1941 øgedes disse Tab med ca. 120,000 Tons og hertil kommer de store Tab under Krigen i Grækenland, der endnu ikke er opgjort.

Den franske Handelsflaades Tab ved Krigsforlis indtil Vaabenstilstanden med Tyskland var 255,000 Brutto Tons. Dertil kommer Krigsforlis indtil Begyndelsen af Marts 1941 paa 57,000 Brutto Tons og 30,000 Tons ved almindelige Forlis indtil dette Tidspunkt.

### SVERIGES UDENRIGSHANDEL

Ifølge det svenske Handelskollégiums Beretning viser Maj Maaned en Række Eksporttal, der er de højeste i Aar. Maanedens Eksportværdi opgøres til 133,22 Mill. Kr. mod 111,72 Mill. Kr. i April og 80,40 Mill. Kr. i Maj

i Fjor. Importværdien er paa 177,04 Mill. Kr., idet det i Sammenligning med April viser en Stigning paa 0,30 Mill., men med Maj i Fjor en Nedgang paa 20,42 Mill. Udenrigshandelens Facit for Maj bliver et Importoverskud paa 43,82 Mill., medens Maj i Fjor viste et Importoverskud paa 117,06 Mill. Den sammenlagte Værdi af Eksporten i Aarets fem første Maanedere udgør ialt 464,13 Mill. Kr., medens Importværdien er 664,28 Mill. I Sammenligning med de tilsvarende Maanedere i Fjor er Eksportværdien faldet med 144,50 Mill. og Importværdien med 345,03 Mill. Kr.

### SVERIGES UDENRIGSSKIBSFART

Den svenske Udenrigsskibsfart gennemgik efter Opgangen i Marts en ny stor Udvikling i April og viste for første Gang i Aar et Tal, som overskred Resultaterne fra forrige Aar. Paa Grund af de ekstraordinære Forhold, som herskede i April i Fjor, er det umuligt at drage nogen direkte Sammenligning, men der var tydelige Tegn paa, at Udenrigsskibsfarten var ved at rette sig op. Nu kom Krigen til at lægge sine Hindringer i Vejen herfor.

Antallet af ankomne Skibe viste i April en Forøgelse paa 316.711 Brutto Register Tons til 907.545 BRT. Det var en Opgang i Løbet af en Maaned paa 54 pCt. De tilsvarende Tal for afgang Tonnage var en Forøgelse paa 377.885 til 944.790 BRT., eller en Forøgelse paa ca. 56 pCt.

### INTERESSANT SØRETSSAG

Ved Oslo Sjørett afsagdes forleden Dom i en interessant Sag. Sagsøgeren var Hannevig Brothers og Sagsøgte A/S Norsk Varekrigsforsikring af 1938.

Sagen gjaldt en Rejse, som s.s. »Akabakra« skulde have udført i Foraaret 1940 fra Norge til England og tilbage til Norge. Sagsøgeren havde for »Akabakra«

Rederi sluttet denne Rejse, i Ballast fra Bergen til Dunston, hvor Skibet skulde indtage en Kokslast til Sarpsborg.

»Akabakra« afgik fra Oslo til et Sted ved Florø, hvor det sluttede sig til en Konvoj, som skulde til England. Under Rejsen til England kom Konvojen ud i Storm og Skibene kom fra hinanden. »Akabakra«s Fører besluttede at vende tilbage til Norge og gik ind til Bergen. Derfra fortsattes Rejsen igen til Florø for at slutte sig til en ny Konvoj. Medens Skibet var paa Rejse til England for anden Gang kom Krigsbegivenhederne den 9. April, og det vendte igen tilbage til Norge.

Den 9. April var »Akabakra« altsaa paa Rejse til England og Assurancen var gældende. At Skibet derefter vendte tilbage til Norge vedrører ikke Assuranceforholdet, hævdedes det. Rejsen var paabegyndt, da Krigstilstanden indtraadte, og det er en Følge af den, at Rejsen ikke blev udført. Da Skibet kom tilbage til Norge, var store Dele af Norge besat og Skaden for Sagsøgerens Interesser var allerede indtraadt. Der nedlagdes Paastand om at Hannevig Brothers tilkendes Erstatning for tabt Provision med Kr. 1747,11 samt Sagsomkostninger.

Sagsøgte hævdede, at Skaden i Sagsøgte Interesser i dette Tilfælde er en Følge af den politiske Udvikling. Den Forsikredes Interesser er ikke ramt af nogen Fare, som Skibsfarten eller Søtransporten er forbundet med. Efter Forsikringsvilkårene er Sagsøgte derfor ikke ansvarlig her. Der foreligger ingen Krigsskade i Søforsikringsplanens Forstand og det var heller ikke som en Følge af Krigsfarer, at Skibet ikke kom frem.

Retten gav Sagsøgeren Medhold, og Sagsøgte dømtes til at betale de paastaaede Kr. 1747,11 samt 300 Kr. i Sagsomkostninger.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Danske Skibe Øst for Gedser skal i Havn

Handelsministeriet har udsendt følgende Meddelelse: Danske Skibe i Østersøen Øst for Gedser bør snarest søge til nærmeste Havn i Danmark, Sverige eller Tyskland.

Denne Meddelelse udsendes ogsaa gennem Radioen. Da der i Søndags var Radio-Gudstjeneste fra Christiansborg Slotskirke, maatte denne Udsendelse umiddelbart efter Prædikenen afbrydes for at give Plads til den handelsministerielle Bekendtgørelse. Da den var læst op, var Mikrofonen atter i Sløskirken.

Krigssituationen har endvidere for den hjemlige Trafik betydning, at Bornholmerdamperen, der Søndag Morgen skulde afsejle fra Havnegade i København til Klippeøen, maatte aflyse sin Tur.

### Mørklægning af Skibe i danske Farvande

Handelsministeriet har udstedt nye Bestemmelser for Mørklægningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer i danske Farvande. Naar der er givet Odre om Mørklægning eller erklæret Luftværnstilland eller naar der er givet Orde om Mobilisering, skal der i ethvert Skib i dansk Havn eller danske Farvande mørklægges. Alle udvendige Lys skal slukkes, alle indenbords Lys slukkes eller blændes, alle Aabninger dækkes osv. Der skal træffes Foranstaltninger til at undgaa Gnister og Lysskær fra Skorstene. Skibene skal sejle med reduceret Fart, evt. stoppe. I Tilfælde af Flyveralarm foretages lignende Foranstaltninger, men Skibene skal desuden hurtigst mulig ankre op og forblive opankrede, indtil der varsles af.

### Sveriges Søfart vil blive opretholdt

Den svenske Søfart vil trods Krigen i Østersøen blive opretholdt i størst mulig Udstrækning ved Benyttelse af de svenske Territorialfarvande. Eskorte af Marinefartøjer vil blive anordnet, hvis det skulde blive nødvendigt. Trafiken paa Gotland sker under Marinebeskyttelse i den Rende mellem Visby og Sandsänkan, som er givet fri af de krigsførende.

### Svenska Orientlinjens Flaade

For kort Tid siden omtalte »Dansk Søfarts Tidende« Leveringen af det svenske Motorskib »Skogaland«, som

Eriksberg Skibsværft har bygget for Svenska Orientlinjen, Göteborg.

Siden 1932 har Eriksberg Skibsværft bygget tre Serier Motorskibe til den svenske Orient Linje. Den første Serie, som færdigbyggedes i Aarene 1932—35 var den saakaldte »V«-Type, som repræsenteredes af Skibene »Vikingaland«, »Vasaland« og »Vingaland« paa 4200—4700 Tons d.w. og med en Fart af 14 Knob.

Den anden Serie bestod af den saakaldte »B«-Type, der repræsenteredes af »Birkaland«, »Bardaland«, »Boreland« og »Brageland« paa 4500—4700 Tons d.w. og ligeledes med en Fart af 14 Knob.

Tredje Serie »S«-Typen, paabegyndtes i 1939, og de hidtil fuldførte af denne Type er »Sagoland«, »Sunnanland« og nu »Skogaland«, og et fjerde Skib er bestilt til Levering i 1942. Denne Serie har en Lasteavn paa 5100 Tons d.w. og en Fart paa 16 Knob med en Maskinkraft paa 6000 HK., og den betyder saaledes en betydelig Stigning baade i Lasteavn og Fart, ligesom Lastrum m. m. er blevet betydeligt moderniseret. Ved »Skogaland«s Prøvetur oplystes det at der i 1931 befordredes 74,000 Tons fra Norden til Levanten og i 1939 188,000 Tons, medens der den modsatte Vej transporterendes henholdsvis 109,000 Tons og 205,000 Tons.

### Ny norsk Skibstype

En ny Type hurtiggaende Passagerbaade, de saakaldte Fjordbusser, for kortere Dagstransporter er blevet konstrueret af Kristiansands mekaniske Værksted. Paa et gennemgaaende Dæk er der arrangeret Passageropholdsrum, bestaaende af to Saloner. Agter er der Promenade og Bildæk. Fartøjet har 2 Ror, et bag hver af de to Skruer, og Motorerne er udstyret med Bakgear, hvilket Arrangement giver et usædvanlig let manøvreedygtigt Fartøj, der kan dreje paa Stedet og stoppe i fuld Fart paa sin egen Længde.

### Isafgift

Under Hensyn til de særlig daarlige Forhold for Havnene, hvis Gennemsnitsindtægter er nede paa 60—65 pCt. af sidste Aars Indtægt, har Sammenslutningen af danske Havne anmodet Ministeriet for Handel, Industri og Søfart om Fritagelse for Betaling af de 120,000 Kr. i Isafgift, der er paalagt dem.

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

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

Samtidig har Limfjordshavnene Vest for Aalborg, der udreder en aarlig Afgift paa 24,000 Kr. for Isbrydning i Limfjorden, anmodet om, at denne maa bortfalde for Finansaaet 1940—41.

Ministeriet har afslaaet Andragendet om Estergivelse af Afgifterne for det forløbne Finansaar, men har til Gengæld erklæret sig villig til rent ekstraordinært at lade Isafgiften bortfalde for indværende Finansaar. Denne Ordning har nu faaet Finansudvalgets Godkendelse.

**Faaborg Baadebyggeri**

Paa Faaborg Baadebyggeri er der i Øjeblikket Travlhed med Bygning af en 40 Tons Nordsøkutter til Firmaet Chr. Strandsberg & Son, Esbjerg. Kutteren, der skal forsynes med en 90 H.K. Grenaa-Motor, skal koste 90,000 Kr. Samtidig har Baadebyggeriet faaet Bestilling paa en Kutter til et andet Esbjergfirma. Prisen er her anslaaet til 120,000 Kr. Endelig er der i disse Dage indgaaet Bestilling paa 3 mindre Fiskebaade til 30,000 Kr. pr. Stk., saa der er Travlhed i Faaborg Baadebyggeri for Tiden.

**Ny Nordsøkutter bestilt til Skagen**

Gilleleje Skibsværft (Indehaver Andersen & Ferdinandsen), har faaet Bestilling paa en ny 35 Tons Nordsø-Fiskekutter til Fiskeskipper Brun-Simonsen, Skagen. Fartøjet skal forsynes med en 100 H.K. Fjellebro-Motor, elektrisk Installation, moderne Vadsbil, Radio-Modtager m. m. og skal være færdig snarest.

Værftet har for et Par Dage siden afleveret en ny 35 Tons Fiskekutter til Esbjerg og har for Tiden under Bygning en 50 Tons Fiskekutter til Skagen og en 35 Tons Fiskekutter til Hirtshals, der skal leveres færdige henholdsvis i Juli og August Maaned.

**Nyt Legat**

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udfærdiget kongelig Stadfæstelse paa det af Kaptajn H. C. Lundgren stiftede Legat for danske Forfattere og andre, der har øget Interessen hos Ungdommen for Sølivet. Legatets Renter vil een Gang aarligt blive uddelt i Portioner à 1000 Kr., og der regnes med at blive 4 à 5 Portioner ved hver Uddeling. Legatet bestyres af en af Handelsministeriet valgt Bestyrelse paa 3 Medlemmer, repræsenterende Den alm. danske Skibsførerforening, Københavns Skipperforening og Forfatterforeningen.

**Havneafgiften i Kalmar**

Havneafgifterne i Kalmar skal ifølge Svensk Sjøfartstidning forhøjes med 50 pCt. for Skibe i udenrigs Trafik og med 25 pCt. for Skibe i indenrigs Trafik. Endvidere er der vedtaget en Del Forhøjelser af Vareafgiften.

**Færge forsynet med Gengas-Anlæg**

De motordrevne Færger mellem Landets Smaaacr hører til de Trafikmidler, der er blevet haardest ramt af Olie-mangelen.

Foruden den lokale Trafik stillede den før Krigen stadig tiltagende Biltrafik større og større Krav til disse Færgeruter, og det gjaldt navnlig dem, der førte til yndede Turist- og Badesteder — først i Rækken blandt disse staar Møn og Fanø.

Til at bestride denne Trafik var der da ogsaa til begge disse Overfarter bygget forholdsvis store, moderne, diesel-drevne Bil- og Passagerfærger. Trafikken voksede imidlertid stadig, saa ogsaa disse Færger var ved at blive for smaa, og mellem Sjælland og Møn er Bygningen af en Bro i fuld Gang, og det varer næppe længe, før Bygningen af en Bro mellem Esbjerg og Fanø er en Kendsgerning; men i Øjeblikket stod man altsaa uden Muligheder for at

opretholde Trafikken. Der maatte derfor søges efter en Udvej for at holde Færgerne i Gang med hjemlige Brændselsmidler, og Præsø Amdsraad, som driver Færgerne mellem Kalvehave og Koster paa Møn, henvendte sig derfor til Burmeister & Wain, og paa Grundlag af de Erfaringer, som dette Firma havde dels fra forrige Krig og dels fra denne, hvor det i Øjeblikket har ombygget Dieselmotorer paa en samlet Hestekraft af over 15,000 til Gasdrift, fremkom B. & W. med Forslag, som blev akcepteret og straks sat i Arbejde. Dette er det første større Gasanlæg til Skibsbrug, som er udført herhjemme, og Færgerne har nu været i Drift i ca. 2 Maaneder.

Færgerne er forsynet med en 200 HK. Dieselmotor samt med en 10 HK. Hjælpdieselmotor, som leverer Drivkraft til en Dynamo samt Skibets øvrige Hjælpemaskineri. Begge disse Motorer er ombygget til Gasdrift efter B. & W.s System, og Gassen leveres fra 2 Gasgeneratorer, som er opstillet paa Dækket; Gassen passerer et Filter- og Køleanlæg, inden den benyttes i Motorerne. Som Brændsel benyttes Træ eller Tørv.

Takket være denne Foranstaltning kan Møn derfor atter i Aar modtage alle de Turister, som dels til Fods og dels pr. Cykle vil søge til den smukke Ø.

Burmeister & Wain har desuden fra Postvæsenet modtaget Ordre paa et lignende Anlæg til Motorfærgerne mellem Esbjerg og Fanø, saaledes at ogsaa denne Ø kan modtage det store Antal Turister, som hvert Aar søger dertil.

**Fanøbroen**

I et lukket Møde forleden har Esbjerg Byraad vedtaget til fortsatte Forundersøgelser vedrørende Fanø-Broprojektet at bevilge yderligere 52,000 Kr. Byraadet har tidligere bevilget 50,000 Kr., der er anvendt til Foretagelse af Bundundersøgelser vedrørende Fanøbroen.

**Fiskeri med Harpuner**

Skagerak er i denne Tid opfyldt med store Flokke Springere, der viser deres Kunststykker, ofte i umiddelbar Nærhed af Kysterne. Men ogsaa ude til Søs, i en Afstand af 3 til 4 Sømil, virker de ret generende for Makrelbaadene. En større Flotille af norske Fiskebaade medfører Harpuner, og disse Fartøjer fanger næsten daglig op imod en Snes Springere.

De danske Fiskere, der driver Makrelfiskeri, har netop i disse Dage ligeledes anskaffet sig de nødvendige Grejere til Fangsten af Springere, men da der hører ret god Øvelse til at behandle Harpuner, vil der sikkert hengaa nogen Tid, før vore egne Fiskere kan opnaa samme Færdighed som deres norske Kolleger.

**D. D. P. A.**

D. D. P. A. har afholdt sin ordinære Generalforsamling med Højesterretssagfører V. Holten-Bechtolsheim som Dirigent. Bestyrelsens Formand, Direktør F. W. Kraft, af lagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar og forelagde det reviderede Regnskab samt foreslog, at der udbetales et Udbytte paa 8 pCt., hvilket vedtoges.

Selskabets Revisor, fhv. Departementschef Fr. V. Petersen, og Kommandør Paul Ipsen, genvælgtes.

Ligeledes genvælgtes Bestyrelsen bestaaende af Formanden, Direktør F. W. Kraft, Generalkonsul Christian Holm, Greve K. Ahlefeldt-Laurvig, Direktør E. Müller og Direktør, Civilingeniør Erik Frandsen.

Yderligere genvælgtes Selskabets Direktion bestaaende af Direktør F. W. Kraft, Direktør E. Müller og Direktør, Civilingeniør Erik Frandsen.

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn.-K.  
Telefon: Central 13778.**KRISTANDT & CO**

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG and GOTENHAFEN

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**  
 HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

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



til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

### Nationalbankens Valutabeholdning

Nationalbankens tredie Ugebalance i Maj, der er opgjort den 23., viser en Nedgang i Nationalbankens Valutatilgodehavender i Ugens Løb paa 4,3 Millioner Kr. til 25 Mill. Kr. Gælden til Korrespondenter i Udlandet er uforandret 2,3 Millioner Kr.

Bankens Tilgodehavender paa Clearingkonti overfor Udlandet viser derimod en Opgang i Ugen paa 14,2 Millioner Kr. til 577,8 Millioner Kr. Samtidig er Gælden paa Clearingkonti formindsket med 2,2 til 10,4 Millioner Kr.

Seddelomløbet, der i den foregaaende Uge gik ca. 10 Millioner Kr. ned, er i sidste Uge yderligere svundet ind med 25,6 til 671,9 Millioner Kr.

### Over 1100 norske Sømænd omkommet ved Krigsforlis

En nylig foretaget Opgørelse over de norske Krigsforlis viser, at ialt 1055 norske Sømænd har mistet Livet ved disse Ulykker indtil Udgangen af Maj. Heri er ogsaa medregnet Nordmænd, der er omkommet ved udenlandske Skibes Krigsforlis. Af de 1055 Mand er 943 omkommet ved Totalforlis af norske Skibe i engelsk Tjeneste.

Antallet af Nordmænd, der er omkommet ved udenlandske Skibes Krigsforlis, beløber sig til 65 Mand. Endelig viser Opgørelsen, at 47 norske Sømænd er blevet dræbt paa krigsbeskadede norske Skibe. Med Hensyn til Opgørelsens Nøjagtighed gøres opmærksom paa, at Tallene paa omkomne norske Sofolk sikkert er større end opgivet.

Sammenligner man Tallet af omkomne under Verdenskrigen med Tallene fra denne Krig efter 21 Maaneders Forløb, viser det sig, at der er omkommet adskilligt flere under denne Krig. Under sidste Krig omkom ved Krigsforlis godt 2000 Nordmænd i Løbet af ca. 4 Aar.

### Skibssalg

S. A. J. Vangtorp, København, har afhændet Tjalk med Hjælpemotor »Hasa« af København til et Partrederi, bestaaende af Automobilforhandler Thorvald Frederik Olsen og Købmand Emil Jørgen Edvard Hansen, begge af Slagelse. Førstnævnte er bestyrende Reder. Skibets Hjemsted er nu Korsør.

Ifølge Rederiregistreret er Skibsfører Viggo Nielsen Skjoldborg, Vanløse, Ejer af 3-m. Skonnert med Hjælpemotor »Gerd« af Frederikshavn.

### Nye Toldangivelses-Blanketter

Der er udstedt et nyt Toldforvaltningsreglement, hvis vigtigste Bestemmelse er, at der fremtidig indsendes Anmeldelse i to Eksemplarer (Prima og Sekunda) ved følgende Ekspeditioner i Københavns Havn uden for Toldboden:

- Oplæggelse af Varer paa privat Transitoplæg eller privat Pakhusoplæg,
  - Klarering af Varer fra privat Transitoplæg eller privat Pakhusoplæg
  - Klarering af Varer fra Skib m. v.,
  - Hjemtagelse af Varer paa Kreditoplæg,
  - Fræmsendelse af Varer i uberigtiget Stand.
- Udfyldelse af Blanketterne kan ske ved Gennemskrift med Blækstift.



**M. B. COHN**  
 TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1408  
 TELEGRAM-ADR. 1  
 AMIANTE

GRUNDLAET 1848

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

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. RIGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

HOBRO

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KJØGE

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

ODENSE

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehaver:

H. Raak-Petersen, statsaut.

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

ESBJERG

RANDERS

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
Statsautoriseret Skibsmægler**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 - Statstelf. 8. Telegramdr.: Breinholt.

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

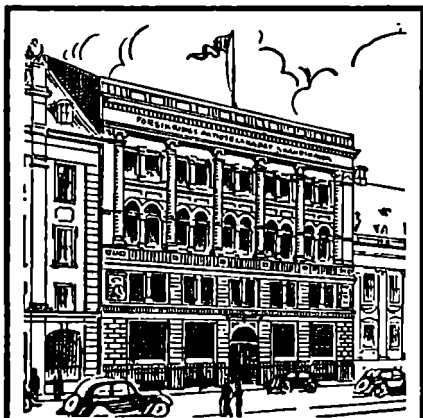
**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**  
KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•  
5/-, post free  
•

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,6—9,5 m. Ved Langellnickajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegiholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværk paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets 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 Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frilagt for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene løber Havnen for at indtage Kul, Indfyling- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Læsning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udlukkende paa Grund af Havari løber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lødepenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Læsning. I Frihavnen besørger Losning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og i 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 Løds benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T.. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: 1 Havn 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderno Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lødsafg., naar Løds ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølbalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkost. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i Kuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinlen 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Flojtetønder og flere Fyrlinler. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lødepenge 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. m<sup>3</sup>. — Losning og Læsning: Losning og Læsning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 26

FREDAG 4. Juli 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Det er stadig meget vanskeligt at danne sig noget nøjagtigt Billede af, hvad der sker paa de oversøiske Markeder, dels fordi den engelske Regering direkte kontrollerer flere af de vigtigste Trades, og alle Operationer der foretages paa disse Markeder hemmeligholdes naturligvis, men selv om Markeder, der endnu i større eller mindre Grad er frie, er de tilgængelige Oplysninger kun sparsomme. Een Ting synes dog sikker, nemlig, at Lande som Portugal, Spanien og Irland, for slet ikke at nævne Svejts, har overordentligt store Vanskeligheder ved Fremskaffelsen af Tonnage til Dækning af selv den nødtørftigste Import, og at de faa endnu frie Skibe, der findes, er i Stand til at opnaa meget høje Rater. I vor Beretning for 14 Dage siden nævnte vi, at en Ladning heavy grain fra River Plate til Portugal var sluttet til \$45:-, men ifølge de sidste Rapporter er Raten for saadan Forretning nu steget til \$52:-. Af andre Forretninger til neutrale europæiske Stater kan nævnes en Ladning Stykgods fra New York til Dublin, hvorfor der indikeres \$30:-, uden at det dog endnu har været muligt at finde Tonnage herfor.

Om det engelsk-amerikanske Skibsfartssamarbejde foreligger der endnu ikke nærmere Enkeltheder. En Ladning Erts fra Freetown til U.S.N.H. rapporteres sluttet til \$15:-, hvilket er \$5:- lavere end sidste Slutning, og denne Nedgang maa antagelig tilskrives den nye engelsk-amerikanske Fragtkontrol, men paa den anden Side rapporteres et stort Motorskib sluttet paa Timecharter for en Vestkyst Sydamerika Rundtur, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. til \$9:-, hvilket er betydeligt mere end de Maximalrater for Timecharter, der har været nævnt i Forbindelse med det engelsk-amerikanske Samarbejde.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene ikke undergaaet større Forandringer. Forholdene paa Østersømarkedet er stadig uafklarede, men det maa formodes, at det relativt snart bliver muligt at genoptage Forretningerne i nogenlunde normalt Omfang. Iøvrigt noteres der stadig en Række Ladninger fra Tyskland til Norge, f. Eks. Kali fra Bremen til Stavanger til Rmk. 17:-, Stykgods Bremen/Oslo til Rmk. 8,50, ligesom der søges flere Skibe for Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark til Rater omkring 22/24 d. Kr. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været givet en Del Stem i den sidste Tid, hvilket ikke har været uden Betydning for Beskæftigelsesgraden for dansk Tonnage, især efter at Befragtningerne paa Østersøen blev stoppede.

### OTTE DANSKE SKIBE OVERDRAGET TIL AMERIKANSKE REDERIER

Søfartskommissionen i Washington har meddelt, at Sman nu har overdraget de otte danske og det ene italienske Skib, der nyligt blev overtaget under Rekvitionsloven, dels til amerikanske Redere og dels til den amerikanske Hær.

United Press erfarer, at disse Skibe skal benyttes til Handelen paa den vestlige Halvkugle. Den danske Fragtdamper »Jonna« skal benyttes af Hæren, mens det italienske »Clara«, der som det første er blevet repareret efter den Skade, der anrettedes umiddelbart før Besættelsen af de italienske Skibe, og de øvrige

syv danske Skibe er overdraget til private Selskaber.

Det drejer sig om Tankskibene »Caroline Mærsk« og »Emma Mærsk« og om Fragtskibene »Nora«, »Marna«, »Jutta« samt om »Rita Mærsk« og »Herta Mærsk«. Disse Skibe er de første af de 82 oplagte udenlandske Skibe i amerikanske Havne, der blev gjort til Genstand for Rekvirering.

### AARHUS HAVN

Opmærksomheden er i denne Uge specielt henvendt paa Aarhus i Anledning af 500 Aars Jubilæet, og den jyske Hovedstads forskellige Dele bliver Genstand for tilsvarende Anerkendelse og Omtale. Det gælder saaledes ogsaa Aarhus Havn.

Man ligger i Øjeblikket i Forhandlinger om Anlæget af en Industrihavn. Der var tidligere udarbejdet et Projekt, efter hvilket denne Industrihavn skulde føres langs Kysten helt ud til Odder Landevej mod Syd. Men det vakte Modvilje hos Byens Befolkning. Der skal nu udarbejdes et helt nyt Projekt, hvorefter Havnen ikke kommer til at strække sig saa langt mod Syd; det nye Projekt bliver noget mindre af Omfang end det oprindelige, — i hvert Fald i første Omgang, og der bygges mere ud i Aarhusbugten i Stedet for langs Kyststrækningen.

Selvfølgelig er Tiderne ogsaa vanskelige for Aarhus Havn, men som Formanden for Aarhus Handelsforening, Konsul Kai Blicher siger i et Jubilæumsinterview med »Børsen«: Vi er vel funderet, Havnen har saa godt som ingen Gæld, saa vi skal nok komme over den døde Tid. Vi kan naturligvis ikke holde Balance paa Havnens Regnskab, hvis vi skal foretage de normale Afskrivninger; det er imidlertid fuldt forsvarligt at spare en Overgang i vanskelige Tider paa denne Konto, og naar vi gør det, kan vi holde Balance paa Havnens Regnskab i en overskuelig Fremtid. Vi ligger klar til at tage Handelens Opgaver op, naar Krigsvilkaarene er overstaaet, og vi ligger godt, hvis der atter bliver Chancer for en udstrakt Import.

Siden 1922, under Havneingeniør Gebauers Ledelse, har Aarhus Havn været under ustandselig Udvidelse. I de senere Aar er denne foregaaet efter en af Ingeniør Gebauer i 1933 udarbejdet Plan, der dels berører Ombygning af Molerne i den indre Havn, dels Forbedring af Midtermolen og Anlæg af et Bassin for brandfarlige Vædske, bygget ude paa den brede Østre Mole, der er Aarhus Havns solide Værn mod Aarhus Bugtens ofte oprørte Vande. Bag denne Mole ligger nu en Havn med et Vandareal paa 61 ha, et ligesaa stort Landareal og 7,667 Meter Kaj med indtil 10 Meter dybt Vand ved Kajen. Havnens Værdi er opgivet til 30 Mill. Kr., deraf er de 25 Millioner alene investeret i Løbet af de sidste 41 Aar. Og i Aarene 1930—40 laa den aarligt indgaaede Netto-Register Tonnage paa ca. 1½ Million, til hvis Behandling der i Havnen findes 18 Stykgodskraner og 9 Kulkraner, en Del tilhørende private Firmaer og andre Havnen.

Trods de mange Udvidelser, de mange Millioner, der er sat i Moler og Kajer, er Aarhus Havn et velsitueret Foretagende, og den fortjener en Del af Hæderen og Hyldesten, naar Aarhus By nu jubilerer.

### PROVINSMÆGLERNE

Provinsmæglerforeningen for Danmark afholdt Lørdag den 28. f. M. Generalforsamling i København. Formanden, Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, aflagde Beretning og gjorde Rede for Foreningens Ar-

bejde og de omfattende Forhandlinger, der havde været ført i det forløbne Aar. Bestyrelsen blev genvalgt med Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, som Formand, Skibsmægler J. U. Jepsen (Firma P. Jørgensen & Co., Korsør), Næstformand, d'Herrer Skibsmægler Bjørn Finsen (Firma Hans Olesens Eftf., Horsens), Skibsmægler J. B. Hansen (Firma Chr. Jensen, Aalborg), og Skibsmægler Halvdan Rasmussen (Firma Casper Andrea's Eftf., Nakskov).

### KØBENHAVNS MASKINISTSKOLE

Københavns Maskinistskole, der siden Oprettelsen i 1906 har haft Lokaler i Ejendommen Nørrebro-gade 5, staar nu overfor en stor Udvidelse, idet Direktionen har besluttet at lade opføre en ny Skolebygning ved Jagtvejen. Efterhaanden som Elevantallet er steget, og den forøgede Undervisning har nødvendiggjort større Laboratorier, har man gentagne Gange ved Tilbygning maattet foretage betydelige Udvidelser af de gamle Lokaler, men Skolen har dog altid arbejdet under meget indskrænkede Pladsforhold, og om kort Tid vilde man ikke længere være i Stand til at skaffe de nødvendige Undervisningslokaler.

Under disse Forhold har Direktionen altsaa nu truffet Beslutning om at bygge en ny Skole. Man raader over en Byggefond paa ca. 325,000 Kr., der er tilvejebragt ved en i 1917 foretagen Indsamling blandt Dampskibsredere. Dansk Arbejdsgiverforening har givet Tilsagn om at yde Skolen et Laan paa 200,000 Kr. som Hjælp til Opførelsen af Skolebygningen, og foruden fra Stat og Kommune forventer man Støtte fra forskellige interesserede Kredse. »Københavns Maskinistskole« er en selvejende Institution og ledes af en Direktion med Borgmester Alfred Bindselev som Formand, og hvori sidder Repræsentanter for Handelsministeriet, Københavns Kommune, Dampskibsrederiforeningen, Foreningen af Fabrikker i Jernindustrien, Maskinmestrenes Forening og Metalarbejdernes Centralforening.

### TØMMERFRAGTER FRA AMERIKA TIL AFRIKA

Et af Fagbladene i Johannesburg i Sydafrika, meddeler svenske Søfartsblade, skriver om Tømmerfragter Kanada—Sydafrika bl. a., at disse i Januar i Aar noteredes i ca. 400 Kr. pr. Std., og der krævedes i April nærvæd 900 Kr. pr. Std. Til Sammenligning kan nævnes, at Fragten før Krigen androg ca. 100 Kr. pr. Std. Til Trods for disse høje Fragter raader en udtalt Mangel paa Skibsrum, og kun en Brøkdel af Trævarerbehovet i Sydafrika kan dækkes; man regner kun 20 pCt. Man venter imidlertid — Meddelelsen er ca. 2 Maaneder gammel — at Fragterne vil stige yderligere uden Haab om, at Befragtningsmulighederne forøges.

Visse Mængder British Columbia Træ er sendt pr. Jernbane til New York og New Orleans, og er der indladet i amerikanske Skibe til Sydafrika. Omkostningerne er imidlertid meget høje, saa denne Trafik har ikke været lønnende.

En Tid lang anvendte den kanadiske Trævarerindustri et stort Antal jugoslaviske og græske Skibe for Transport til Sydafrika. Efter at Grækenland og Jugoslavien er blevet erobret af Tyskerne, har det engelske Søfartsministerium sikkert lagt Beslag paa disse Skibe til Krigstransport, hvorfor sydafrikanske Importører maa se sig om efter neutral Tonnage.

De neutrale Skibe, som er engageret i Trævarertransporten fra Kanada til Sydafrika opnaar nu god Fortjeneste. De fører Træet til Sydafrika og tager i Reglen Returlast af Jern og Metaller. Et Skib, som laster ca. 2200 Stds., faar i Fragt for denne Last henved 2 Millioner Kr. og for Returlast ca. 1½ Million, eller sammenlagt 3½ Million Kr. for Tur-Retur, hvilket omtrent svarer til hele Skibets Værdi. Før Krigen

var et saadant Skibs Reder fuldtud tilfreds med 250.000 Kr. for Rejse Tur-Retur, men som oftest maatte man gaa hjem i Ballast.

### »SKANDINAVIA«S GENERALFORSAMLING

Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« holdt forleden Generalforsamling med Højesteretssagfører Fr. Winther som Dirigent. Formanden, fhv. Minister Dr. phil. O. Krag, supplerede den tidligere udsendte Beretning med nogle Oplysninger.

Præmieindtægten er gaaet noget ned, men dette skyldes, at Selskabet har været afskaaret fra sine Forbindelser i adskillige Lande. Da talrige Afregninger fra Udlandet ikke er indgaaet, har det været vanskeligt at gøre Regnskabet op, tilmed da Rapporten om Skadesforløb heller ikke er kommet frem i fuld Udstrækning. Da Skaderne saaledes ikke har kunnet gøres op paa normal Maade, er der taget Hensyn hertil i Skadesreserven. Det er Ledelsens Overbevisning, at de afsatte Reserver er tilstrækkelige.

I Sø- og Transportforsikringen er det Aargang 1938, man har taget op, og Afviklingen heraf har givet et Overskud. Naar Regnskabet alligevel fremtræder med et Underskud (617,570 Kr.), skyldes det, at Selskabet har afskrevet den fulde Garantiforpligtelse overfor Krigsinstitutterne. Garantien for »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« er 800,000 Kr. og Garantien for »Krigsforsikringen for danske Skibe« 700,000 Kr.

Nettooverskudet udgør 1,128,936 Kr., efter at der som ekstraordinært Tab er afskrevet 1,500,000 Kr. paa Krigsinstitutterne. Af Overskudet foreslaar Bestyrelsen henlagt 289,300 Kr. til Dispositionsfondens, som herefter udgør 2 Mill. Kr. I Udbytte til Aktionærerne foreslaas 8 pCt.

### DET DANSKE SKIBSSALG

Ifølge Københavns Skibssalgsbureaus Cirkulære over det danske Skibssalgsmarked i Aarets andet Kvartal var det igen Smaaskibene, som var Genstand for Interesse. Selv om Markedet ikke var lige saa livligt som i Aarets første Kvartal, solgtes dog en Del Skibe til faste, ja højere Priser end i Aarets første Maaneder.

Nedenfor gives en Fortegnelse over de Skibe, der har skiftet Hænder i Aarets andet Kvartal, blandt hvilke specielt maa bemærkes den fra Sverige indkøbt 3-m. Skonnert »Gerd«, 150 tons d.w., danskbygget, et fint og førsteklases Skib.

Det viser sig altsaa, at det dog er muligt i enkelte, vel nærmest isolerede Tilfælde, at opnaa Tilladelse til Køb af svenske Smaaskibe, der er betydelig billigere end de danske.

Til Sammenligning med Priserne i vore Nabolande peger Bureauet paa Salget af:

Svensk 3-m. Skonnert »Sigrun«, 190 tons d.w., bygget i Sverige 1902, 50 H.K. Motor, der netop i Sverige er solgt for 19.000 svenske Kroner.

Finsk 3-m. Skonnert »Leo«, 250 tons d.w., bygget i Estland 1922, svært og godt bygget Skib, 100 H.K. Avancemotor, der i disse Dage er solgt til Norge for 50.000 norske Kroner.

Begge disse Skibe vilde under dansk Flag have indbragt langt større Beløb.

Navn	Størrelse	Byggeaar	Pris
»Cornwall«	335 d.w.	Staal 1906	125,000 Kr.
»Furø«	180 d.w.	Træ 1937	150,000 -
»Minerva«	160 d.w.	Staal 1917	130,000 -
»Merkur«	160 d.w.	Staal 1935	142,500 -
»Gerd«	150 d.w.	Træ 1920	indkøbt fra Sverige.
»Hansa«	140 d.w.	Staal 1895	52,000 Kr.
»Venus«	125 d.w.	Staal 1911	65,000 -
»Hertha«	115 d.w.	Træ 1910	75,000 -
»Hanne Marie«	110 d.w.	Træ 1905	-
»Edel«	83 d.w.	Træ 1887	-
»Agnelhe«	82 d.w.	Træ 1896	20,000 -
»Gray«	80 d.w.	Træ 1889	14,000 -
»Dana«	80 d.w.	Træ 1918	36,000 -
»Egen«	70 d.w.	Træ 1874	14,000 -
»Kaj«	70 d.w.	Træ 1846	9,000 -
»Pioneer 2«	65 d.w.	Træ	-
»Magda Bloch«	65 d.w.	Træ 1894	-
»Goldi«	65 d.w.	Træ 1903	40,000 -
»Eridani«	55 d.w.	Træ 1859	7,000 -

Af *Dampere* har kun en enkelt skiftet Ejer. Det er den fra Sverige i Januar indkøbte Dampere »Norrland«, der til Rønne solgtes for 145.000 Kroner.

Desuden omtales Salget af Panamadampere »Kosti«, 6,800 tons d.w., bygget 1905, der ved Krigens Begyndelse minesprængtes i Øresund og blev provisorisk repareret ved B. & W. Baaden er nu solgt til Finland for £ 40,000 og er afsejlet til finsk Værft for at reparere og klassificere.

Af *Passagerbaade* er kun solgt to, nemlig »Bellevue« og »Marselisborg«.

Af *Nybygninger* er et enkelt Træskib med Statslaan, 80 Brutto Tons, kontraheret, Pris ca. 130.000 Kr. med Motor.

### FALSTERBO-KANALEN

Falsterbo-Kanalen, der nu staar foran sin Aabning, er ikke noget nyt Projekt. Landbrugeren, Mårten Dahn, som var Malmøhus Lens Repræsentant i Rigsdagens Andet Kammer, fremsatte saa langt tilbage som for 57 Aar siden Forslag om en Kanal gennem Falsterbonæs. Forslaget blev dog afvist.

Nu er imidlertid denne gamle Plan virkeliggjort, selv om Begrundelserne for Bygning af Kanalen har været andre end af ham foreslaet. I hvert Fald har de været mere tvingende. Krigen, Minespæringerne og den dermed forbundne store Risiko for Søfarten satte Fart i Tanken om Kanalen mellem Höllviken og Kämpingebugt, og efter nogle korte Forhandlinger gik Myndighederne rask til Værket. Kanalens juridiske Side klaredes hurtigt, og der udbetaltes ca. 700,000 Kr. i Erstatninger. Som et Kuriosum kan nævnes, at Rigsdagen først i Juni samme Aar — 1940 — fik Anledning til at tage Stilling til Kanalbyggeriet, som da allerede havde staaet paa i flere Maaneder.

Det er gaaet stærkt med Arbejdet, der af naturlige Grunde har været forceret mest muligt, og om alt gaar vel skal Kanalen kunne aabnes for Trafik den 1. August. Et Problem maatte løses, nemlig Byerne Skanørs og Falsterbos Forbindelse med Fastlandet, da de ved Kanalens Bygning kom til at ligge paa en

Ø. Dette Problem slap man nemt over, idet man købte den gamle, udrangerede Knippelsbro fra København, og den monteredes saa hurtigt, at Broen siden Oktober sidste Aar har været laget i Brug af Trafikken. Et stort Antal Gravemaskiner har været benyttet til Gennemgravningen. Der har været ca. et Dusin svenske Maskiner i Brug og endvidere har tre hollandske og tre danske været beskæftigede. Kanalen er 100 m bred paa det smalleste Sted og bliver 27 km lang.

### DØDSFALD

En af den danske Handelsstands bedste Mænd, emangeaarig Formand for Provinshandelskammeret, Konsul *Chr. Cloos*, Frederikshavn, er død 78 Aar gammel. Ved talrige Lejligheder har den afdøde vist sin Interesse ogsaa for Skibsfartserhvervet og sad ved sin Død bl. a. i Bestyrelsen for »Georg Stages Minde«.

Fyrdirektør, Kommandør Sinding skrev ved hans Død følgende smukke Mindeord om Konsul Cloos:

Talrige er de Vidnesbyrd, der i disse Dage er fremkommet om den enestaaende Indsats, Konsul Cloos har gjort for sit Land og særlig for Handelsstanden. Og talrige er Vidnesbyrdene om den Klogskab og Godhed, der stede prægede denne højt kultiverede og fine Personligheds Handlinger.

Men ved Konsulens Død skal der ogsaa lyde en Tak fra de danske Søofficerer, der i en udstrakt Grad har nydt godt af denne Mands store Forstaaelse af Marinens Officerspersonale, som i Cloos' Hjem mødte en enestaaende Gæstfrihed.

Allerede i Forældrenes Tid var Hjemmet aabent for alle Søofficerer, og Cloos opretholdt denne Tradition saaledes, at Navnet Cloos kendes af enhver indenfor Marinen og Marinens Institutioner. Og typisk var det for Cloos, at Søofficerer af kongeligt Blod og Søofficerer fra Admiralen lige ned til den yngste Søløjtnant var Gæster af lige Værd og behandlet med den største Charme og Gæstfrihed.

Enhver Søofficer, som havde et klogt Raad behov, kunde med Tryghed henvende sig til Cloos. Man gik altid bort klogere, end man kom.

Mange Søofficerer, hovedsagelig fra ældre Tid, vil ved Cloos' Død sende en taknemmelig Tanke til Frederikshavn, hvor de i det graa Hus ved Havnen fandt et Hjem, hvor Fanen blev holdt højt.

Æret være Konsul Cloos' Minde.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Salget af »Alex«

En Dom vedr. et Skibssalg, som er blevet imødeset med stor Interesse i Shipping Kredse er blevet afsagt ved Sø- & Handelsretten i København. Sagen er i Korthed følgende:

I December Maaned i Fjor købte Skibsreder Hans Svenningens Dampere »Alex« igennem Firmaet Suenson & Jespersen for en Pris af Kr. 155.000, og der blev aftalt sædvanligt Forbehold af Godkendelse ved Besigtigelse og »havarifri Levering«. Firmaet Suenson & Jespersen havde ført Forhandlingerne med Firmaet Tuxen & Hagemann, der, samtidig med Salget til Svenningens, havde købt Baaden af Skibsreder Th. Lindholmer for en Pris af Kr. 150.000. Under Forhandlingerne havde Tuxen & Hagemann forlangt Accept af dets Tilbud til Fa. Suenson & Jespersen inden et bestemt Klokkeslet samme Dag. Akcepten blev afgivet rettidig og paa de aftalte Vilkaar, nemlig imod Besigtning og havarifri Levering. Da Kontrakten imidlertid skulde udfærdiges, forelagde Firmaet Tuxen & Hagemann en Kontrakt, som Københavns Skibssalg Bureau havde udfærdiget, og som indeholdt følgende Klausul: »hvis der skulde vise sig større Skader, er Sælgeren berettiget til at annullere Handelen — eller Køberen kan overtage Baaden med Skaderne og Forsikringspolicer«

og forlangte, at Kontrakten mellem dem og Skibsreder Svenningens skulde udfærdiges i nøje Overensstemmelse med denne. Firmaet Suenson & Jespersen nedlagde straks Protest og fastholdt de under Forhandlingerne aftalte Vilkaar, og at den nævnte Klausul blev affattet i Overensstemmelse hermed, saaledes at Klausulen fik følgende Ordlyd:

»Sælgerne skal levere Baaden havarifri til Klassens Fordringer«

og præciserede samtidig, at naar der var aftalt »havarifri Levering« gjaldt dette ogsaa for evtl. Ovenvandsskader.

Firmaet Tuxen & Hagemann vilde ikke anerkende Salget paa disse Vilkaar — og vilde iøvrigt hævde, at med »havarifri Levering« refereredes ene og alene til Bundskader eller Undervandsskader.

Sagen blev derefter overgivet til Sø- og Handelsrettens Bedømmelse. Her var Skibsreder Svenningens repræsenteret ved Højesteretssagfører N. J. Gorrissen, medens Modparten var repræsenteret ved Højesteretssagfører Flemming Allerup.

Firmaet Tuxen & Hagemann blev dømt til at tegne Kontrakten med den af Suenson & Jespersen affattede Havariklausul, idet denne anses for den mest anvendte og mest kendte, medens den af Københavns Skibssalgsbureau affattede Klausul er ukendt og ikke kan anvendes, medmindre den i Forvejen aftales mellem Køber og Sælger. Sagens Omkostninger skal betales af Fa. Tuxen & Hagemann med 2000 Kr.

### Havneudvidelser

Det meddeles, at Trafikminister Gunnar Larsen i en nær Fremtid vil fremsætte Forslag om to store Havnebevilninger.

Til Udvidelse af Frederikshavns Havn vil der blive søgt ikke mindre end 12 Mill. Kr. Det er Hensigten, at Frederikshavns Havn skal udbygges og moderniseres for at kunne tage den store Trafik, der efter Krigen kan ventes fra Sverrig og Norge. Til Skagens Havn foreslaas bevilget 4 Millioner.

Begge Projekter foreligger færdige, og Arbejderne, der skal indgaa som Led i de store Beskæftigelsesplaner, vil kunne paabegyndes, saa snart Lovhjemmel foreligger.

### Robins Legat

Til Uddelingen af »Robins Legat« for i Aar har Bergens Skipperforening indstillet Kaptajn J. Olsen, Fører af Motorskibet »Samuel Bakke«, der den 4. Februar 1940 under meget farefulde Forhold i Atlanterhavet, vest for Azorerne, bjergede 28 Mand fra det franske Tankskib »Picardie«.

### Afgørelse i Erstatningssag

Som tidligere omtalt havde Enkefru Ingrid Refsgaard Skov, Thomasmindede ved Aarhus, ved Sø- og Handelsretten krævet Aktieselskabet N. C. Monberg, København, dømt til at betale 18,000 Kr. i Erstatning for Tab af Forsøger, idet

hendes Mand, Maskinmester K. S. Refsgaard Skov den 22. Maj 1939 var omkommet ved Færøerne, da Sandpumperen »Sally« forliste. Fruen vilde gøre Rederiet ansvarlig, fordi Skibet ikke var sødygtigt, Kaptajnen ukendt med Farvandet og med Sejlads med Sandpumper og navnlig, fordi Lugerne ikke havde været skalkede. Sø- og Handelsretten fastslog, at der ikke var Grundlag for Erstatningsansvar for Rederiet efter nogen af de af Fruen anførte Grunde, idet Forliset efter Rettens Opfattelse skyldtes et Sammenstød af ulykkelige Forhold, som i deres Helhed maatte anses for hændelige. Rederiet frifandtes og Sagens Omkostninger ophævedes.

#### D. F. D. S.s Passagerfart

Den store Tilslutning til Det Forenede Dampskibs-Selskabs Hovedruter mellem København og Aarhus samt Aalborg har bevirket, at Selskabet hver Søndag foruden Damperen »Frederikshavn« tillige indsætter Passager-Motorskibet »Fredericia« i Aarhus-Ruten. Forbindelsen de to andre Dage i Ugen, nemlig Onsdag og Fredag, udføres alene af Damperen »Frederikshavn«.

Paa Aalborgruten bliver det Damperen »Cimbria«, som herefter vil udføre Turene fra København hver Fredag og Tirsdag og fra Aalborg hver Søndag og Torsdag. Til dette Skib sælges udelukkende Fællesklasse-Billetter.

Dampskibet »København« besøger herefter Turene fra København hver Søndag og Torsdag og fra Aalborg hver Tirsdag og Lørdag og dette Skib medtager baade Passagerer paa 1. Kahyt og Fællesklasse.

#### Bjergningen af Dampskibet »Jelø«

Ved en Sø- og Handelsretsdøm forleden tilkendtes Akts. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise 120,000 Kr. i Bjergeløn for Bjergningen af Damperen »Jelø« af Oslo, der Natten til den 5. Marts i Aar af Isen blev ført ind paa Hveens Nordvestrev. Skibet var paa Rejse fra Bergen til København med 750 Tons Stykgods, hovedsagelig Maskingods og Automobile. Dets Værdi i beskadiget Tilstand som Følge af Strandingen var 520,000 Kr., og Værdien af Ladning og forudbetalt Fragt var 1,147,000 Kr., saaledes at de bjergede Værdier i alt beløb sig til 1,667,000 Kr. Bjergningen var meget vanskelig og ingenlunde ufarlig, og Svitzers Skibe — Damperne »Sigyn«, »Pluto« og »Tyr« samt Damppløgeren »Sif« — led forskellig Skade, som alt i alt er opgjort til 26,250 Kr.

#### Spaniens Tankskibe

Det spanske Petroleums-Monopolselskab »Campsa« meddeler i sin Aarsberetning for 1940, at det til overseisk Brug har en Flaade paa 12 Tankskibe til Disposition paa ialt 83,500 Tons. En Del af Skibene blev sænket i spanske Havne under Borgerkrigen, men er senere blevet hævet og sat i sejlbar Stand igen. Til disse Hævnings- og Reparationsarbejder er anvendt 11 Mill. Pesos. Til Erstatning for to Tankskibe, som gik helt tabt, deriblandt den 10,400 Brutto Tons store »Compeador«, er der givet Ordre til Bygning af tre nye Skibe.

Den spanske Tankskibsflaade er af forholdsvis ny Dato, idet den først er anskaffet, efter at Olieforsyningen blev Statsmonopol i 1927. Det understreges i Beretningen, at Tankskibsflaaden er meget betydningsfuld for Spanien, idet en Række andre Tankskibe, som tidligere betjente det spanske Marked, er faldet bort. Ved selv at befordre Olien sparer Landet ganske betydelige Summer udenlandsk Valuta, efter at Fragten fra Mexico til Spanien er steget fra 10 sh. pr. Ton i 1939 til mellem 26 og 28 Dollars i Øjeblikket.

#### To svenske Skibe krigsforlist

Der er gaaet yderligere 2 svenske Skibe tabt. Efter hvad der oplyses overfor det svenske Udenrigsministerium er et Dampskibsselskabet Halfdan i Göteborg tilhørende Dampskib »Taberg« for nogen Tid siden forlist. Af Besætningen er 6 Mand landsat i Gibraltar, men om den øvrige Del af Besætningen foreligger der endnu ikke Oplysninger. »Taberg« var paa 2400 Tons d.v.

Dampskibet »Gunda«, paa 3450 Tons d.v., tilhørende Dampskibsselskabet Transmarin i Helsingborg, er fornylig krigsforlist ud for den portugisiske Kyst. Fartøjets Besætning er reddet og befinder sig for Øjeblikket i Lisabon. Alle er i god Behold med Undtagelse af 2 Mand, der har paadraget sig lettere Skader.

#### Spansk Rute paa New York

Det spanske Motorskib »Villa de Madrid« paa 6,942 Brutto Registertons har foretaget Rejsen fra Tanger til New York. Man antager, at det vil blive muligt at aabne regelmæssig Trafik mellem Spanien og Amerika.

#### To Sømand døde i Udlandet

To Dødsbudskaber fra Udlandet er naaet til paarørende i Aarhus. De omkomne er den 35-aarige Søfrybøder Ivan Peter Solgaard, der forlod Aarhus 6. April i Fjor, og den 25-aarige Matros Erik Leander Jørgensen.

Solgaard var ugift. Jørgensen efterlader sig Hustru og to Børn, hvoraf det ene er født, efter at han rejste fra Danmark i Fjor.

#### Tyrkisk Damper krigsforlist

I Følge det tyrkiske Efterretningsagentur er den tyrkiske Damper »Refah«, der var paa 3,805 Brt., sunket ved den tyrkiske Sydkyst. 50 af de ombordværende 185 Personer er i Redningsbaade naaet ind til Mersin, medens over 100 Mennesker er omkommet. 15 Passagerers Skæbne er endnu uvis. Den tyrkiske Regering har indledet en Undersøgelse for at faa fastslaaet, om Skibet er torpederet eller om det er løbet paa en Mine.

#### Fart Amerika—Østen

Mellem de amerikanske Pacifickysthavne og det fjerne Østen har de tre Rederier Ivaran Line i New York, De La Rama Line i Manila og Svenska Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg oprettet en regelmæssig Fart.

#### Store Bælts nye Isbryder

Den nye Isbryder, som Statsbanerne har bestilt til Store Bælts-Overfarten, ventes færdig til Jul. Dens Længde bliver 62 Meter, og den faar Plads til 600 Passagerer foruden Post og Gods.

Forøvrigt skal der fremstilles en Serie særlige Vogne, der er beregnet til at køre om Bord paa Isbryderen fyldt med Stykgods. Herved vil baade Ind- og Udladningen blive betydelig lettet.

#### Fiskekutter forlist

Kutter »O 441 Søstjernen«, der er hjemmehørende i Aalborg, og som i den senere Tid har drevet Dørgfiskeri fra Skagen, er forlist i Skagens Havn.

Kutteren, der førtes af Skipper Gjesing, Aalborg, skulde lægge til ved Fiskeauktionshallen med sin Last, da Motoren pludselig nægtede at slaa bak, og Kutteren gik med fuld Kraft ind mod Bolværket, hvor den fik knust Boven. Vandet fossede ind, og Kutteren sank saa hurtigt, at Besætningen og Skipperens Hustru og Børn, der var med om Bord, kun lige naaede at slippe i Land. Hele Fangsten og Besætningens Ejendele gik med ned. Kutteren ligger til stor Gene for Trafiken i Havnen, og et Bjergningsselskab fra Frederikshavn vil nu forsøge at hæve Vraget.

#### 20 moderne Fiskefartøjer bygges

Et af Beskæftigelsesnævnets Forslag, Ophjælpning af Fiskerierhvervet ved Anskaffelse af nye, moderne Fiskefartøjer og Moderniseringen af ældre Fartøjer, har vakt saa stor Interesse, at der til Ministeriet for Landbrug og Fiskeri er indkommet et saa betydeligt Antal Ansøgninger om Hjælp baade til Anskaffelse af nye Fartøjer og til Hovedreparationer af ældre Fiskefartøjer, at Fiskeridirektoratet for Tiden er fuldt optaget af at gennemgaa de indkomne Begæringer.

Foreløbig drejer det sig om 20 Fartøjer, som allerede er kontraheret ved Baadebyggerier over hele Landet. Af de nævnte 20 Fartøjer vil Prisen for de store ligge paa omkring 75—80,000 Kr., medens de mindre vil kunne leveres til 25,000—30,000 Kr., fuldt udrustede med alle Fiskeredskaber og løst Inventar.

#### Københavns Havnebestyrelse

Københavns Havnebestyrelse har afholdt sit sidste Møde før Sommerferien.

Havnedirektøren bemyndigedes til at indgaa en Forpagtningskontrakt med Ejeren af Bolværket ud for Nr. 37 i Overgaden n. Vandet, og der bevilgedes 6000 Kr. til Tilvejebringelse af en Hyttefadplatform ud for den forpagtede Bolværksstrækning og det Havnevæsenet tilhørende dertil stødende Bolværk.

Fra Havnedirektøren forelaa Indstilling om Godkendelse af Udkast til Instruks vedrørende Revision af Havnevæsenets Bogførsel og Regnskaber.

Havnedirektøren forelagde Udkastet, der skal afløse den tilsvarende ældre Instruks fra 1914, og som indeholder Ændringer, der er nødvendiggjort af Tidens Udvikling.

Ingeniør Munch fremsatte nogle kritiske Bemærkninger af sproglig Art, særlig med Hensyn til en Passus om Revisionens Undersøgelse af Rigtigheden af de ved Opførelsen af Havnevæsenets Aktiver anvendte Vurderingsprin-

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

## BEKENDTGØRELSE

## ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen paabegyndes den 8. August paa Odense tekniske Skole.

Oplysninger om Skolepenge og Statsunderstøttelse faas ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827.

Forstanderen.

ciper. Taleren ønskede klarere præciseret, at Undersøgelsen kun skulde omfatte Vurderingsprincipernes rigtige Anvendelse.

Ingeniør Munch fik Tilslutning fra flere Sider, særlig fra Borgmester Sundbo, der fremhævede Revisionens Iver efter at brede sig paa Administrationens Omraade. Derfor maatte Omfanget af dens Opgaver præciseres saa klart som muligt.

Sagen henvistes til nærmere Undersøgelse i Budgetudvalget.

Mødet sluttede med Forelæggelse af Indberetning om stedfundent Eftersyn af Havnevæsenets Kassebeholdning, der toges til Efterretning.

## Travlhed paa Gilleleje Skibsværft

Gilleleje Skibsværft har saa travlt for Tiden, som Tilfældet ikke har været i flere Aar. Til Esbjerg afleveredes forleden en 35 Tons Fiskekutter, og nu er man i fuld Gang med Bygning af en 35- og en 50-Tons-Kutter, som begge er bestilt til Skagen og skal afleveres hurtigst muligt — den første er til Fiskeskipper Brun-Simonsen og skal have en 10 H.K. Fjellehromotor, elektrisk Installation, moderne Vodspil, Radiomodtager m.m. Iøvrigt er man bl. a. i Færd med at bygge en 35 Tons Fiskekutter til Hirtshals, samt en Del mindre Fartøjer.

## Nyt Korsør-Rederi

For nogen Tid siden dannedes et nyt Rederiaktieselskab, »Store-Bælt«, i Korsør med Kaptajn H. Halling, Konsul J. U. Jepsen og Købmand S. Rasmussen som Bestyrelse. Aktiekapitalen er 100,000 Kr. Selskabet har nu af Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, efter Besigtigelse paa Odense Skibsværft købt den 3-m. Skonnert »Cornwall« af Svendborg for en Købesum af 125,000 Kr. Kaptajn Halling er Selskabets korresponderende Reder.

## Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek afholdt sit aarlige, ordinære Bestyrelsesmøde den 24. Juni i København.

Beretningen og Regnskabet blev godkendt, og det bestemtes, at begge skulde udsendes senere, naar Trykningen var tilendebragt.

I afdøde Navigationskolebestyrer Th. P. Funders Sted som Næstformand vages fhv. Skibsinspektør, Kaptajn E. Salomonsen, og i Stedet for denne indvalgte Skibsinspektør, Kaptajn F. Tillisch i Forretningsudvalget, som derefter bestaar af Forretningsfører H. J. Christiansen, Skibsinspektør, Kaptajn Tillisch og Skibsreder Knud Lauritzen, der tillige er Formand for Bestyrelsen.

Den Alm. danske Skibsførerforening, stiftet 1874, og Københavns Skipperforening har i Stedet for Hr. Funder udpeget Formanden for den førstnævnte Forening, Kaptajn H. P. Hagelberg, som Repræsentant i Bibliotekets Bestyrelse.

De sidste Bidrag, som Biblioteket har modtaget, er 500 Kroner fra Kraks Legat og 1000 Kr. fra Foreningen til Søfartens Fremme.

## Kalvebod Brygges Ombygning

Havnevæsenet agter i den nærmeste Fremtid at foretage en Ombygning af Bolværket langs Kalvebod Brygge paa en Strækning af ca. 500 Meter fra ca. 70 Meter nord

for Mitchellsgade mod Syd. Den af Bolværket over daglig Vande liggende Del skal erstattes med en Betonmur. I den Anledning har Havnevæsenet henstillet til Københavns Kommune, at denne ved samme Lejlighed lader Kajgaden istandsætte og omprofilere. Ved Forhandlingerne med Statsbanerne opnaas samtidig, at det yderste Jernbanespor fornyes, og hele Kajgaden bliver saaledes i fuld Orden. Det fornødne Beløb foreslaas bevilget paa Borgrepræsentationens næste Møde.

## Statslaan

Svenska Amerika Linien har ifølge »Svensk Sjøfartstidning« faaet yderligere et Statslaan paa 8,45 Mill. Kr. Det skal, som tidligere omtalt, benyttes til Nybygningen »Stockholm«.

## PERSONALIA

## Udnævnelse

Til den Plads i Navigations-Eksamenskommissionen, som blev ledig ved tidligere Navigationskolebestyrer, Kaptajn A. H. Guldhammers Udnævnelse til Navigationsdirektør, har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart fra 1. Juni 1941 at regne konstitueret Navigationslærer ved Københavns Navigationskole Knud Hansen — foreløbig for et Aar.

## 35 Aars Jubilæum

I Tirsdags fejrede Forener af Anholt Knob Fyrskib, Kaptajn A. A. Porse, 35 Aars Jubilæum i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

Kaptajn Porse er født i Sømandsbyen Marstal og kom som ung til Søs. I 1902 tog han Styrmandseksamen, og i 1903 udnævntes han til Reserveløjtnant i Flaaden.

Det var dog kun kort Tid, Kaptajn Porse sejlede som Styrmand i Koffardifarten; allerede i 1906 ansattes han som Styrmand i Horns Rev Fyrskib, og gjorde senere Tjeneste i Lappegrundens og Drogdens Fyrskibe.

Den 1. Maj 1919 udnævntes Kaptajn Porse til Fyrskibsfører med Tjeneste i Østre-Flak Fyrskib; i Øjeblikket er han Fører af Anholt Knob Fyrskib.

Kaptajn Porse deltog i en Aarrække i Organisationsarbejdet indenfor Fyrsvæsenet som Skibsførernes Repræsentant indenfor Fyrsvæsenets Forenings Bestyrelse.

## Maskinmester-Jubilæer

To fremtrædende Mænd indenfor den danske Maskinmesterstand og Bestyrelsesmedlemmer i Maskinmestrenes Forening, fejrede i Tirsdags 25 Aars Jubilæer.

Viceformanden i Maskinmestrenes Forening V. S. Andersen, har været været Bestyrelsesmedlem i Foreningen gennem 25 Aar. V. S. Andersen har gjort et stort og paa-skønnet Arbejde for Foreningen, ikke mindst i de sidste 12 Aar, hvor han har været Viceformand. Han har ofret det meste af sin Fritid paa Forhandlinger om Maskinmestrenes Løn- og Arbejdsforhold, har konfereret med Byraad, Industriforetagender og Rederier.

Dagens anden Jubilar er Maskinmester Th. Lund. Ogsaa han nyder stor Popularitet indenfor Foreningen, af hvis Bestyrelse han blev Medlem i 1927. Han har i 25 Aar været ansat under Frederiksberg Kommune.

## Havnefogedassistent H. H. Hansen trækker sig tilbage

Havnefogedassistent H. H. Hansen ved Havnefogedkontoret i Havnegade fyldte i Mandags 70 Aar og maa dermed trække sig tilbage.

Hr. Hansen kom til Søs som Dreng. Efter at have faret paa Langfart med store Sejlskibe kom han ind i Toldkrydsvæsenet.

Senere var han Broassistent ved den gamle Børsbro, men da denne blev sløjft i 1918, overtog han sin nuværende Stilling.

Efter 23 Aars Arbejde i Havnegadedistriktet er han blevet meget kendt og afholdt.

## Dødsfald

En af Skagens-Fiskeriets Foregangsmænd, Mads Peter Møller, Vesterby, er afgaaet ved Døden, 85 Aar gammel. Han var i sin Tid blandt de første, der gik over til Kutterfiskeri, og havde i det hele taget altid været stærkt interesseret i nye Fremskridt for Fiskeriet.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
ANALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/S**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**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

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET  
 STIFTET 1786

PALEGADE 2 TLF. C. 6



**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855 Telefon: Central 687

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S



REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 3. Juli 1941.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 18, København K.

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

## I. Østersøen.

### 1037. Sverige. Öland E. Miner udlagt. Oplysning om Sejløb og Afmærkning.

(Meddelelse fra det kgl. Gesandtskab, Stockholm.)

I. Der er udlagt Miner i *svensk* Territorialfarvand E. for *Ölands* S.-lige Del ved 56° 15' N.

Søfarende advares mod at besejle det minespærrede Omraade udenfor en Gennemsejlingsrende, der er afmærket, som følger:

1. Vest for Sejlrenden: *Östbygrund* Stage med 2 Balloner paa 56° 16' (30") N. 16° 32' (15") E.

2. Øst for Sejlrenden:

a) en rød Stage, *Nr. 1*, med 2 Balloner og 1 nedadvendt Kost mellem Ballonerne, udlagt c. 500 m E. for *Östbygrund* Stage med 2 Balloner.

b) en rød Stage, *Nr. 2*, med 2 nedadvendte Koste og 1 Ballon mellem Kostene, udlagt c. 500 m S. for ovennævnte Stage *Nr. 1*.

Der etableres ikke Minelodsning gennem Sejlrenden, men Sparringen bevogtes, og de søfarende anmodes om nøje at følge de nærmere Anvisninger for Omraadets Besejling, som maatte blive givet af de stationerede Vagtskibe.

II. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, der var udlagt som Afmærkning for Neutralitetsløbet paa 56° 17',<sub>37</sub> N. 16° 36',<sub>60</sub> E., c. 2,<sub>5</sub> Sm NE. for *Östbygrund* Stage med 2 Balloner, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 42/2758 1939, Pkt. 2. Kort Nr. 180 og 181.)

### 1038. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt.

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

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

### 1039. Estland. Riga Bugt. Irben Stræde. Montu Ledebaaker. Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 27/1798. Berlin 1941.)

Ledebaakerne paa Stranden N. for *Montu* Havn Skibsbro er forsynet med Fyr, som følger:

- a) Forfyret paa c.  $57^{\circ} 57',_{11}$  N.  $22^{\circ} 07',_{6}$  E. viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Hvid Baake med en Trekant med Spidsen opefter.  
 b) Bagfyret staar 50 m  $314^{\circ}$  fra Forfyret og viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Hvid Baake med en Trekant med Spidsen nedad.  
 Fyrene er overet i Pejling  $314^{\circ}$ .

**1040. Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 27/1863. Berlin 1941.)

Under Skydeøvelser, der skal foretages fra *Stolpmünde* Skydeterræn mellem *Stolpmünde* og *Jershöft*, vil der blive udlagt Skydeskiver i indtil 1 Sm Afstand fra Kysten. Skiverne bliver ikke afmærket med Lanterner om Natten.

Søfarende advares imod at befare Omraadet udfor ovennævnte Kyststrækning.  
 (Se Tillæg.)

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

**1041. Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.**

En sort Stage med 1 sort Flag er udlagt paa  $55^{\circ} 47' (17'')$  N.  $12^{\circ} 36' (09'')$  E., c. 100 m E. for *Taarbæk* Havn.

**1042. Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.**

En sort Stage med 1 sort Flag er udlagt paa  $55^{\circ} 45' (42'')$  E.  $12^{\circ} 36' (36'')$  E., c. 200 m E. for *Skovshoved* Havnemole.

**1043. Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/645 1941 meddeles det, at der udover de deri nævnte 6 røde Bøjer til Afmærkning af Instrumenter yderligere i samme Øjemed er udlagt 2 Sæt røde Bøjer. Hvert Sæt bestaar af 2 Bøjer, beliggende E. og W. for hinanden, med en indbyrdes Afstand af 20 m og paa følgende Pladser:

N.-lige Bøje-par:  $55^{\circ} 42' (05'')$  N.  $10^{\circ} 37' (36'')$  E., 540 m  $113^{\circ}$  fra *Trekroner* Fyr.

S.-lige Bøje-par:  $55^{\circ} 41' (59'')$  N.  $10^{\circ} 37' (35'')$  E., 615 m  $130^{\circ}$  fra *Trekroner* Fyr.

(E. f. S. Nr. 16/645 1941.)

**1044. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Fortøjningsbøje flyttet. Sømærke inddraget.**

1. Den N.-ligste Fortøjningsbøje (Bøje 8) i *Københavns Yderhavn* er flyttet c. 62 m i Retning mod *Trekroner* Fyr til  $55^{\circ} 42' (02'')$  N.  $12^{\circ} 36' (45'')$  E.

2. Den hvide Stumptønde c. 440 m NNW. for *Lynetten* NW.-Pynt paa  $55^{\circ} 42' (04'')$  N.  $12^{\circ} 36' (46'')$  E. er inddraget.

(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Danske Lods III, Side 41. Havnelods, Side 123 og 134. Søm.-Fort. Side 41, Nr. 26.)

**1045. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Sømærke i Uorden.**

Den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa  $54^{\circ} 56' (12'')$  N.  $11^{\circ} 38' (54'')$  E., c. 180 m N. for 2,8 m Pullen, staar 30 m NE. for sin Plads med øverste Kost over Vandet. Sømærket vil snarest blive bragt paa Plads og i Orden.

**1046. Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Tranekær E. Skibsfartshindring fjernet.**

Skibsfartshindringen, der var rapporteret udfor *Tranekær* Fyr, c. 0,5 Sm fra Land, er fjernet.

*Tranekær* Fyr: c.  $54^{\circ} 59' N.$   $10^{\circ} 53' E.$

(E. f. S. Nr. 26/1703 1940.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1941

- 1/1 Forholdsregler vedrørende Sejlads i *danske* Farvande. Advarsel.  
1/2 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.  
1/4 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/6 *Store-Bælt. Korsør—Sprogø—Nyborg.* Ankring og Fiskeri forbudt.  
1/7 *Lille-Bælt.* N.-lige Indsejling. Ankring og Fiskeri forbudt.  
1/8 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen*.

### I. Østersøen.

1941

- 1/9 *Tyskland. Østersøen* W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.  
1/10 *Østersøen.* Sejladsforskrift vedrørende *Stockholm*.  
1/11 *Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn.* Dybde aftaget.  
1/12 *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.  
1/15 *Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund.* Miner udlagt. Advarsel.  
1/16 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.  
1/17 } *Sverige. Stockholm Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.  
15/610 }  
1/18 } *Sverige. Stockholm Skærgaard. Fjüderholmarna.* Forbudt Omraade.  
1/19 }  
24/954 } *Sverige. Ålandshavet.* Minefare.  
1/21 }  
7/367 } *Finland.* Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor *finsk* Søterritorium.  
1/22 }  
5/292 } *Finland.* Minefare. Oplysning om Sejlløb. Sejladsforskrifter.  
15/611 }  
21/836 }  
1/27 *Finland. Skärgårdshavet. Utö* Radiofyr. Ekstraudsendelser.  
1/28 *Finske Bugt.* Farlige Omraader. Sejladsforskrifter.  
1/29 *Finland. Finske Bugt. Hangö.* Sejladsforskrift.  
1/30 *Rusland. Finske Bugt.* Forbudte Omraader.  
1/31 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt* Anduvning. Forbudte Omraader.  
1/33 *Rusland. Finske Bugt. Leningrad* Fyrskib inddraget. Reservefyrskib udlagt. Sejladsforskrift.  
1/34 *Rusland. Finske Bugt. Viborg Bugt.* Sejlads tilladt.  
1/35 *Estland. Finske Bugt. Kolko Vig.* Forbudt Omraade.  
1/36 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Red. Lystønder udlagt. Sejladsforskrift.  
1/37 }  
17/665 } *Estland. Finske Bugt. Tallinn.* Sejladsforskrift.  
1/38 } *Estland. Finske Bugt. Pakri.* Farligt Omraade. Advarsel.  
1/39 *Lettland. Liepaja.* Forbudte Omraader.  
1/40 *Lettland. Liepaja.* Havneindløb lukket.  
1/41 *Tyskland.* Signaler forbudt i *tyske* Farvande.  
1/42 }  
14/665 } *Tyskland.* Skydeøvelser. Advarsel.

- 1941  
 1/43 } Tyskland. W.-lige Østersø. Lodstvang.  
 4/251 }  
 1/44 } Tyskland. W.-lige Østersø. Sejladsforskrifter.  
 1/46 } Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
 1/47 }  
 1/48 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/49 }  
 9/423 } Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudt Ankringsomraade.  
 1/50 } Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/51 } Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.  
 1/52 } Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Baaker for maalt Mil. Tønder udlagt.  
 1/55 } Tyskland. Mecklenburg Bugt. Staberhuk W. Arbejder udføres.  
 1/56 } Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.  
 1/57 } Tyskland. Kielerfjord. Büll Fyr. Forbudt Ankerplads.  
 1/58 } Tyskland. Kielerfjord. Undervandshindringer. Advarsel.  
 1/59 } Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.  
 1/60 } Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.  
 1/61 } Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 1/62 } Tyskland. Kieler Bugt. Slien. Farvand spærret.  
 3/177 } Danmark. Bornholm. Gudhjem S.-lige Havn. Fyrbelysning forandres.  
 3/178 } Danmark. Bornholm. Hammerhavn. Fyrbelysning forandres.  
 3/200 } Rusland. Finske Bugt. Pensaaari NE. Leningrad Fyrskib. Reservefyrsbombyttet.  
 3/201 } Rusland. Finske Bugt. Viborg Bugt. Sejladsforskrift.  
 3/214 } Rusland. Finske Bugt. Lystønder udlagt.  
 5/274 } Danmark. Bornholm. Rønne Indsejling. Oplysning om Undervandshindring.  
 5/298 } Rusland. Finske Bugt. Seskär E. Spærret Omraade.  
 8/399 } Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.  
 9/422 } Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Leningrad Fyrskib midlertidigt flyttet.  
 10/437 } Finland. Skärgårdshavet. Utö. Advarsel.  
 10/439 } Estland. Finske Bugt. Paldiski Laht (Baltischport). Forbud mod Ankring.  
 13/528 } Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.  
 15/609 } Sverige. Karlskrona S.- og W.-lige Indsejling. Miner udlagt.  
 16/650 } Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.  
 17/660 } Sverige. Opmaalingsarbejder 1941. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.  
 17/664 } Rusland. Finske Bugt. Fæstningsomraader.  
 18/711 } Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
 21/827 } Østersøen. Warnemünde N. Magnetiske Forstyrrelser.  
 21/835 } Sverige. Bottniske Bugt. Skydeøvelser.  
 22/875 } Sverige. Stockholm Skærgaard. Värmölandet-Viggsö Sejlløb. Sprængningsarbejder. Advarsel.  
 22/891 } Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.  
 22/892 } Tyskland. Grossendorf. Skydeøvelser.  
 23/918 } Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.  
 23/936 } Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.  
 24/949 } Danmark. Bornholm. Rønne Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.  
 24/956 } Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.  
 25/990 } Sverige. Södra Kvarnen. Minespærring. Advarsel.  
 25/997 } Tyskland. Grossendorf E. Skydeøvelser.  
 25/998 } Tyskland. Zingst. Bombekastningsøvelser. Spærret Omraade.  
 26/1021 } Østersøen. Miner udlagt. Advarsel.  
 26/1029 } Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Sofarende.  
 26/1030 } Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wustrow Skydetørræn. Skydeøvelser.  
 27/1037 } Sverige. Öland E. Miner udlagt. Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.  
 27/1038 } Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt.  
 27/1040 } Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser. Advarsel.  
 27/1054 } Sverige. Golland E.-Kyst. Skenholmen. Bombekastnings- og Skydeøvelser.

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

- 1941  
 1/65 } Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.  
 1/67 } Danmark. Sundet. Kronborg Signalstation. Drogden Fyr. Trafiksignal.  
 1/68 } Danmark. Sundet. Københavns Havn. Toldbodbommen ombygges.  
 1/69 } Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Magnetiske Forstyrrelser.  
 1/70 } Danmark. Sundet. Kalveboderne. Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.  
 1/71 } Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.  
 1/72 } Sverige. Sundet. Kattegat S.-lige Del. Midlertidige Lodsfarvand m. m.  
 1/73 } Sverige. Sundet. Bestemmelse om Forbud mod Udkastning af Affald i Flinterenden m. m.

- 1941  
 1/74 } Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning.  
 4/255 } Advarsel.  
 1/75 } Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsartøj midlertidigt udlagt.  
 1/76 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.  
 1/78 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedundsbroen. Anbringelse af Beskyttelsesnet ved  
 Masnedundsbroens Piller.  
 1/81 } Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.  
 1/83 } Danmark. Lille-Bælt. Anbringelse af Beskyttelsesnet omkring Lillebæltsbroens Strømpiller.  
 Advarsel.  
 1/84 } Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning.  
 1/86 }  
 21/854 } Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.  
 3/215 } Danmark. Sundet. København—Drogden Fyr. Advarsel.  
 4/257 } Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa  
 Plads.  
 12/515 } Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev. Reservefyrskeib udlægges midlertidigt.  
 13/547 }  
 14/569 } Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde aftaget.  
 16/645 }  
 27/1043 } Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.  
 18/714 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsvund. Nyt Løb. Dybde aftaget.  
 19/764 } Danmark. Sundet. Flinterenden. Afmærkning forbliver midlertidigt inddraget.  
 19/795 } Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.  
 19/796 } Danmark. Sundet. København. Trekroner. Stenspærring opføres.  
 20/815 } Danmark. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.  
 21/851 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerso Havn. Dybde aftaget.  
 23/942 } Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.  
 23/944 } Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelse. Forbudt Omraade.  
 24/963 } Danmark. Sundet. København. Søndre Havn. Havnearbejder. Advarsel.  
 25/1000 } Danmark. Sundet. Helsingør. Vindsignaler indstilles midlertidigt.  
 26/1034 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsvund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om  
 Dybde.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1941  
 1/86 } Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.  
 1/87 } Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.  
 1/88 } Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder midlertidigt udlagt.  
 1/90 } Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk. Havnearbejder iværksættes.  
 1/91 } Danmark. Kattegat. Tunø Røn Fyr genopføres.  
 1/92 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Basin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midler-  
 tidigt forbudt.  
 1/94 } Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.  
 1/95 } Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.  
 1/96 } Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Oplysning om Dybde i Indsejling.  
 1/97 } Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baake forsvundet.  
 1/98 } Sverige. Kattegat. Skagerrak. Midlertidige Lodsfarvand m. m.  
 1/99 } Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærringer udlagt. Advarsel.  
 1/100 } Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Trafiksignaler.  
 1/101 } Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.  
 1/103 } Danmark. Limfjorden. Oddebroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.  
 1/105 } Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.  
 1/106 } Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigs-  
 grænsen.  
 1/107 } Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.  
 7/373 } Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.  
 13/537 } Danmark. Limfjorden. Oddebroen. Afviserværk og Strømviser ødelagt af Isen. Ad-  
 varsel.  
 13/553 } Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Reparationsarbejder udføres. Advarsel.  
 17/676 } Danmark. Isefjord. Bramsnæs Vig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.  
 18/728 } Danmark. Limfjorden. Oddebroen. Sirene ude af Virksomhed.  
 20/818 } Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælviig Bro. Dybde aftaget.  
 21/858 } Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn. Dybde aftaget.  
 21/861 } Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.  
 22/898 } Danmark. Kattegat. Grenaa. Sirene og Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
 22/909 } Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.  
 23/946 } Danmark. Limfjorden. Aggersund. Brobygningsarbejder. Sejløb forandres.  
 24/967 } Danmark. Limfjorden. Tybørn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
 24/974 } Norge. Oslofjord. Ildjærnsfju Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lystønde.  
 25/1007 } Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1841  
 1/109 } *Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.*  
 4/267 } *Finland. Varanger Fjord. Oplysning om Minesfelt.*  
 10/455 } *Rusland. Barentshavet. Murmankysten. Kola Bugt. Forbudt Omraade.*  
 16/649 }  
 13/539 } *Norge. Lofoten. Osanpollen (Leirosen). Advarsel mod at anløbe.*  
 19/790 } *Norge. Lofoten. Svolve. Sejladsbestemmelser. Luft- og Krigsskibsalarm.*  
 22/907 } *Finland. Petsamo. Lisnahamari. Sejladsforskrift.*  
 25/1010 } *Rusland. Hvide Hav. Letni Kyst. Forbudt Omraade.*  
 27/1052 } *Rusland. Barentshavet. Fareomraade. Miner udlagt.*

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

- 1841  
 1/110 } *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki Grund fundet.*  
 1/111 } *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*  
 2/168 } *Island. Sejladsforskrifter.*  
 2/213 } *Island W.-Kyst. Hvalfjærdur. Forbudt Ankringsomraade.*  
 13/542 } *Island W.-Kyst. Hvalfjærdur. Farligt Omraade.*  
 25/1015 } *Island. Farlige Omraader.*

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1841  
 1/112 } *Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.*  
 1/114 } *Danmark. Bekendtgørelse om Hemmelighedsholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.*  
 1/116 } *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning mellem Tisted Havn og Silstruphoved.*  
 1/117 } *Danmark. Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.*  
 1/118 } *Danmark. Signal for Ministrygningsfartøjer. Advarsel.*  
 1/119 } *Norge. Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.*  
 1/120 } *Sverige E.-Kyst. Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.*  
 1/121 } *Sverige. Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning og Sejlads i svensk Kystfarvand.*  
 1/122 } *Tyskland. Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.*  
 1/123 } *Tyskland. Advarsler til Søfarende i Henhold til Seewasserstrassenordnung § 17.*  
 1/124 } *Danmark. Sundet. Lodstakster.*  
 7/375 } *Tyskland. Afstandssignal. Advarsel.*  
 19/431 } *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ud for Hanklit.*  
 5/638 } *Danmark. Lov om Forlængelse af Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten. Bekendtgørelse i Medfør af Loven.*  
 17/685 } *Kattegat. Skagerrak. Advarsel for Fiskere.*  
 17/686 }  
 20/820 } *Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.*  
 24/976 }  
 17/687 } *Rusland. Fæstningsomraader. Sejladsforskrift.*  
 17/688 } *Rusland. Forskrifter ved Anduvning af russiske Kystfarvande. Havnespærringssignaler.*  
 17/732 }  
 18/689 } *Rusland. Tilføjelse til Liste over Havne, der er aabne for Anløbning af fremmede Skibe.*  
 17/730 } *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Salg, Udlejning og Bortfragtning til Udlandet af danske Skibe.*  
 18/731 } *Danmark. Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i Øresund m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.*  
 19/794 } *Norge. Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministrygere.*  
 19/801 } *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.*  
 23/947 } *Danmark. Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskædigelse og Flytning af Søværker m. v.*  
 23/948 } *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejlads i Sundets sydlige Del.*  
 25/1016 } *Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minofrie Sejlløb i Østersøen og Tilgangene dertil samt i Kattegat og Skagerrak.*

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1047. Danmark. Kattegat. Skibsfartshindring afmærket.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1003 1941 meddeles, at den deri omhandlede Skibsfartshindring, der befinder sig paa c.  $56^{\circ} 05',_5$  N.  $11^{\circ} 22',_4$  E. i 21 m Vand, er afmærket med en Vager, udlagt c. 150 m SW. for Hindringen. Vageren vil snarest blive forsynet med 1 grønt Flag. Mindste Dybde over Hindringen er 5 m.  
(E. f. S. Nr. 25/1003 1941.)

**1048. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Øreflak WNW. Drivende Vraggods.**

En c. 16 m lang Mast med tilhørende Vant er den 28. Juni 1941 observeret drivende i Æbeltoft Vig paa c.  $56^{\circ} 08' N.$   $10^{\circ} 37' E.$  WNW. for Øreflak, farlig for Sejladsen.

**1049. Danmark. Kattegat. Grenaa S. Skibsfartshindring fjernet.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/573 1940 meddeles, at den deri nævnte Skibsfartshindring paa  $56^{\circ} 18' (40'') N.$   $10^{\circ} 56' (00'') E.$ , c. 6 Sm  $180^{\circ}$  fra Grenaa Havn, er fjernet. Vragvageren er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 14/573 1941.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1050. Rusland. Hvide Hav. Archangelsk Bugt. Nord Dvina. Ledefyr tændt.**

(N. f. S. Nr. 27/1853. Berlin 1941.)

Nedennævnte Ledebaaker er forsynet med Fyr, som følger:

1. *Glinnikovski* Ledefyr.

a) Forfyret paa c.  $64^{\circ} 33',_5$  N.  $40^{\circ} 14',_4$  E., paa Øen *Svinez*, viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Synsvidde: 3 Sm.

b) Bagfyret paa c.  $64^{\circ} 33',_5$  N.  $40^{\circ} 13',_6$  E., 0,365 Sm  $268^{\circ}$  fra Forfyret, viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Synsvidde: 3 Sm.

2. *Laiski* Ledefyr.

a) Forfyret paa c.  $64^{\circ} 32',_9$  N.  $40^{\circ} 14',_2$  E., W. for Munden af *Laja*, viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Synsvidde: 3 Sm.

b) Bagfyret paa c.  $64^{\circ} 32',_9$  N.  $40^{\circ} 14',_0$  E., 0,155 Sm  $246^{\circ}$  fra Forfyret, viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Synsvidde: 3 Sm.

**1051. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Ljetni Orlov Taagesignalstation flyttet og forandret.**

(N. f. S. Nr. 27/1852. Berlin 1941.)

*Ljetni Orlov* Taagesignalstation er flyttet til c.  $64^{\circ} 55',_{35}$  N.  $36^{\circ} 26',_{75}$  E., 0,34 Sm NE. for Fyret.

Taagesignalet er nu To-Toner hver 75 s., Tone 3 s., Pause 9 s., Tone 3 s., Pause 60 s.

**1052. Rusland. Barentshavet. Fareomraade. Miner udlagt.**

(N. f. S. Nr. 27/1856. Berlin 1941.)

Farvandet fra den *finnske* E.-Grænse mod Nord indenfor den *russiske* Territorialgrænse til *Cape Njemezki* og derfra hele Havomraadet E. for Meridianen  $32^{\circ}$  E. er farlig paa Grund af udlagte Miner.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**1053. (T). Sverige. Öland. Fyrskib midlertidigt inddraget.**

(U. f. S. Nr. 27/1346. Stockholm 1941.)

Fyrskibet *Ölandsrev* paa c.  $56^{\circ} 07' N.$   $16^{\circ} 34' E.$  er indtil videre inddraget.



1054. Sverige. Gotland E.-Kyst. Skenholmen. Bombekastnings- og Skydeøvelser.  
(U. f. s. Nr. 27/1368. Stockholm 1941.)  
Bombekastnings- og Skydeøvelser foretages mod Maal paa og E. for *Skenholmen* paa c. 57° 48' N. 19° 03' E. Fareomraadet under disse Øvelser er Omraadet indenfor 5,4 Sm Afstand i alle Retninger fra *Skenholmens* NE.-Pynt.  
Under Bombekastning og Skydning vises om Dagen et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne fra *Skenholmens* NE.-Pynt.
1055. (T). Sverige. Utlängan-Landsort. Fyrskib midlertidigt inddraget.  
(U. f. s. Nr. 27/1376. Stockholm 1941.)  
Det paa Fyrskibet *Hävrings* Plads paa c. 58° 33',<sub>3</sub> N. 17° 30',<sub>8</sub> E. udlagte Reservefyrskib er indtil videre inddraget.
1056. Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 27/1345. Stockholm 1941.)  
Lys- og Fløjtetønderne *Lilljungfruns angöringsboj* paa c. 61° 16',<sub>0</sub> N. 17° 28',<sub>0</sub> E., ved Indløbet til *Söderhamn*, og *Myran* paa c. 61° 36',<sub>1</sub> N. 17° 28',<sub>8</sub> E., ved Indløbet til *Hudiksvall*, er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 3/193 og 3/194 1941.)
1057. Sverige. Bottniske Bugt. Lys og Fløjtetønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 27/1344. Stockholm 1941.)  
Lys- og Fløjtetønden *Sundsvallsbukten* paa c. 62° 18',<sub>2</sub> N. 17° 38',<sub>2</sub> E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 3/195 1941.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

**SMØREOLIE  
BRÆNDELSOLIE**

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORO — STOCKHOLM — HELSINGFORS

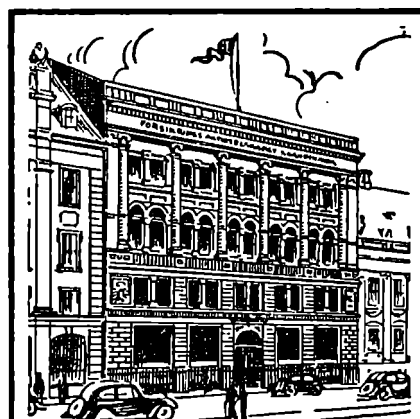
*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLØR. ADR.  
SCHULTZ**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

KOLDING

**A. G J Ø R D I N G****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE 80-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**P. JØRGENSEN & CO.**

Indehaver: J. U. JEPSEN

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

**KORSØR**

Telegr.-Adr.: JØRGENSEN

Telefon: 6 &amp; 666

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ESBJERG

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)

**ESBJERG**Telgr. Adr.  
»Lauritzens«Telefon: 3  
» 822

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION - ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehaver:

H. Raak-Petersen, statsaut.

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

**FREDERICIA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: „HOPPE“

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 27

FREDAG 11. Juli 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den politiske Intimitet, der hersker mellem London og Washington, belyses bedst af den Kendsgerning, at Præsident Roosevelts Tale i Anledning af den amerikanske Independence Day blev rundkastet ikke alene i Staterne, men ogsaa i England, og at Spændingen med Hensyn til Talens Indhold var lige stor i begge Lande. I visse Kredse i Amerika synes man at have været af den Anskuelse, at Roosevelt vilde benytte Lejligheden til at afgive en storpolitisk Erklæring. Dette skete dog ikke, idet Præsidentens Udtalelser i det store og hele kun var en Gentagelse af, hvad han allerede tidligere har fremført ved forskellige Lejligheder. Der er dog et enkelt Afsnit, der fortjener at nævnes, nemlig Roosevelts stærke Understregning af Amerikas urokkelige Vilje til at sikre Havens Frihed. Denne Udtalelse, der for den Sags Skyld ikke er ny i Præsident Roosevelts Mund, faar imidlertid et langt videre Perspektiv i Lyset af den senere foretagne, men som man nu ved, allerede da Udtalelsen blev fremsat, planlagte amerikanske Besættelse af Island.

Hvilke Intentioner, der ligger bag ved Præsident Roosevelts officielle Motivering for denne Foranstaltning, kan man kun gætte sig til, men af amerikanske Radio- og Aviskommentarer synes det at fremgaa, at det er Hensigten at lade den amerikanske Flaade og det amerikanske Luftvaaben overtage Afpatruljeringen af Farvandet mellem U. S. A. og Island. Den tyske Reaktion herpaa maa afventes med Spænding.

Om Fragtmarkederne uden for den engelske Blokadelinie foreligger der iøvrigt stadig kun faa Oplysninger. Om det engelsk-amerikanske Shippingsarbejde er det stadig kun begrænset, hvad der kommer frem. I Vestindiafarten rapporteres forskellige Skibe, der kommer ind under den i Forbindelse med dette Samarbejde etablerede Ratekontrol, sluttede til Maximalfragten, \$ 7.50, men samtidigt meddeles, at fri Tonnage er sluttet til \$ 11:-. Ogsaa i andre Trades maa der betales meget høje Rater for fri Tonnage. Der noteres f. Eks. flere Kornlaster fra River Plate til Portugal til \$ 53:-, men selv ikke til denne Rate synes det muligt at skaffe tilstrækkeligt Skibsrum. Af anden fri Forretning kan nævnes Kul fra Hampton Roads til Sydamerika. Flere Laster skal være sluttede til \$ 10.50 Basis Lower Plate. I Malmfarten fra Forindien til USNH. synes der at være placeret adskillige af de amerikanske Baade, der har losset Krigsmateriel til Suezomraadet, men desuagtet kan der anvendes fri Tonnage til \$ 25:-. Iøvrigt er der adskillige Ordre paa Østens Markeder, men det er praktisk talt umuligt at faa Tonnage frem.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene rolige. For Østersøfartens Vedkommende er Forholdene endnu ikke tilstrækkeligt afklarede til, at der kan være Tale om normal Forretning. Der er stadig forskellige Laster fra Tyskland til Norge og Sverige og vice versa, ligesom der kan placeres Tonnage for Salpeter fra Skiensfjorden til danske og svenske Havne. Til Danmark indikeres Kr. 17/18 for 3/4000 Ts. Laster til 2/3 gode danske Havne, hvorimod Raterne til Sverige ligger omkring sv. Kr. 22:- til Østkysthavne for 500 Ts. Partier. I Kul- og Koksfarten fra Tysk-

land til Danmark har det været noget vanskeligere at arrangere Sten i de sidste Dage, men forhaabentlig er dette kun en kort Overgang.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Statistisk Departements Opgørelse over Vareomsætningen med Udlandet i Maj Maaned viser et Importoverskud paa 0,9 Mill. Kr. Importen har udgjort 131,1 Mill. Kr., hvilket er 20 Mill. Kr. mindre end i April, og Eksporten har andraget 130,2 Mill. Kr., hvilket er ca. 15 Mill. Kr. mere end i April. I April Maaned havde vi, som det vil erindres, et Importoverskud paa 35,5 Mill. Kr. I de første fem Maaneder i Aar har Importen andraget 567 Mill. Kr. og Eksporten 536 Mill. Kr., saaledes at der ialt er et Importoverskud paa 31 Mill. Kr.

I Maj Maaned har Landbrugseksporten udgjort 83,4 Mill. Kr. mod i April 73,2 Mill. Kr., altsaa en Fremgang paa ca. 10 Mill. Kr. Samtidig er Industrieksporten steget med godt 4 Mill. Kr., idet Værdien af denne Eksport i April var 27,9 Mill. Kr. og i Maj er steget til 32 Mill. Kr.

### NATIONALBANKBALANCEN

Nationalbank-Balancen har i Juni taget et nyt Spring opad. Den er steget over 52 Mill. Kr. og er dermed naaet op paa 1681 Mill. Kr.

Som sædvanlig finder man paa to Aktivposter en væsentlig Forøgelse. Tilgodehavender paa Clearing-Konti med Udlandet er i Juni steget 45 Mill. Kr. og er herefter paa ialt 588 Mill. Kr.; og Bankens Tilgodehavender hos »Forskellige Debitorer« er gaaet 35 Mill. Kr. op til ialt 682 Mill. Kr. Tilsammen andrager disse to Aktivposter saaledes ca. 1269 Mill. Kr.

Nationalbanken har i Juni paany afhændet Guld, idet Beholdningen heraf er gaaet ned fra 105,3 til 102,8 Mill. Guld kroner. Nedgangen andrager altsaa 2,5 Mill. Guld kroner, svarende til ca. 6 Mill. Papirkroner. Bankens almindelige Udlaan er omtrent uforandret, bortset fra Konto Kurant, der viser en Nedgang fra 36 til 22 Mill. Kr. Samtidig er Beholdningen af Obligationer og Aktier formindsket med ca. 5½ Mill. Kr., og den andrager derefter 173,2 Mill. Kr. Bankens Beholdning af Skille mønt er gaaet yderligere ca. 800,000 Kr. ned, og den andrager nu knapt 2 Mill. Kr.

Indlaanet i Nationalbanken paa Folio- og Konto Kurant er steget yderligere omtrent 34 Mill. Kr. og har naaet 700 Mill. Kr. Samtidig er Finansministeriets Tilgodehavende i Banken ved Maanedens Begyndelse paa 3,5 Mill. Kr., ved Udgangen af Juni forvandlet til en Gæld til Banken paa 16,4 Mill. Kr., og den omløbende Seddelmængde er derfor kun gaaet 2—3 Mill. Kr. op til ialt 747,5 Mill. Kr. — Bankens Gæld paa Clearing-Konti med Udlandet er dalet 4,6 Mill. Kr. til 6,1 Mill., men »Forskellige Kreditorer« er samtidig steget 4 Mill. Kr. til 63 Mill. Kr.

### FRANSK OVERENSKOMST MED U. S. A.

Viceudenrigsminister Welles har meddelt, at de Forenede Staters Regering med Tilslutning fra Regeringen i Vichy har indgaaet en Overenskomst med Myndighederne i Fransk-Nordafrika, ifølge hvilken 2 franske Skibe i de Forenede Staters Havne og 2 franske Skibe i nordafrikanske Havne samtidigt skal sættes ind i Handelstrafiken mellem de Forenede Stater

og Fransk-Nordafrika. Afgangen fra de amerikanske Havne skal til enhver Tid være afhængig af, at der samtidig afgaar 2 Skibe fra en af Havnene i Fransk-Nordafrika. Den engelske Regering har erklæret sig rede til at udstede de fornødne Navicerts.

### SKIBSATTENTATERNE

De meget strenge Domme, der er blevet afsagt over de danske Kommuniste, der paa udenlandsk Opfordring har udført Sabotagehandlinger mod fredelige Handelsskibe bl. a. vort eget »United States« og den polske Amerikabaad »Batory«, saavel som mod de spanske Trawlere i Frederikshavn med meget mere, taler deres alvorlige Sprog til alle. Danmark er ikke Stedet for den Slags Terroristhandlinger, og heldigvis er der da ogsaa almindelig Enighed herhjemme om, at det er Danmark, vi skal tjene, og ikke arbejde for fremmede Interesser i vort eget Land. Domstolene har taget strengt paa disse vildledte, bl. a. Søfyrerbødernes tidligere Formand Richard Jensen, og det er kun godt saaledes at faa slaaet fast, at man strengt straffer og fordømmer, at Landsmænd saaledes arbejder for fremmede Interesser, der tydeligt nok ikke skyr noget Middel for at naa deres Maal — Maal, der, det viser sig da ogsaa gennem de Oplysninger, der er fremkommet, vilde have bragt Ulykke og Død over mange uskyldige Mennesker. Den afsagte Dom er et klart og tydeligt Fingerpeg til alle om kun at arbejde for Danmark og Danmarks Interesser, — det er os selv, det gælder nu og derfor bør vi staa fast sammen og vende Front mod alle den Art terroriserende og nedbrydende, i Ordets egentligste Forstand landsforæderiske Elementer.

### HANDELS- OG SØFARTSMUSÆET

De alvorlige Tider, vi gennemlever, har paa mangfoldige Omraader bragt Vanskeligheder, og mange ærværdige, udmærkede Institutioner, der før i Tiden nød godt af Offentlighedens Bevaagenhed i fuldt Maal, har nu maattet mærke, at det er Ufredstider.

Vi fik et Memento herom i den Radiotale, som Formanden for det nystiftede »Kronborg Museets Venner« — Skibsreder *Willie C. K. Hansen* og Helsingørs populære Borgmester *Peder Christensen*, forleden holdt og hvori der henstilledes til Offentligheden at støtte det smukke Søfartsmuseum paa Kronborg. Enhver der nogle Gange — ja blot én Gang — har besøgt det mest ejendommelige Museum, Danmark ejer, vil mindes det med Glæde, og vil skrive under paa, at det fortjener al mulig Støtte. Det er en enestaaende Samling af alt Søfarten vedrørende, der her er til Huse, og paa utallige Felter indenfor dansk — saavel som udenlandsk — Skibsfart kan man følge en bestemt Linie, søge fortrinlige Oplysninger og beundre enestaaende Eksemplarer, hvad enten det er sjældne Skibsmodeller, eller det er Fyr- og Redningsmateriale eller det er gamle Kort, gamle Billeder fra Koffardflaadens gyldne Aar eller fra den danske Orlogsflaadens Kamp og Sejrsdage man søger — alt findes her. Den, der har blot den ringeste Interesse for Søen, maa selvfølgelig ogsaa se Søfartsmuseet paa Kronborg. Ydermere — det er jo *Handels- og Søfartsmuseet* — faar man ved et Besøg et glimrende Indblik i den danske Handels Opkomst, og der er talrige Eksemplarer fra dens forskellige Blomstringsperioder som fra Nedgangstiderne.

Der er nu dannet en Forening »Handels- og Søfartsmuseets Venner« og for en Minimumbetaling af 5 Kr. om Aaret kan man blive Medlem, — men selvfølgelig vil Museet være taknemlig for Støtte i større Omfang, hvor det er muligt. Det fortjener al den Støtte, det kan faa — det er et smukt og værdigt Mindesmærke for den Stordaad, der af Danske er øvet i Handelen og Søfartens Navn ned gennem Tiderne — øvet herhjemme men først og sidst ude paa de store Have, saaledes som det nu engang er Søfartens Lod.

### DØDSFALD

En kendt Mand indenfor dansk Skibsfart, den tidligere Skibsinspektør i D. F. D. S. Kaptajn *E. H. Salomonsen* er pludselig død, 66 Aar gammel, under et Ophold paa Fanø.

Skibsinspektør *Eberhardt Harrington Salomonsen* havde i over 40 Aar arbejdet i Det forenede Dampskibs Selskabs Tjeneste og her ydet en Indsats der anerkendtes og fremhævedes fra alle Sider. Personlig hjælpsom og elskværdig mens han samtidig var i Besiddelse af en rolig Myndighed, skaffede han sig i Aarenes Løb utallige Venner og i alle Kreser nærede man den mest ubegrænsede Tillid til og Agtelse for ham.

*E. H. Salomonsen* var født paa St. Croix, hvor hans Fader var Toldkontrolør. Som ganske ung gik han til Sø, først med Barken *Malonia*. Senere sejlede han paa Langfart med forskellige danske Sejlere og et engelsk Fuldskip. I 1896 kom han paa Navigationsskole i København, hvor han Aaret efter tog Styrmandseksamen og straks efter sin Eksamen i 1897 traadte i *Det Forenede Dampskibs-Selskabs* Tjeneste.

Han aftjente sin Værnepligt om Bord i Skonnerten *Sct. Thomas*, der var Stationsskib ved hans Fødested: de dansk-vestindiske Øer. Herude laa han under den amerikansk-spanske Krig.

Han blev nu 2. Styrmand i Selskabet og i 1904 1. Styrmand. Allerede i 1911 udnævntes han til Skibsfører i D. F. D. S., og førte bl. a. *Damperne* *Nidaros* og *M. G. Melchior*.

Indenfor Selskabets Ledelse havde man imidlertid faaet Øjnene op for hans ubestridelige Dygtighed og hans store Erfaringer fra Søen, og i December 1912 blev han udnævnt til Skibsinspektør. Denne Stilling beklædte han, indtil han 65 Aar gammel trak sig tilbage den 1. Januar i Fjor.

Som Skibsinspektør kom *E. H. Salomonsen* til at øve en meget stor Indsats i sit Selskab, ikke mindst i Krigsaarene. Han var altid paa sin Post, altid fuldstændig inde i de Opgaver, der var hans, og altid rede til at bistaa med Raad og Daad.

Indenfor Søfarten i Almindelighed har Skibsinspektør *Salomonsen* ogsaa øvet en stor Indsats. Han sad som Medlem af Sø- og Handelsretten, Medlem af Skipperforeningens Bestyrelse, og for kort Tid siden blev han valgt til Næstformand i Søfartens Bibliotek i Stedet for afdøde Navigationsskolebestyrer *Funder*.

### YDERLIGERE 7 DANSKE SKIBE BESLAGLAGT

De amerikanske Skibsfartsmyndigheder meddeler officielt, at yderligere 7 danske Fragtskibe er blevet beslaglagt. Skibene skal sættes ind i Fart paa Pacific-Ruterne. Fem af Skibene stilles til Raadighed for »American President Lines« til Anvendelse paa Ruter til det fjerne Østen, og de øvrige to overgives til »Oceanic Steamship Company« til Anvendelse i Farten mellem Stillehavshavnene og Australien—New Zealand. Tidligere er 8 danske Skibe blevet beslaglagt.

### ENGROSPRISTALLET

Engrospristallet er for Juni Maaned udregnet til 202, hvilket er et Point mere end for Maj, da Tallet var 201. I Juni Maaned i Fjor var Engrospristallet 165 — og før Krigens Udbrud, i August 1939, 111. Basis for Beregningen er 1935 — 100.

Indenfor de Varegrupper, der indgaar i Pristalsberegningen, er der kun sket meget smaa Forskydninger. Tallet for Huder, Læder og Skotøj er steget tre Points til 185, for animalske Levnedsmidler, Jern, Metaller og Varer deraf samt Træ og Papir hver to Points til henholdsvis 190, 201 og 182, og for Tekstil og Konfektion og kemisk-tekniske Varer hver et Point til henholdsvis 209 og 189.

Tallet for Raavarer og Halvfabrikata er fra Maj til Juni uforandret 239, hvorimod Tallet for Færdigvarer er steget to Points til 186. Pristallet for Importvarer er uforandret 234, for Eksportvarer er der en Fremgang paa et Point til 196 og for Hjemmemarkedsvarer en Fremgang paa to Points til 184.

En Beregning med Aaret 1913 — 100 giver for Juni

i Aar følgende Tal: Landbrugsvarer 217 (deraf vegetabiliske 185, animalske 253), Foderstoffer 227, Gødningsstoffer 170 og Industrivarer 324 (deraf Raavarer og Halvfabrikata 366, Færdigvarer 302). Samtlige Varer under eet: 260.

### SØ- OG HANDELSRETSDOM

Der er ved Sø- og Handelsretten afsagt Dom i en Sag, der af Det Østasiatiske Kompagni var anlagt mod Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger til Betaling af 59,648 Kr.

Ved en Sluttedel af 24. Februar 1940 købte Fællesforeningen et Parti Kaffe af United Baltic Corporation & Co., London, ved Ø.K. Partiet sendtes fra Mombasa til Port Said, hvortil det menes at være ankommet den 6. April. Herfra skulde det have været viderebefordret med Ø.K.s Motorskib »Peru«, der dog paa Grund af de indtrufne Krigsbegivenheder ikke naaede Port Said.

Ø.K. paastod, at Forsendelsen er sket paa Fællesforeningens Risiko, men i Dommen hedder det, at selv om det er muligt, at Partiet er leveret Fællesforeningens Agenter i Port Said, maa Fællesforeningen dog have et naturligt Krav paa at faa oplyst, hvorledes det herefter er gaaet med Partiet, forinden Spørgsmaalet om Betalingspligt afgøres.

Fællesforeningen blev herefter frifundet for Tiden, medens Sagens Omkostninger blev ophævet.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nyt Medlem af Fragnævnet

Direktør *Kristen Husted* er udnævnt til Medlem af Fragnævnet i Stedet for afdøde Skibsreder *Hugo Marx Nielsen*.

### Rumænsk Statsskibsværft

Understatssekretæren for den rumænske Marine har meddelt, at Staten har tegnet en Kapital paa 100 Mill. Lei i Skibsværftet Santerele Navale i Galatz, der er grundlagt af Reschitza- og Astra-Fabrikkerne. Ved denne store Kapitalbringelse bliver Staten Hovedaktionær i Skibsværftet og indsætter en Regeringskommissær, der faar Vetoret over for Bestyrelsens og Direktionens Beslutninger.

### Samhandelen med Slovakiet

Efter at der i Begyndelsen af Juni i Bratislava er blevet paraferet en Handelstraktat mellem Slovakiet og Danmark, vil nu en slovakisk Delegation begive sig til København for at forhandle om en Kontingenterenskomst og om Regulering af Betalingsstrafiken.

### 300 Aars Jubilæum

Kristiansand kan i disse Dage fejre sit 300 Aars Jubilæum som Købstad.

Den første store Tid indtraf i Aarene 1776—1783. Den nordamerikanske Frihedskrig gav meget at bestille for Skibsfarten, og Flaaden var fuldt beskæftiget. Der byggedes livligt ved Værfterne og Byens Handelsflaade voksede. I de følgende Aar gik det op og ned, idet Begivenhederne ude omkring genspejlede sig i Kristiansand, men stort set var der Fremgang.

Efter Midten af forrige Aarhundrede havde Kristiansands Sejlskibsfart en Række gode Aar. De mellemstore Skibe sejlede paa Nordsøen og til Frankrig med Trælast, og de kristiansandske Skipperne var kendt i hver Havn fra Calais til Bayonne. De drog videre derfra og hentede Salt med hjem fra den spanske Kyst. Andre sejlede paa England med svært Tømmer og havde Kul og Stykgods som Returladning. Men den Fart, der lønede sig bedst og holdt længst, var Sejlskibenes Fart til Palermo eller Messina med Appelsiner til New York og tilbage til Europa med Petroleum. Her kan man sige, at Kristiansand-Skuderne var dominerende, og der byggedes paa Byens Værfter mange hurtigtsejlende Clipper-Skonnerter for denne Fart.

Saa kom imidlertid Sejlskibsfartens Tilbagegang, og fra 1880-erne gik det ned ad Bakke med Byens Skibsfart. Dampskibene tog mere og mere af Fragterne, og dette blev saa meget mere føleligt for Kristiansand, som den meget betydelige Skibsbygning nu ogsaa ebbede ud. Kristiansand'erne havde vanskeligt ved at forsone sig med, at den gamle glansfulde Sejlskibstid var forbi. De stod ligesom med tomme Hænder inden de fandt noget andet at gribe til. Skibsfart og Skibsbygning havde en saa grundfæstet Rod i Byen, at Overgangen til noget nyt blev langsom og vanskelig.

Efterhaanden kom der dog Gang i Byens Liv igen. De ledigblevne Værfter blev Tid efter anden indkøbt af Kommunen og ombygget til Kajer for den voksende Rutetrafik, og denne blev snart saa stor, at den kom til at spille en Rolle for hele Bysamfundets Økonomi.

### Alle japanske Skibe fra Filippinerne skal undersøges

Fra Manila meddeles, at de derværende Toldmyndigheder har paabudt en nøje Undersøgelse af alle japanske Skibe, der forlader filippinske Havne, for at forhindre en Omgaaelse af Eksportkontrollen.

### Ny Skibsmægler

Mægler *Vagn Nielsen*, Søn af Provinsmæglerforeningens Formand, Skibsmægler *P. A. Nielsen* i Faaborg, har faaet Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Frederiksværk og Hundested.

### De beslaglagte danske Skibe i U. S. A.

De amerikanske Flaade- og Skibsfartsmyndigheder udfolder i Øjeblikket stadig Aktivitet for hurtigst muligt at faa de rekvirerede udenlandske Skibe gjort sejlklare og taget i Anvendelse.

Fire danske Baade, som har ligget i Boston, skal allerede være afsejlet til New York, hvor Marineværftets Tørdokker gøres klare til at modtage dem. Om 5 andre danske Fartøjer, Nora, Marna, Jutta, Rita Mærsk og Herta Mærsk, er der truffet den Bestemmelse, at de skal indregistreres i Panamas Skibsregister, hvorefter Flaadens Transportafdeling vil chartre dem. Saa vidt vides vil de komme til at sejle paa Ruterne til de nye Baser paa New Foundland og andre Steder i det nordlige Atlanterhav. Alle de danske Officerer og Søfolk har faaet Meddelelse om, at de vil kunne faa fortsat Hyre paa deres Skibe, og inden for Skibsfartskommissionen haaber man, at de fleste vil gaa med hertil.

### Eksamen paa Svendborg Navigationskole

Ved Eksaminerne paa Svendborg Navigationskole er opnaaet følgende Resultater:

Skibsførereksamen (Maksimum 168, Min. 84): S. Christensen, Horn, 94 P., A. C. Christoffersen, Gudhjem, 84, B. West, København, 94, A. Hansen, Vindeby, 97, K. T. Holm, Aarhus, 116, H. A. R. Stærke, Svendborg, 115, H. M. Plougheld, Korinth, 139, B. T. Olsen, Glostrup, 91.

Styrmandseksamen (Maksimum 203, Min. 87): H. E. Pilemand, Rødby, 148, H. Narapl-Hansen, Sakskøbing, 197, O. Hyldegaard Schmidt, Svendborg, 141, P. Jacobsen, Aarhus, 134, Willy C. Nielsen, Thurø, 164, H. C. Schroll, Højrup, 179, C. A. Kløjgaard-Pedersen, Middelfart, 149, P. T. M. Sørensen, Tønder, 169, N. Kaas-Hansen, Thurø, 166, F. Schrøder, Slagelse, 171, H. O. Larsen, Korsør, 124.

Radiotelegrafister af 1. Kl.: P. Andkjær, Frederiksberg, 4,5, H. P. Jensen, Storehedinge, 5,0.

Radiotelegrafister af 2. Kl.: E. B. S. Gudme, Nyborg, 5,7, P. Hansen, Westmann, Færøerne, 5,4, E. G. Lund, Vemb, 7,2, M. Ø. Orvald, Vejle, 5,4, O. V. Ragnersen, Rønne, 5,2, J. E. Sundsgaard, Holstebro, 5,0, E. K. B. Sørensen, Bejstrup, 5,0.

Radiotelefonist: N. V. Rasmussen, Faaborg, 5,3, P. Christensen, Esbjerg, 4,3.

Kystskipper (Maks. 21, Min. 9): H. D. B. Bønneland, Horne, 21, K. G. Larsen, Holbæk, 13, A. Bjerregaard, Vejle, 11, J. C. A. Eeg, Esbjerg, 18, H. Fogh, Vordingborg, 17, C. L. Fussing, Kolding, 18, I. M. Hansen, Kolding, 20, H. F. Henriksen, Kolding, 17, G. Holm, Hornum, 18, K. Petersen, Skærbæk, 14, F. B. Andersen, Skagen, 18.

Sætteskipper (Maks. 63, Min. 27): I. T. Christiansen, Stenmagle, 53, O. H. Huusfeldt, Thurø, 36, P. J. Nielsen, Feldballe, 57, J. K. Albertsen, Barrit, 50, E. F. Hansen, Egense, 48, L. H. Hansen, Egense, 56, N. Ølgaard-Hansen, Svendborg, 51, A. L. Mikkelsen, Thurø, 37 Points.

### Ung dansk Sømand krigsforlist

Til Fyrmester G. Martens Petersen, Hals Barre, er der indløbet Meddelelse om, at hans Søn, den 25-aarige *Finn Martens Petersen*, er omkommet.

Den unge Mand havde sejlet med et dansk Skib, som blev oplagt i Amerika, og havde derefter taget Hyre paa et Skib af anden Nationalitet, der krigsforliste for nogle Maanedes siden.

### Norsk Skibsværft forbereder stor Udvidelse

Kristiansand mekaniske Værksted — det kendte norske Skibsværft — har i disse Dage købt Godset Andøja, en Ejendom, der har stor Popularitet som Udflugtssted. Andøja, der ligger i Nærheden af Værftet, omfatter 60 Tønder Land dyrket Jord og 530 Tønder Land Skov og uproduktiv Jord, og det er Værftets Hensigt at holde sig dette store Landomraade i Reserve for fremtidige Udvidelser.

### Lillebælt-Overfart

Aktieselskabet »Lillebæltsoverfarten« i Assens har afholdt Generalforsamling. Da Formanden, Købmand *Thorvald Plum*, var syg, blev Beretningen aflagt af Sparekassedirektør *Strøyberg*.

Isvinteren har medført, at Driften har været indstillet i

67 Dage, og Olierationeringen var Skyld i, at Driften fra Maj Maaned har maattet indskrænkes til to daglige Ture mellem Assens og Aarøsund. Transporten af Sukkerroer var trods Vanskelighederne gennemført paa en udmærket Maade. Der er overført 1050 Vognladninger Roer og 500 Vognladninger Roefald. Regnskabet udviser, at der i alt er indsejlet 84.226 Kr., men Udgifterne har været 85.688 Kr., saa Aaret sluttede med et lille Underskud. Alle Valg var Genvalg.

#### Danmarks største Skibs-Generatoranlæg

Færgen »Mommarmark« er nu sat Fart igen, efter at den paa Bukhs Maskinfabrik er blevet forsynet med Gasgeneratorer. Det drejer sig om det største Generatoranlæg, der hidtil er installeret i noget dansk Skib. »Mommarmark« er dobbeltskruet, og hver af de to Dieselmotorer har sin Generator. De to Generatorer er opstillet paa hver sin Side af Dækket. De arbejder med Tørv, og de to Motorer er indstillet paa tilsammen at producere 500 HK. ved Hjælp af Tørvegassen.

#### Norsk Skib savnet

Det norske Skib »Karlander«, 1800 B.R.T., der sejlede i engelsk Tjeneste, har i lang Tid været savnet, og det menes, at det er sunket i Atlanterhavet.

#### Gøteborg-Damperen »Calabria« krigsforlist

Damperen »Calabria«, hjemmehørende i Göteborg, er fornylig krigsforlist ifølge Meddelelse til det svenske Udenrigsministerium fra Generalkonsulatet i London. Hele Besætningen er reddet med Undtagelse af en norsk, en britisk og en newzealandsk Sømand. »Calabria« var paa 1270 B. R. T.

#### Benzinledning Texas—New York

Paa en Konference mellem Repræsentanter for amerikanske Olieselskaber og den amerikanske Regering i Washington har man besluttet at anlægge en Benzinledning fra Texas City til New York med en daglig Gennemstrømningskapacitet paa 225,000 Fads. Omkostningerne i Forbindelse med dette Arbejde vil beløbe sig til 62 Mill. Dollars. Regeringen paatager sig de tre Fjerdedele af Anlægssummen, medens en Fjerdedel bestrides af Oliefirmaerne. Ledningen vil sandsynligvis blive færdig inden for et Tidsrum af 6—9 Maaneder.

#### Udbygning af italienske Havne

Det meddeles fra Rom, at Departementet for offentlige Arbejder i Aar har stillet 62 Mill. Lire til Disposition til Udbygning af Havne, hvilket er 38 Mill. Lire mere end Aaret før. Til Havnen i Apuania er bevilget 26 Mill. Lire, til Livorno 12,8 Mill. Lire og til Napoli 10 Mill. Til Havneudbedringer i Triest i Forbindelse med Industriomraadet er bevilget 20 Mill. Lire og til videre Udbygning af Bari Havn 18 Mill. Lire. Ogsaa en Række andre Havneudbedringer er paabegyndt.

#### American President Lines

American President Lines i Washington havde i 1940 en Nettoindtægt paa 4,6 Mill. Dollars. I denne Sum er indbefattet Salgssummerne for tre Skibe med 1,5 Mill. Dollars, men derimod ikke Afskrivninger paa Flaaden med 1,2 Mill. Dollars. Det foregaaende Aar viste Regnskabet et Underskud paa 453,000 Dollars. 90 pCt. af Aktiekapitalen ejes af United States Maritime Commission.

#### Finske Varer for 30 Mill. Kr.

Direktoratet for Vareforsyning har, efter afsluttede Forhandling med Erhvervenes Hovedorganisationer, udsendt Meddelelse til Importørerne om Udstedelse af Bevillinger for andet Halvjaar 1941 til Indførelse af Varer fra Finland og Italien.

Ministeriernes Pressesekretariat oplyser, at der for det paagældende Tidsrum vil kunne udstedes Bevillinger til Indførsel her til Landet af finske Varer til et Beløb af 30 Mill. Kr. Af vigtigere Varer kan nævnes: Træ, Trævarer, herunder Træ til Generatorbrændsel, Cellulose og Træmasse, Avispapir og Pap.

Til Indførsel af Varer fra Italien vil der kunne udstedes Bevillinger paa ca. 10 Mill. Kr. Aftalebeløbene paa Italien for 2. Halvjaar omfatter frisk Frugt og Havesager, Garner og Metervarer.

Samtidig meddeles, at der er afsluttet en Tillægsaftale til Handelsaftalen med Sverrig for 2. Halvjaar 1941. Tillægsaftalen omfatter i Hovedsagen Træ og Trævarer.

#### Danske Redningsmænd

Paa Foreningen af danske Redningsmænds Aarsmøde forelagdes Regnskabet for Foreningens Hjælpefond. Fondens Formue udgjorde pr. 1. Januar i Aar 8608 Kr. 26 Øre, og der har i de sidste tre Aar været en Fremgang paa 2500 Kr. Hjælpefonden har nu 391 Medlemmer.

#### Norsk Tanskskib »Regina« krigsforlist

Det norske Motortankskib »Regina«, 9545 B.R.T., er krigsforlist paa Rejse fra Amerika til England. Om Besætningens Skæbne vides intet.

#### Tokios Havn aabnes for udenlandske Skibe

Lige siden 1932 har man i Japan haft Planer om at aabne Tokios Havn — som mere og mere har øget sin Betydning — ogsaa for udenlandske Skibe. Hidtil er denne Plan strandet paa Modstanden fra Yokohama, som frygtede for Konkurrencen fra en saa nærliggende Havn.

Ifølge »Deutsche Bergwerks-Zeitung« har Finansminister Kavada imidlertid nu kunnet bryde denne Modstand derigennem, at den japanske Stat har paataget sig at betale Renterne af Byen Yokohamas udenlandske Gæld. Det skal nu være Hensigten at etablere Samarbejde mellem Tokios og Yokohamas Havne paa den Maade, at Handelen med Kina og Manchukuo fortrinsvis skal gaa over Tokios Havn, medens Handelen med andre Lande skal gaa via Yokohamas Havn.

#### U. S. A. og svenske Skibe

Efter hvad »Svenska Dagbladet«s Korrespondent i New York meddeler, har de amerikanske Forsikringsselskaber vedtaget at klassificere svenske Skibe som tilhørende krigsførende Nation. Beslutningen traadte i Kraft 30. Juni.

Det vides endnu ikke, hvor stor Præmieforhøjelsen bliver, men den ventes at blive ret betydelig, hvis Selskaberne skal sikre sig imod den beregnede større Risiko og eventuelle Kapringer af svenske Skibe, hedder det.

#### Norsk Hydro

Paa en ekstraordinær Generalforsamling i »Norsk Hydro« er det besluttet at udvide Aktiekapitalen fra 104,300,000 Kr. til 156,450,000 Kr. ved Udstedelse af nye Aktier, hver lydende paa 108 Kr.

Selskabet meddeler, at det har til Hensigt at udvide sin Fabrikation samt at foretage Ombygninger og Udvidelse af Fabriken. Tegningen af de nye Aktier tænkes reserveret med indtil 57 pCt. for de gamle Aktionærer. De vil i saa Fald have Ret til at tegne 4 nye Aktier for hver 15 gamle, de ejer. Den resterende Del af Kapitalen, det vil sige ca. 43 pCt., overtages af en industriell Gruppe, hvor saavel norske som tyske Interesser er repræsenterede, hvilket tilsigter at gøre de nye Fabriksanlæg delagtige i tyske Koncerners tekniske Erfaringer og Handelsforbindelser. De nye Aktier bliver sandsynligvis udstedt til Parikurs, men de bliver ikke udbytteberettigede før til 1. Juli 1943. Blandt de nye Artikler, »Norsk Hydro« vil interessere sig for, er Letmetaller.

#### Hundested Skibsværft

Paa Hundested nye Skibsværft (Indehavere Frimodt Nielsen og Harry Husmer) er under Bygning to nye 20 Tons Nordsø-Kuttere, der begge skal være færdige til Aflevering den 1. September. De bliver forsynet med en 55—65 H.K. Hundested-Motor, elektrisk Installation, Radio-Modtager og iøvrigt fuldt moderne udrustet.

Hundested nye Skibsværft begyndte Virksomheden for en Maanedstid siden, og de to Fiskekuttere er Værftets første Nybygninger.

#### Kgl. Navigation

Gamle Kong Oscar den Anden, fortæller »Stockholms Tidningen«, var stolt af, at han var Søofficer og navigerede gerne selv sin Yacht »Drott«, men en Dag var Uheldet paa Spil, Vandet under Kølen slap op, og Skuden sad fast.

Kongen gik let bekymret hen til Fartøjschefen, Kaptein C.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

**KRISTANDT & CO**

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

**KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG**

Readers Agent für

**DANZIG und GOTHENHAFEN**

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

Fortaet fra Side 220.

SVENDBORG

SVENDBORG

## E. W. v. d. HUDE &amp; SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude«.  
Svendborg

## A. E. SØRENSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

— Hør du C., jeg tror, vi er gaaet paa Grund.  
— Nej, Deres Majestæt, det er Landet, der har hævet sig under Deres Majestæts dygtige Styrelse!

## Finsk Damper krigsforlist

Ifølge en til det finske Udenrigsministerium indløbet Meddelelse er den finske Damper »Pluto«, der var paa Rejse fra Nordamerika til Petsamo med en Last Korn, krigsforlist. Hele Besætningen med Undtagelse af 3. Maskinmester er blevet bjerget. »Pluto«, tidligere »Bolivia«, var paa 3496 BRT. og var bygget 1907.

Ejer var Rederiaktieselskabet »Pluto«, Mariehamn.

## Sø- og Handelsretsdom

Maskinmester Mads Clausen havde ved Sø- og Handelsretten krævet Rederiet A. P. Møller dømt til at tilbagebetale 118 Kr. 59 Øre, som han som 2. Maskinmester paa en Rejse med Rederiets Damper »Agnete Mærsk« var bleven afkortet i sin Hyre ved Bøder for Forsømmelser i Tjenesten, men som han paastod var paalagt ham med Urette.

Clausen havde under Damperens Ophold i Puerto Columbia den 13. Oktober 1939 forladt sin Vagt og var gaaet i Land uden Tilladelse, og den 15. s. M., da Damperen skulde afsejle, hvad han havde faaet at vide i Forvejen med Ordre til at have Maskinen klar ved Midnat, var han ikke kommet ombord, førend ½ Time før Damperen skulde sejle, og var i den Anledning i et lovligt Søforhør ombord for denne Forsømmelse paalagt Bøder paa 39 Kr. 51 Øre og 79 Kr. 08 Øre.

Sø- og Handelsretten fastslog, at Clausen havde gjort sig skyldig i Overtrædelse af Sømandslovens § 62, Pkt. 1 og 8, og at Skibsføreren havde været berettiget til at paalægge ham de idømte Bøder, hvorfor Rederiet frifandtes, medens Clausen dømtes til at betale Rederiet 100 Kr. i Sagsomkostninger.

## Nye svenske Fiskerbaadstyper

Paa Skibsprøveanstalten i Göteborg foregaar for Tiden Eksperimenter med Forbedring af Fiskerfartøjernes Konstruktion. Det er »Göteborg og Bohuslens Havslskerforening«, der har taget Initiativet til disse med Statsstøtte iværksatte Forsøg.

Det er Fiskerbaadskonstruktør, Ingeniør Alf. Blomquist, der leverer Tegningerne til de nye Baadstyper, der skulde kunne blive brændselsbesparende, uden at det indvirker paa Sødygtighed eller Fart.

## Kaptajn Hagelberg 65 Aar

Formanden for Den almindelige danske Skibsførerforening, Kaptajn H. P. Hagelberg, fejrede Torsdag sin 65 Aars Fødselsdag.

Kaptajn Hagelbergs Navn er saa velkendt i Søfartskredse, at en nærmere Præsentation er overflødig. Han begyndte sin Sømandskarriere paa »Georg Stage« og fortsatte senere bl. a. i store danske og udenlandske Sejlskibe. Efter at være blevet Styrmand og Reserveløjtnant blev han ansat i Dampskibsselskabet Norden, hvor han avancerede til Fører.

I 1915 gik han i Land for at drive Virksomhed som maritim Konsulent. I 1917 førte han for forskellige Entreprenørfirmaer Tilsyn med Havnearbejder paa St. Thomas, og senere repræsenterede han »American Bureau of Shipping« i Danmark.

I 1921 blev Kaptajn Hagelberg valgt til Formand for Skibsførerforeningen, og han har i denne Egenskab ud-

ført et stort Arbejde for Skibsførerstanden. I Aarenes Løb har Kaptajn Hagelberg bestridt en Række af Tillidshverv indenfor Søfarten.

## Helsingborg-Damper krigsforlist

Damperen »Stig Gorthon« af Helsingborg er forleden krigsforlist i Nordsøen. Damperen lastede ca. 4500 Tons. Den førtes af Kaptajn Johan Günther fra Kalmar, der i Juni i Fjor var Fører af et andet Skib fra samme Selskab, da det krigsforliste ved England.

Efter hvad »Stig Gorthon« Rederi i Helsingborg meddeleger, har man faaet telegrafisk Meddelelse om, at hele Besætningen er indbragt til Bremen. Man mener, at der er Grund til at tro, at alle er sluppet fra Ulykken uden at have taget Skade. Besætningen opgives til 22 Mand. Heraf er 1 Nordmand og de øvrige Svenskere.

## PERSONALIA

## 80 Aar

Tidligere Baadmand ved Redningsvæsenet Jens Peter Andersen, Nørre Tornby, fyldte 80 Aar Torsdag.

## 70 Aar

En kendt Redningsmand, fhv. Baadsmænd Mads Jensen, Skagen, fyldte d. 7. Juli 70 Aar.

Skibsinsektor i Den kgl. grønlandske Handel, Kaptajn H. F. V. Hansen fyldte Torsdag 70 Aar.

H. F. V. Hansen begyndte sit Liv paa Søen som 14aarig om Bord paa en finsk Brig og kom i 1896 til at sejle med Grønlandske Handels Skibe, hvorefter han i 45 Aar har været i Grønlandske Handels Tjeneste. Han er overordentlig populær i vide Krese, ikke mindst blandt alle Grønlandsinteresserede.

## Afsked

Marineministeriet har efter Ansøgning meddelt Fyrassistent ved Æbelø Fyr H. M. Hansen Afsked med Pension paa Grund af Alder, og Fyrskipper i Lappegrund Fyrskib N. Anthonisen Afsked med Pension paa Grund af Svagelighed, begge fra Udgangen af September.

## Dødsfald

Den gamle Skagens-Fisker Mads P. Møller er død 85 Aar gammel. Mads P. Møller var den første danske Fisker, der gik over til at drive Fiskeri med Motorkutter. Adskillige Badegæster vil fra Sommerferien huske den stoute gamle Mand. I sine yngre Aar har han deltaget i en lang Række vanskelige Redningsforetagender, og to Gange har han faaet det Rørbye'ske Legat.

Skibsmaskinmester H. P. Hasdahl er død, knapt 65 Aar gammel. Mester Hasdahl var en af Statsbanernes veltjente Maskinofficerer. I mange Aar var han ansat ved Store Bælts Overfarten og boede i Korsør. For fem Aar siden forflyttedes han til København med Tjeneste ved Malmø-Overfarten.

## Elev paa Skoleskibet »Danmark« død

Enkefru Andersen, Havnepladsen i Grenaa, har modtaget Budskab om, at hendes 19-aarige Søn, Jørn Andersen, der var Elev paa Skoleskibet »Danmark«, pludseligt er død i Jacksonville i De forenede Stater og bisat den 23. Juni.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

[Adm. Direktør: F. E. BGGÉ

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN <sup>A</sup>/<sub>S</sub>  
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION &amp; INDEMNITY

HYRE- &amp; EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

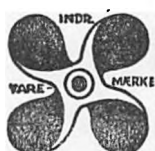
L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKULViking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterInnehavere  
SØLVER & SVARRER  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang Ill. KatalogBrug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
V A S A (Finland)Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 10. Juli 1941.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontor 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 Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

1058. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Dybde i Indsejlingen aftaget. Dybden i Indsejlingen til *Rodby* Havn er aftaget til 3,7 m.  
c. 54° 39' N. 11° 21' E.

(Kort Nr. 140, 185 og 186. Danske Lods III, Side 256. Havnelods, Side 182.)

1059. Sverige S.-Kyst. Åhus. Bombekastnings- og Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 28/1417. Stockholm 1941.)

I Tiden: 1. Juli--8. August 1941 udføres Bombekastnings- og Skydeøvelser, som følger:

Skydeøvelser fra Luftfartøj mod Luftmaal udføres dels paa en Bane mellem *Ångholmarna* paa c. 55° 58' N. 14° 26' E. og paa Højde med *Ö. Tåppet* (NE. og E. for *Åhus*), dels paa en Bane S. for *Åhus* mellem *Spanska redden* og paa Højde med *Furuboda* (c. 5,4 Sm SE. for *Åhus*).

Skydeøvelser fra Luftfartøj mod Maal paa Marken samt Bombekastning udføres i Eggen ved *Åhus* Baake, c. 1,6 Sm NE. for *Åhus*.

Hovedskudretningen er SE.

Skydning og Bombekastning udføres i Reglen Mandage—Lørdage Kl. 0600—1800 svensk Tid.

Der bliver ikke skudt eller kastet Bomber, naar Skib befinder sig indenfor Fareomraadet.

1060. Sverige. Gotland E.-Kyst. Skenholmen. Bombekastnings- og Skydeøvelser indstilles.

(U. f. s. Nr. 28/1416. Stockholm 1941.)

De i E. f. S. Nr. 27/1054 1941 meddelte Bombekastnings- og Skydeøvelser mod Maal paa og E. for *Skenholmen* paa c. 57° 48' N. 19° 03' E. er indstillet.

(E. f. S. Nr. 27/1054 1941.)

**1061. Sverige. Bottniske Bugt. Bombekastnings- og Skydeøvelser.**

(U. f. s. Nr. 28/1415. Stockholm 1941.)

Bombekastnings- og Skydeøvelser vil blive foretaget i Tiden: 7. Juli—11. August 1941 i *Löfstabukten* paa c. 60° 40' N. 17° 50' E., Fareomraadet under Øvelserne er *Löfstabukten* samt Omraadet uden for denne indtil Linien: *Björn—Eggegrund*.

**1062. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Södertälje.—Landsort. Igelsta Fyr slukkes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 28/1388. Stockholm 1941.)

*Igelsta* Fyr paa c. 59° 10' N. 17° 40' E. vil i første Halvdel af Juli Maaned 1941 blive holdt slukket paa Grund af Ændringsarbejder. Efter Forandringen vil Fyret vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>.

**1063. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget.**

(U. f. s. Nr. 28/1386 og 28/1383. Stockholm 1941.)

Fyrskibene *Västra Banken* paa c. 60° 53',<sub>8</sub> N. 17° 55',<sub>8</sub> E., *Finngrundet* paa c. 61° 04',<sub>0</sub> N. 18° 40',<sub>5</sub> E., *Sydostbrotten* paa c. 63° 18',<sub>8</sub> N. 20° 10',<sub>7</sub> E. og *Östra Kvarken* paa c. 63° 34',<sub>0</sub> N. 20° 56',<sub>5</sub> E. er midlertidigt inddraget.

**1064. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Midlertidige Lodsfarvande.**

(U. f. s. Nr. 28/1382. Stockholm 1941.)

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb oprettes følgende midlertidige Lodsfarvande:

<i>Lulå:</i>	Fra <i>Kallfjärden</i>	til Søen ved <i>Rönnskär</i> eller omvendt.
<i>Rönnskär:</i>	— Søen ved <i>Rönnskär</i>	- <i>Kallfjärden</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
<i>Romelsö:</i>	— — — —	- <i>Kallfjärden</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
<i>Ursviken:</i>	— — — <i>Bjuröklubb</i>	- Søen ved <i>Rönnskär</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bredskär</i> eller omvendt.
<i>Bjuröklubb:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Rönnskär</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bredskär</i> eller omvendt.
<i>Ratan:</i>	— — — <i>Bredskär</i>	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
<i>Bredskär:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
<i>Järnäs:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
—	— — — <i>Skag</i>	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
<i>Örnskjöldsvik:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Bredskär</i> eller omvendt.
—	— — — —	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
<i>Ulvö:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Bredskär</i> eller omvendt.
—	— — — —	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
<i>Härnösand:</i>	— <i>Brämösund</i>	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Sundsvall:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Stocka:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Hudiksvall:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
—	— Søen ved <i>Lilljungfrun</i>	- <i>Öregrunds Red</i> eller omvendt.
<i>Lilljungfrun:</i>	— — — —	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
—	— — — —	- <i>Öregrunds Red</i> eller omvendt.

<i>Gåsholma:</i>	Fra Søen ved <i>Lilljungfrun</i> til <i>Brämösund</i> eller omvendt.	- <i>Öregrund's</i> Red eller omvendt.
<i>Gärle:</i>	--- --- --- ---	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
<i>Öregrund:</i>	--- <i>Öregrund's</i> Red	- <i>Öregrund's</i> Red eller omvendt.
		- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.

**1065. Sverige. Bottniske Bugt. Neutralitetsløbet. Somærker paa Plads.**

(U. f. s. Nr. 28/1380. Stockholm 1941.)

Samtlige Stager hørende til Afmærkningen ved Neutralitetsløbet, er atter udlagt paa Plads.

**1066. Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 18/579. Helsingfors 1941.)

*Nahkiainen* Fyrskib paa  $64^{\circ} 38' 02''$  N.  $23^{\circ} 51' 09''$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 53/2900 1940.)

**1067. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.**

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

E. f. S. Nr. 27/1038 1941 annulleres og erstattes med:

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

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

(E. f. S. Nr. 27/1038 1941.)

**1068. Tyskland. Memel. Seetief. Schmelz NNW. Tonde udlagt.**

(N. f. S. Nr. 28/1865. Berlin 1941.)

En sort og rød, vandret stribet Baaketonde, mærket *Mittelgrund* og med sort Krydstopbetegnelse er udlagt paa c.  $55^{\circ} 41',_{11}$  N.  $21^{\circ} 08',_{6}$  E. ved S.-Kanten af *Mittelbank* mellem *Memel* og *Schmelz*.

**1069. Østersøen. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.**

(N. f. S. Nr. 28/1866. Berlin 1941.)

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

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

**1070. Danmark. Sundet. København E. Lyspram flyttet.**

Lysprammen, der var udlagt paa  $55^{\circ} 41' (32'')$  N.  $12^{\circ} 37' (37'')$  E. paa Luftmarine-stationens Omraade, er flyttet til  $55^{\circ} 41' (39'')$  N.  $12^{\circ} 39' (17'')$  E., c. 3200 m  $191^{\circ},_{5}$  fra *Middelgrund's Fort* Fyr.

(Kort Nr. 134, 133, 132 og 130.)

**1071. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**

Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 26. Juni d. A. fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret  $2,_{7}$  m.

c.  $54^{\circ} 50',_{6}$  N.  $10^{\circ} 33',_{1}$  E.

(E. f. S. Nr. 23/942 1941.)

**1072. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelse. Forbudt Omraade.**

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser med Haandvaaben den 25. Juli 1941 Kl. 0700—1600. Angaaende Signaler under Skydningen samt Skydeterrænets Grænser over Søen henvises til E. f. S. Nr. 1/84 1941.

Det er under Skydningen Skibe og Fartøjer forbudt at opholde sig paa Skydeterrænet.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c.  $55^{\circ} 10',6$  N.  $9^{\circ} 38',8$  E. (E. f. S. Nr. 1/84 1941.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1073. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.**

Under militære Skydeøvelser, som i Juli og August Maaneder 1941 skal afholdes paa *Melby—Tollerup* Overdrev mellem *Asserbo* Plantage og *Liseleje* Plantage, vil Overdrevet samt den NW. for nævnte Terræn værende Del af Kysten og Søen indtil en Afstand af c.  $3\frac{1}{4}$  Sm paa Skydedage være spærret for al Passage saavel Dag som Nat.

Terrænet er afspærret ved Poster, og der vil blive opstillet Afvisere. Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydningen varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.

Der vil endvidere blive skudt fra Flyvemaskine mod Sløbemaal. Maskinerne flyver langs Kysten mellem Midten af *Liseleje* Plantage og til c. *Brantehjarg*.

Grundet paa Livsfare forbydes al Færdsel paa det afspærrede Areal samt Sejlads paa den afspærrede Del af *Kattegat* i Juli og August Maaneder d. A.

*Asserbo* Plantage: c.  $56^{\circ} 01'$  N.  $12^{\circ} 01'$  E.

**1074. Danmark. Kattegat. Gerrild W. Udskibningsbro under Bygning.**

Paa  $56^{\circ} 32'$  ( $07''$ ) N.  $10^{\circ} 48'$  ( $30''$ ) E., c. 1 Sm  $295^{\circ}$  fra *Gerrild* Fyr, er paabegyndt Bygning af en Udskibningsbro, der fra Strandbredden skal strække sig c. 500 m i NNE.-lig Retning.

Under Broens Bygning vil den til enhver Tid yderste Pæl være afmærket med en klar Lanterne.

Efter Broens Fuldførelse vil der paa Brohovedets Yderende blive tændt et Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, c. 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>.

(Kort Nr. 102 og 100. Danske Lods II, Side 137. Havnelods, Side 75.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****1075. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.**

(U. f. s. Nr. 28/1410, Stookholm 1941.)

I Tilslutning til E. f. S. Nr. 17/686 1941 meddeles herved Grænser for forskellige forbudte Omraader.

*Oxelösund*. *Oxelösunds* Havn samt tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand indenfor Linien: *Brannëshalvöns* E.-ligste Pynt—*Marieskär* Baake—*Femörehuud* Fyr—*Femöresund*.

*Norrköping.* *Norrköpings* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Skanäsudde—Djuröns* NW.-Pynt.

*Västervik.* *Västerviks* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: Pynten NW. for *Ekholmen* (E. for *Gränsö*)—*Västerbådans* Fyr—*Stickskärs* Fyr—*Spårö* Fyr—*Grönö* S.-Pynt.

*Visby.* *Visby* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor en Cirkel med *Visby* yderste Bølgebryder som Midtpunkt og Radius 500 m.

*Oskarshamn.* *Oskarshamn* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Ålgårdsskärs* Varde—*Saxskärs* SE.-Pynt—*Grimskallens norra* Fyr.

*Kalmar.* *Kalmar* Havn indenfor en Linie fra *Tjärhovets* E.-Pynt til *Kvarnholmens* E.-Pynt.

*Karlshamn.* *Karlshamn*s Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Vägga udde*s S.-Spids—*Stärnö* SE.-Pynt.

*Sölvesborg.* *Sölvesborg* Havn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor en Linie fra Lodsudkigsstationen SW. for Yderhavnen, derfra til *Kuggskärs* Fyr og derfra til *Västra Näs*.

*Åhus.* *Åhus* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: N.-lige Baake—Klokketønden *Åhus* *ytte redd*—*Nataliagrundet*—*Revhaken*.

*Simrishamn.* *Simrishamn*s Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor en Cirkellinie med S.-lige Bølgebryders Hoved som Centrum og Radius 300 m.

*Ystad.* *Ystads* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Revsrabben*—*Antilopgrund*s Somærke med Ballon og Kost—*St. Sjöudden*.

*Trelleborg.* *Trelleborgs* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Gislövs* Fiskerifyr—*Trelleborgs* Fyr—*Stavstens udde*s S.-Spids.

*Malmö.* *Malmö* og *Limhamns* Havne samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: NØ.-Hjørnet af Bølgebryderen N. for *Industrihavnen*—*Röder Prick*—Stagen med Kost ved *Trindelrännans* N.-lige Del —*Stenörens* W.-Pynt.

*Landskrona.* *Landskrona* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Borstahusens* S.-lige Mole—*Larvarabbens* Klokketønde—*Stengrund*—*Öresundsvarflets* S.-Pynt.

*Hälsingborg.* *Hälsingborgs* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Råå* Havnefyrr—*Knähakens* Stage med Kost og Ballon—et Punkt 1 Sm 215° fra *Kärnan*—Punktet paa Kysten N. for sidstnævnte Punkt.

*Halmstad.* *Halmstads* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor en Linie, der fra den S.-lige Havnekajs Yderende gaar i Retning Nord til Stranden Nord herfor.

*Varberg.* *Varbergs* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: Fæstningens SW.-Hjørne—*Skrivareklippans* S.-Pynt—*Klevens* E.-Pynt (paa *Getterö*).

*Lysekil.* *Lysekils* N.-lige Havn indenfor en Linie mellem Cisternerne paa Havnens W.- og E.-Side.

*Lysekil* S.-lige Havn indenfor Linien: *Slägga* S.-Pynt—*Tovas* N.-Pynt—*Grötö* Rev—Stranden N. herfor.

*Uddevalla.* *Uddevalla* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor *Sunningsundets* Fyrlinie.

*Strömstad.* *Strömstads* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Nötholmens* S.-Pynt—Bugten midt paa *Killingsholms* S.-Side—*Furuholms* W.-Pynt—*Södra Björkholmens* S.-Pynt—*Rösebergets* S.-Pynt.

(E. f. S. Nr. 17/686 1941.)

**1076. Tyskland. Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.**

(N. f. S. Nr. 28/1905. Berlin 1941.)

Skibsredere og Skibsførere gøres opmærksom paa den Fare, der kan opstaa, naar enkelte Koffardiskibe nærmer sig en Formation af Krigsskibe paa en saadan Maade, at der kan opstaa Fare for Sammenstød, eller naar de forsøger paa at gaa tæt forbi en saadan Formation eller bryde igennem den.

Af Hensyn til de søfarendes egen Sikkerhed anbefales det enkeltvis sejlene Koffardiskibe i rette Tid at vige langt til Siden for en Formation af Krigsskibe og under alle Omstændigheder at undgaa at bryde igennem den.

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Den* store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN K.  
TELEFON C.9316

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•  
**5/-, post free**  
•

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER





### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.     | D/S »Jyden«, Esbjerg.                      |
| D/S »Active«, Korsør.               | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S af 1912.                        | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.     |
| D/S »Als«.                          | D/S »Nautic«.                              |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bes«.                          | D/S »Orient«.                              |
| D/S paa Bornholm af 1866, Ronne.    | D/S »Pacific«.                             |
| A/S Christiansholms Fabriker        | D/S »Phoenix«, Esbjerg.                    |
| C. Clausen, Haderslev.              | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Dania«.                        | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Samsø«.                               |
| D/S »Draco«.                        | D/S »Solnæs«.                              |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.       |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | Oluf Svendsen.                             |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | Hans Svenningsen.                          |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Svitzers Bugserafdeling.                   |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | D/S »Torm«.                                |
| Det Forenede Bugsererselskab A/S.   | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Odense.                                    |
| D/S »Hafnia«.                       | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Heimdal«.                      | D/S »Vendila«.                             |
| D/S »Hetland«.                      | D/S »Vesterhavet«.                         |
| Rederi A/S »Isafold«.               | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
| Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.   | D/S »Viking«.                              |
| J. Gotfred Jensen, Aarhus.          | D/S »Øresund«.                             |
| D/S »Jutlandia«.                    |  |

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 28

FREDAG 18. Juli 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Selv om Krigen i Rusland vel er nok saa dramatisk paa Grund af de vældige Kræfter, der er sat i Bevægelse, og de vældige Afstande, der er Tale om paa denne Krigsskueplads, er det fra et shippingmæssigt Standpunkt dog stadigt Slaget om Atlanterhavet og de i Forbindelse hermed staaende Problemer, der har størst Interesse.

I Begyndelsen af Juli opgav den tyske Værnemagts Overkommando, at tyske Stridskræfter havde sænket ca. 876.000 Gross Register Tons for England sejlene Handelstonnage. Den engelske Tabsliste for samme Maaned foreligger nu, og ifølge denne har Englænderne kun mistet ialt ca. 330.000 Gross Reg. Tons. Selv for ikke Shippingfolk er det klart, at disse Meldinger ikke kan være rigtige begge to, men selv den kyndigste kan ikke give nogen Forklaring paa, hvorledes en Difference paa ikke mindre end ca. en halv Million Gross Reg. Tons kan forekomme. Spørgsmaalet er imidlertid ikke nyt, idet det allerede var aktuelt under sidste Krig, men til Belysning af hvor vanskeligt Problemet er, er det værd at erindre, hvad den tyske Marineminister, Admiral von Capelle, udtalte om Spørgsmaalet i den kejserlige tyske Rigsdags Finansudvalg den 3. Juli 1917. Han udtalte:

»Admiralstaben fastsætter den sænkede Tonnage paa Grundlag af Undervandsbaads-Kommandanternes Skibsdagbøger. Det er rigtigt, at en Del Skibe maa takseres, og jeg indrømmer, at en Del af disse Taksationer kan være for høje. Men de foretages dog paa Torpedoskuds Afstand af sagkyndige Sømænd. Erfares Skibets Navn, fastsættes Tonnagen nøje ved Hjælp af Lloyds Register.«

Denne Udtalelse giver selvfølgelig ikke hele Forklaringen paa den ovenfor omtalte Difference mellem henholdsvis de tyske og engelske Tal, men er dog et Fingerpeg om, hvor vanskeligt hele Spørgsmaalet er.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der kun meget faa Rapporter. Det synes, som om det engelsk-amerikanske Tonnagesamarbejde efterhaanden er ved at komme ind i fast Gænge, men om hvilke Rater, der betales i de af disse Samarbejde omfattede Trades, foreligger der stadig ikke autentiske Oplysninger udover, hvad der tidligere har været nævnt i disse Spalter. Paa de frie Markeder er Efter-spørgslen efter Tonnage stadig lige stor, men Tilgangen paa disponibel Tonnage er ikke bedre. Der noteres uforandret Kul fra Hampton Roads til Buenos Ayres til \$ 10.50, ligesom der stadig kan gores Hørfrø i modsat Retning til omkring \$ 26.—. Paa Pacific noteres der forskellige Forretninger til Østen, men Rater for disse Forretninger, der bl. a. omfatter en stor Cementordre fra B.C. til Hollandsk Indien, noteres ikke.

I vore hjemlige Farvande har Forholdene ikke været underkastet større Ændringer. De første nye Trælastordrer fra Finland efter Udbruddet af Krigen imod Rusland er begyndt at komme frem, men saavidt vides er dansk Tonnage endnu ikke sluttet for saadan Forretning. Fra Tyskland til Norge og Sverige og vice versa er der stadig forskellige Forretninger til uforandrede Rater, ligesom der er sluttet forskellige Baade for Salpeter fra Skiensfjorden til

Danmark til Rater omkring d. Kr. 18.—. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været meget stille.

### DE BESLAGLAGTE DANSKE SKIBE I AMERIKA

De Forenede Staters Skibsfartskommission meddeler, at ialt 15 af de beslaglagte danske Skibe nu er sat i Fart for amerikanske Rederier.

Efter hvad man videre erfarer, har Rederiet American President Lines, der fornylig fik overladt »Laura Mærsk«, nu tillige faaet stillet »Gertrude Mærsk«, »Hulda Mærsk«, »Grete Mærsk« og »Marchen Mærsk« til Disposition. De nævnte Baade laa alle i Manila. Oceanic Steamship Company har faaet overdraget Motorskibene »Nordhval« og »Nordpol«.

Af de øvrige 8 Skibe er de 7 blevet overladt American Shipping Lines, der vil anvende dem i Farten paa det fjerne Østen. 6 af disse 7 Skibe besejlede tidligere Ruter i Stillehavet. Det 15. overdragne Skibs Skæbne er i Øjeblikket ukendt.

En senere Meddelelse fra Skibsfartskommissionen, der gaar ud paa, at den har overtaget yderligere 16 danske Handelsdampere, der laa ubenyttede i amerikanske Havne, betyder, at Antallet af danske Skibe, der er blevet beslaglagt i Henhold til Loven om Rekvirition af Skibe, dermed er steget til 31.

### FØR OG NU

Der kan for saa vidt føres Bevis for, at der er al Grund til at tale godt om Danmark, som det havde formet sig, til Krigen kom og ændrede alle Vilkaar, hedder det i en konservativ Korrespondance.

Den danske Landmand skabte gode Betingelser for sund Økonomi. Danmark eksporterede større Mængder Landbrugsvarer pr. Indbygger end noget andet Land. (Det gør vi for saa vidt endnu, selv om Besætningsreduktionerne har nedsat Eksporten).

Heller ikke Industrien var bagefter. Den beskæftigede 1 Mill. Indbyggere og var blevet stærkt eksporterende, selv om Raastofferne skulde indføres.

Vor Handelsflaade var ved Krigens Udbrud oppe paa ca. 1,200,000 Bruttoregistertons.

Op med Hensyn til Landets Statsgæld, der jo er et naturligt Udtryk for, om man er paa Vej »mod Afgrunden«, taler Udviklingen ogsaa sit tydelige Sprog. Vi lader et Tiaar tale: Da Finansåret sluttede i 1929, var den samlede Statsgæld 1,379 Mill. Kr. for at dale indtil 1939 til 1,179 Mill. Det er dog 200 Mill. Kr. mindre.

Disse Forhold for Erhverv og Økonomi satte sit Spor i Befolkningens Indtjeningsevne. Karakteristisk i saa Henseende er en Opgørelse over, hvorledes Nationalindtægten (Befolkningens reelle Indtægt inden for Fradrag, der er berettigede til skattemæssig Opgørelse) fordeler sig pr. Indbygger i Aaret før Krigen. Rundt regnet var Nationalindtægten ca. 4700 Mill. Kr. og den skattepligtige Indtægt 3700 Mill. Kr. Pr. Indbygger og i Sammenligning med omliggende Landes Nationalindtægt var Forholdene saaledes:

Danmark . . . . .	1299 Kr. pr. Indbygger.
Sverige . . . . .	1238 » »
Tyskland . . . . .	972 » »
Holland . . . . .	785 » »

Ved Krigens Tærskel staar Danmark altsaa som en flot Nr. 1, hvad angaar Borgernes Indtjeningsevne.

Dette er, hvad der er at sige om disse Forhold. Og hvor er saa den Mand, der tør staa op og sige, at han ikke længes tilbage?

#### 40 AARS JUBILÆUM

En af de Mænd, der har bidraget til at befæste Det Østasiatiske Kompagnis Ry, Direktør C. C. Hansen, har i disse Dage fejret 40 Aars Jubilæum i Kompagniets Tjeneste.

I de første Aar havde C. C. Hansen Arbejde i Frihavnen, inden han i 1903, 25 Aar gammel, knyttedes til Kompagniets oversøiske Filialer og efterhaanden fik større selvstændige Opgaver betroet. Efter en Tids Ophold i Singapore, forflyttedes han til Vladivostok, og herfra sendtes han til Manchuriet for at organisere Eksporten af Sojabønner.

Det var Købmandsgerningen indenfor Det Østasiatiske Kompagni, C. C. Hansen satte Evner og Kræfter ind paa, ogsaa efter at han i 1919 var blevet tilknyttet Hovedkontoret. Ved sin Indsigt og Dygtighed, ved sin sikre Dømmekraft og Optræden vandt han Etatsraad H. N. Andersens fulde Tillid. C. C. Hansen indtraadte i 1927 i Direktionen og har siden da været en af Selskabets ledende Mænd.

Det er en ogsaa for Landet betydningsfuld Gerning. C. C. Hansen kan se tilbage paa nu, hvor han indtager Stillingen som Kompagniets Direktør og som Næstformand i dets Bestyrelse.

Direktør C. C. Hansen, der var R. af Dbg. og Dbmd., er nu udnævnt til Kommandør af Dannebrog.

#### SVENSK SØFARTSBERETNING

Det svenske Kommerskollegium har udsendt sin Søfartsberetning for Aaret 1939. Ved Aarets Udgang bestod den svenske Handelsflaade af 2242 Skibe paa 1,620,079 B.R.T. eller 14,987 B.R.T. mere end ved Udgangen af 1938. For Dampskibene noteres en Tilbagegang paa 60,075 B.R.T., for Motorskibene en Fremgang paa 73,805 B.R.T., for Motorsejlskibene en Fremgang paa 1844 B.R.T. og for de rene Sejlskibe en Tilbagegang paa 587 B.R.T. Skibstabene var store, 41,465 B.R.T., hvor 38,689 B.R.T. skyldes Krigsforlis. Paa svenske Værfter nybyggedes 36 Skibe paa 63,323 B.R.T.

I Aarets Løb ind- og udklareredes i svenske Havne 48,6 Mill. N.R.T. imod 44,96 Mill. N.R.T. i 1938. Svenske Skibes Andel i denne Trafik gik tilbage fra 40,7 til 35 pCt. Til Gengæld øgedes den tyske Andel fra 15,7 til 22,8 pCt., mens den engelske Andel gik tilbage fra 4,2 til 2,4 pCt. Efter Krigsudbrudet har intet engelsk Skib anløbet svensk Havn.

Handelsflaadens Bruttofragter viser en Fremgang paa 24 pCt. til 417 Mill. Kr., heraf 87,3 pCt. hidrørende fra udenrigs Fart. De to vigtigste Fragtlande var Storbritannien og U. S. A., der tilsammen repræsenterer 43,6 pCt. af den indsejlede Fragt, nemlig henholdsvis 91,34 og 67,25 Mill. Kr., en Fremgang henholdsvis fra 21 til 25,1 pCt. og fra 14,3 til 18,5 pCt. af den samlede Bruttofragt. Den paa Europa faldende Andel i Indsejlingen er formindsket fra 61,7 til 58,5 pCt., mens Amerikas Andel er vokset fra 25,7 til 30,3 pCt. Det er navnlig Østersøfarten, som viser Tilbagegang, idet de svenske Fragtindtægter ved Fart paa Finland er gaaet tilbage fra 4,3 til 2,8 pCt. af den samlede Indsejling, Polen—Danzig fra 5 til 2,7 pCt. og Tyskland fra 6,6 til 3,9 pCt.

#### SVERIGES HANDEL MED UDLANDET

Sveriges Skibsfart paa Udlandet steg i Marts og April i Aar til over det for Aarstiden normale. Sveriges Andel i Tonnagen, som beløb sig til 40,4 pCt. i Januar, faldt i Februar til 38 pCt., men siden da steg den igen til 49,1 i April. Antallet af tyske Skibe formindskedes fra 36,7 pCt. i Januar til 20,5 i Februar og steg siden til 28 pCt. i April.

Andre Nationers Andel i Trafikken har følgende vist en forholdsmæssig Nedgang, skønt der absolut konstateredes en Opgang for ikke blot norske og danske, men ogsaa finske og hollandske Skibe.

Fragtratetallet for Østersøen faldt med 10 Points til 288 fra Februar til April paa Grund af Nedgangen i Raterne paa det frie Marked for Oliekager og Papirmasse. I Maj foraarsagede en Tilpasning af de tyske Tømmerfragter en Stigning til 291 for denne Maaned.

Siden Krigens Udbrud indtil Slutningen af Maj var 96 svenske Skibe paa tilsammen 254,046 B.R.T. gaaet tabt som Følge af Krigsforlis, foruden 7 Fiskerfar-tøjer paa ialt 313 B.R.T., og Tabet af Menneskeliv var paa 700. Af de forliste Skibe er 3 paa tilsammen 2879 B.R.T. siden blevet bjerget.

#### SCHWEIZISK SØFART

Paa Grund af Blokade-Situationen besluttede det schweiziske Forbundsraad d. 9. April i Aar at aabne Adgang til schweizisk Rederivirksomhed og oversøisk Fragtfart under schweizisk Flag. Siden er der oprettet tre schweiziske Rederier. Først stiftedes den 29. April i Lausanne »Suisse-Atlantique, Société de Navigation Maritime SA«, med en Aktiekapital paa 100,000 schw. Francs. Den 12. Maj stiftedes i Basel »Maritime Suisse AG« med en Grundkapital paa en halv Million schw. Fracs. Og nu meddeles, at der i disse Dage i Lissabon er oprettet et schweizisk Rederi, »Compagnia Suissa de Navegação«, hvori et af de ovenfor nævnte Selskaber saavel som schweiziske Bankkredse er interesseret.

#### FRANKRIGS HANDELSFLAADE

I Aarene før Krigen var Frankrigs Handelsflaade i forholdsvis lille, saa Tonnagetallet i 1938 udgjorde 2,904 Mill. BRT. Derved kom Frankrig som Nr. 7 efter England, U. S. A., Japan, Norge, Tyskland og Italien. Ialt beløb den franske Handelsflaade i 1938 sig til 1307 Skibe. Siden Krigens Begyndelse regner man med, at 255,000 Tons er gaaet tabt ved Krigsforlis. Til Trods for Stilstanden i Frankrigs Skibsfart under Krigen lykkedes det dog for Franskmændene kort Tid efter Vaabenstilstanden at faa Trafikken til Fransk Nordafrika og den øvrige Trafik i Middelhavet i Gang igen. I December 1940 udgjorde det egentlige Gennemsnit af Skibe, som anløb Marseille Havn ca. 50 paa ialt ca. 50,000 BRT. Indtil Foraaret i Aar er dette Tal steget noget, men dog relativt lidt.

Som overalt i Verden er Tonnagebehovet ogsaa i Frankrig betydeligt. Før Krigen var Skibsværfternes Kapacitet ca. 150,000 BRT. aarlig. Indenfor Rammerne af det franske Genopbygningsprogram bliver nu ogsaa Værfternes Produktionskapacitet fuldt udnyttet. For at øge Produktionen det mest mulige er Arbejdstiden øget fra 40 til 50 Timer om Ugen. Som det første Resultat af dette Arbejde er det første Skib efter Vaabenstilstanden, en Damper paa 4450 BRT., løbet af Stabelen. Siden Juni 1940 er der ikke givet Statsstøtte til franske Rederier.

#### 50 AAR

Chefen for Søkortarkivet, Kommandør Peter Jensen fyldte Torsdag 50 Aar. Kommandør Peter Jensen er født af danske Forældre i San Francisco, hvor han ogsaa levede sine første Drengaar. Efter sin Hjemkomst kom han ind paa Kadetskolen og gennemgik den reglementerede Uddannelse. Som Premierløjtnant var han med paa »Valkyrien«s Kongerejse til Island i 1921, og et Par Aar senere var han blandt Ofrene for Eksplosions-Katastrofen paa Krydsersen »Geysen«, hvad der kostede ham langs Tids Sygeleje. I 1923 blev han Chef for Flaadens Mærkevæsen, 1927 Afdelingschef i Søkortarkivet og Chef for et Opmaalings-skib, og endelig i 1933 Chef for Søkortarkivet, hvor han udfører et Arbejde, der fortjener al mulig Anerkendelse.

## STATSHAVNE

Efter Finanslovsforslaget 1. April til 31. Marts 1942 er samtlige vore 14 Statshavne budgetteret med et samlet Driftunderskud paa 3,214,117 Kr., hvilket Beløb altsaa udgør det budgetterede Statstilskud til Havnenes Drift i indeværende Finansaar. Kun for to af Havnene er budgetteret Driftoverskud, nemlig:

1. Kvik Havn med Indtægt: Havne- og Bropenge 6000 Kr. Udgift: Honorar til Opsynsmanden 300 Kr., andre Udgifter 1000 Kr., Forrentning 1754 Kr. og Afskrivning 798 Kr. — ialt Overskud 2148 Kr.

2. Statens Anlæg ved Thorsminde med Indtægt af Havne- og Bropenge 2300 Kr., Lejeindtægter 250 Kr., andre Indtægter 200 Kr., ialt 2750 Kr. Udgifter: Egentlige Udgifter: 550 Kr., Forrentning 991 Kr., Afskrivning 504 Kr., ialt 2045 Kr. eller Overskud 705 Kr.

## 50 AARS JUBILÆUM

Kontorchef *Axel Brauer* i Firmaet *Jacob Natvig & Co.*, Oslo, har i disse Dage fejret et sjældent Jubilæum, idet han i 50 Aar har været knyttet til Det Forenede Dampskibsselskabs Repræsentation i Norge.

Den 11. Juli 1891 knyttedes Brauer til D.F.D.S.' daværende Oslo Repræsentanter *Jens Meinich & Co.* I 1916 gik Agenturet over til *I. B. Stang*, derfra til *Lorentzen, Natvig & Co.*, og siden Juni 1922 har *Jacob Natvig & Co.* haft Repræsentationen, og i alle de 50 Aar har *Axel Brauer* været knyttet til den. I Dagens Anledning har den populære Kontorchef været Genstand for den mest hædrende Opmærksomhed fra Firmaets og sine Venners Side, og der er da ogsaa god Anledning til fra Danmark at sende ham en Lykønsning.

## TO NORSKE FØDELSDAGE

Sekretær i Norges Rederforbund *John O. Egeland* Sfyldte forleden 50 Aar. Efter tre Aar som Journalist ved »Aftenposten«, i hvilken Tid han samtidig studerede Jura, overtog han i 1916 sin nuværende Stilling i Rederforbundet. I 1918—19 var han Chef for Forbundets Kontor i New York, og siden 1921 har han foruden sin Stilling i Rederforbundet ogsaa været Chef for Kontoret for økonomisk Oplysning. Sekretær *Egeland* har udgivet to større Bøger med Oplysning om Havneforholdene over hele Verden, og han har skrevet flere Brochurer om Befragtnings- og Havneforhold, bl. a. vedrørende Middelhavet og Østersøen. Endvidere har han udgivet flere Skrifter om økonomiske og skibsfarhistoriske Spørgsmaal.

Den kendte norske Skibsbygningskyndige, Overingeniør *Trygve Swensen* fyldte forleden 60 Aar. Overingeniør *Swensen* var i sine yngre Dage knyttet til forskellige norske Skibsbygningsvirksomheder, og bl. a. foretog han en Studierejse til Danmark og Tyskland. I en Aarrække var han Overingeniør ved et Maskin- og Brobygningsværft i Helsingfors, senere blev han Underdirektør ved Larvik Slip & Verksted. Siden 1920 har *Swensen* været Afdelingsingeniør i Styret for det industrielle Retsværn og siden 1927 Overingeniør og maskinteknisk Medlem af Styrets 1. Afdeling. Desuden har han i tre Aar været Formand for N. I. F. Oslo Afdelings Skibsgruppe, og i en Aarrække fungeret som Lærer ved Skoler og tekniske Kurser.

Saa vel Sekretær *Egeland* som Overingeniør *Trygve Swensen* har i Tidens Løb enten sendt os Bidrag til vore Blade eller paa anden Maade staaet os bi med Raad og Daad, og vi sender dem begge vor Hilsen og Lykønsning.

## DØDSFALD

Direktør *Frans Henrik Kockum* er efter længere Tids Sygdom død i sit Hjem i Malmø, 63 Aar gammel.

Direktør *Kockum* var en Sønsøn af Grundlæggeren

af det store Skibsværft i Malmø, *Kockums mekaniske Verkstads Aktiebolag*, *Frans Henrik Kockum*, efter hvem han var opkaldt. Han var født i Malmø 1878 og tog i 1902 Afgangseksamen fra den tekniske Højskole i Darmstadt. Efter et Par Studieaar i Amerika vendte han hjem og indtraadte i Værftets Tjeneste, hvor han til at begynde med virkede i alle de forskellige Afdelinger for at skaffe sig fornøden Indsigt til senere at deltage i Ledelsen. I 1900 blev han Kamrer i Forvaltningsafdelingen, 1911 Kassedirektør og Medlem af Bestyrelsen og 1919 administrerende Direktør ved Siden af Direktør *Georg Ahlrot*. Ved dennes Afgang i 1936 blev *Frans Henrik Kockum* alene Selskabets administrerende Direktør, og i denne Egenskab var han med til i Fjor at fejre Virksomhedens 100 Aars Jubilæum. I December trak Direktør *Kockum* sig tilbage og efterfulgtes af den daværende Vice-Direktør *Gösta Lundequist*. Om *Frans Henrik Kockum* er det med rette sagt, at han tilførte Selskabet en Kraft, som med stor Energi og økonomisk Klogskab helligede sig dets Forvaltning og dertil med klart Blik for de administrative Opgaver tog Initiativet til organisatoriske Forholdsregler af stor Betydning og Rækkevidde. Med en stærk Følelse af Ansvar for den Opgave, som den store Industrivirksomhed har at løse i vor Genbobys Liv, med Redelighed og Klarsyn i alle økonomiske Transaktioner har han staaet paa Vagt for Selskabets Interesser, og med aabent Blik for Teknikens Fremskridt og Krav har han fremmet en Udvikling, der har sikret *Kockums Værft* en fremskudt Plads som en af Skaanes største Virksomheder.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Sø- og Handelsretsdom

Der er forleden ved Sø- og Handelsretten afsagt Dom i en Sag, som af Østasiatisk Kompagni var anlagt mod Aktieselskabet *J. L. Dupont*, København, til Betaling af 28,751 Kr.

Beløbet var krævet for et Parti Tin, som *Dupont* i Marts i Fjor havde købt af Ø. K. Partiet afsendtes den 30. Marts fra Singapore med Selskabets Motorskib »Peru«, der den 9. April befandt sig mellem Singapore og Aden.

Saa vidt det vides, er Skibet blevet bragt for en engelsk Prisedomstol, og det formodes, at Partiet er solgt i England.

Med den Begrundelse, at Aktieselskabet maa have et naturligt Krav paa, at Oplysninger om Partiets Skæbne fremskaffes, forinden Spørgsmaalet om Betalingspligten afgøres, kom Dommen til at lyde paa Frifindelse, og Sagens Omkostninger blev hævel.

### Bugserdamper sunket

Vandbygningsvæsenets Bugserdamper »Lindormen«, der maaler 70 Tons og er hjemmehørende i Sønderborg, er forleden sunket i Løgstør Havn.

Damperen var ved at tage Kul ind og krængede herunder over til den ene Side, hvor et Koøje stod aabent. Vandet fossede ind, og i Løbet af faa Minutter sank Damperen. Den staaar paa Bunden af Havnebassinet, og kun et Stykke af Styrehuset, Masten og Skorstenen rager op over Vandet.

Ingen af Damperens 7 Mands Besætning kom noget til.

### Danske Sejskibsrederiets Protection Club

Danske Sejskibsrederiets Protection Club holdt forleden sin aarlige Generalforsamling paa Højskolehjemmet i Svendborg.

Formanden, Direktør *P. M. Petersen*, bød Velkommen og udtalte smukke Mindeord om Skibsreder *Severin Andresen*, der igennem et langt Liv havde været Sejskibsfarten en god Mand, og som siden Protection Clubbens Stiftelse havde været dens Revisor.

Til Dirigent valgtes Skibsreder *Axel Jørgensen*, Thurø.

Sekretæren, Landsretssagfører *Elmqvist*, aflagde Beretning om Clubbens Virksomhed i 1940. Der havde været behandlet 28 Sager, hvoraf 19 var ordnet, 6 fortsattes i 1941, og 3 var opgivet. Endvidere var der ført en Proces om 7000 Kr., som et af Clubbens Medlemmer var blevet afkrævet for Ophævelse af Certeparti, grundet paa Krigens Paabegyndelse i 1939. Denne Sag var blevet vundet af Rederiet. Sekretæren fremlagde derefter Regnskabet. Beretning og Regnskab godkendtes enstemmigt.

Til Bestyrelsen genvalgte Skibsreder *Erik B. Kromann*, Marstal, og til Revisor nyalgtes Konsul *Thejll*, Svendborg.

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, takkede Clubbens Sekretær for de gode Resultater, der var opnaaet i Aarets Løb og det udmærkede Arbejde, Clubben gjorde for Varetagelsen af Medlemmernes Interesser, hvor dette var nødvendigt.

### 353,000 Kr. til Nybygninger

Der er mange Fiskere, som benytter sig af den Hjælp, der fra Statens Side ydes til Nybygning af og Reparation af Fiskekuttere. Ved Udgangen af Juni Maaned var der indkommet ikke mindre end 122 Andragender om Nybygninger. Heraf er 28 blevet »tilsagt«, hvilket vil sige, at Ansøgerne kan lade Arbejdet paabegynde. Det samlede Beløb til disse 28 Nybygninger bliver 353,000 Kr.

Der er endvidere indkommet 132 Andragender om Hjælp til Udskiftning af Motorer, og heraf er der »tilsagt« 46 til et samlet Beløb af 131,000 Kr. Om Reparationer er der indkommet 372 Andragender, hvoraf der er »tilsagt« 141 til ialt 100,000 Kr.

Andragenderne er kommet fra hele Landet — dog fortrinsvis fra Vestkysten og Skagen.

### Ombygning af Langebro

Da man for 11 Aar siden byggede den nuværende Langebro, var det Meningen, at Broen skulde være rent interjektiv og hurtigst muligt afløses af en permanent Bro, hvorefter man, naar denne var fuldført, skulde tage fat paa Knippelsbro. Imidlertid viste den midlertidige Langebro sig at være saa tilfredsstillende, at Knippelsbro blev trukket frem for denne, for et Par Aar siden gik man endogsaa til en Udvidelse. Nu er der imidlertid Tale om, at de gamle Planer skal tages op til Realisation. Den nye Langebro vil blive 5 m bredere end Knippelsbro (35 m), idet hver af Kørebanerne bliver 2 m bredere end paa Knippelsbro. Broen kommer til at ligge i lige Linie udfra Vestre Boulevard. Sagen er dog foreløbigt kun paa Forberedelses Stadium.

### Italiens Kysteruter

Siden Balkankrigen har de fleste italienske Kysteruter i den østlige Del af Adriaterhavet været indstillet. Der arbejdes nu paa at faa Ruterne i Gang igen, og som en Begyndelse er der oprettet daglig Skibsforbindelse mellem Triest og Pola.

### Canadian Steamship Lines Ltd.

Det fremgaar af Aarsberetningen for Canadian Steamship Lines Ltd., at Selskabet i Driftsaaret 1940 havde en Bruttoindtægt paa 12,67 Mill. Dollars eller 2,18 Mill. mere end Aaret forud. I Aarets Løb er Driftsomkostningerne steget fra 8,52 til 8,94 Mill. Dollars. Efter Fradrag, Afskrivninger og Renter er Nettooverskudet 1,74 Mill. Dollars mod 360,000 det foregaaende Aar. Der blev udbetalt 936,000 Dollars i Udbytte mod 277,000 i 1939.

### Amsterdamsche Droogdok-Maatschappij

Amsterdamsche Droogdok-Maatschappij med en Aktiekapital paa 1,510,000 Gylden har besluttet sig til at forhøje Kapitalen med 500,000 Gylden. Kursen bliver 125. Selskabet disponerer over et Dokanlæg paa ialt 56,000 Tons Kapacitet. Den gennemsnitlige Dividende siden Selskabets Grundlæggelse i 1879 har været omkring 8½ pCt. Kapitalforøgelsen skal bruges til Udvidelser og Modernisering af Anlæggene i Forbindelse med den Ordrestrom, som ventes efter at Freden er kommet. For indeværende Aar er Udsigterne gunstige, og det samme gælder Ordretligangen og Raavareforsyningen.

### Travlt for Skagens Baadehyggerier

Skibsværfterne paa Skagen har i Øjeblikket saa travlt, at de maa sige Nej til en lang Række Ordre paa Nybygninger. Det er Loven om Tilskud til Fornyelse af Fiskerflaaden, der har skabt en enorm Travlhed paa alle danske Baadeværfter.

### Helsingborgs Værft 75 Aars Jubilæum

Det kendte Skibsbygningsforetagende Helsingborg Værft fejrer i disse Dage 75 Aars Jubilæum. Det startedes i 1866 paa Initiativ af Konsul Carl Henckel. Det følgende Aar fandt den første Stabelafløbning Sted fra Værftet. Det var en Skonnert paa 178 Netto Register Tons. Tiden derefter har Værftet stadig udvidet, og i en Aarrække har man bygget Skibe af en Standardtype paa 1400 Tons d.w. I 1927 byggedes den hidtil største Baad S/S Neva. Konsul Otto Hillerström og Direktør Thor Thorsson udgør den nuværende Ledelse.

### »Ellensborg«s Grundstødning

Rederiet C. K. Hansens Damper »Ellensborg« af København har været ude for en Grundstødning i Kalmarsund, hvorved Skibet led betydelig Skade. Under et Søforhør i Sø- og Handelsretten oplystes, at man havde sejlet uden Lods og efter et gammelt Søkort.

For Rederiet var mødt Kaptajn P. Nielsen, for Sø-Assu-

ranceforeningen Kaptajn J. Fabricius, for Ladnings-Assurandørerne Kaptajn F. Kiersgaard og for Marineministeriet Kaptajn F. Haugsted.

Der blev afgivet Forklaring af Kaptajn J. Hyllegaard og fire Mand af Besætningen. Kaptajnen forklarede, at han Dagen før Grundstødningen havde talt med svenske Lodsere om Sejladningen gennem Kalmarsund, og de havde sagt, at det var ligesom at sejle gennem Øresund. Han var derfor ikke betænkelig ved at foretage Sejladningen uden Lods. Det gik ogsaa godt gennem den første Del af Sundet, og han mente derfor stadig at kunne klare sig uden Hjælp. Man sejlede efter et forhaandenværende Kort og Afmærkningerne. Da han vilde orientere sig, paa hvilken Side han skulde sejle forbi en Muddermaskine, der laa i Renden, tog Skibet Grundet. Det skete i Nærheden af et Fyr, som ikke var angivet paa hans Kort. Han havde ikke for sejlet paa dette Sted. Naar han ikke havde taget Lods skyldtes det dels de Oplysninger, han havde faaet af Lodsene, dels mente han, at Lods ikke var nødvendigt, da han havde Kort.

### Sø- og Handelsretsdom

Ved Overenskomst af 1. Oktober 1926 overdrog Generalkonsul C. P. Jensen til Skibsreder Otto Jelstrup det af ham som Eneindehaver drevne Firma C. P. Jensen med samtlige dertil knyttede Rettigheder, derunder navnlig Stillingen som korresponderende Reder for Dampskibsselskabet »Orion« Akts. Som Vederlag forpligtede Jelstrup sig til, saa længe han var Reder for Dampskibsselskabet »Orion«, at betale Generalkonsul C. P. Jensen 500 Kr. maanedlig, saa længe han levede. Under Hensyn til de daværende Vanskeligheder for Skibsfarten indvilgede Generalkonsul Jensen ved Skrivelse af 5. Marts 1933 i, at Pensionen nedsattes til 400 Kr. maanedlig. Efter at der paany var kommet gode Tider for Skibsfarten, krævede Generalkonsul Jensen Pensionen betalt med det i Overenskomsten fastsatte Beløb, og da Jelstrup ikke vilde gaa med hertil, rejste Sag ved Sø- og Handelsretten. Men i November 1938 døde Generalkonsulen, og hans Dødsbo hævdede Sagen.

Redaktør A. C. Jensen havde nu som Generalkonsul Jensens Universalarving ved Sø- og Handelsretten paastaet Skibsreder Otto Jelstrup dømt til Betaling af 2166 Kr., der udgør Differencen mellem de to Beløb for Tidsrummet November 1937—November 1938.

Skibsreder Jelstrup blev imidlertid frifundet. Retten siger: Paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger og under Hensyn til, at Tvisten angaar en personlig Ydelse til Generalkonsul Jensen, hvorom denne ikke har kunnet afgive Forklaring for Retten, samt til det sene Tidspunkt, hvorpaa Kravet rejstes, kommer Retten til det Resultat, at den i Marts 1933 foretagne Nedsættelse af Ydelsen maa anses for endelig.

Redaktør A. C. Jensen skal betale 200 Kr. i Sagsomkostninger.

### Et generatordrevet Skib paa 3000 Tons d.w.

For nogen Tid siden stiftedes med en Aktiekapital paa 1 Mill. Kr. et nyt Skibsfarts-Selskab Navitas A/S. Dets Bestyrelse bestod af Landsretssagfører C. Ejlers som Formand og Direktør, Skibsreder og Godsejer Reimann, Stensbygaard, og Landstingsmand, Landsretssagfører H. Lannung.

Det nye Selskab har nu hos Burmeister & Wain bestilt sit første Skib, der bliver noget udover det sædvanlige, idet det med en Lastevne af ca. 3000 Tons d.w. skal udstyres med Dieselmotorer, der drives ved Hjælp af Generatorgas, Gassen skal fremstilles af Kul eller Koks. Skibet bliver langt det største generatordrevne Skib i Danmark, og det vil næppe kunne være færdigt til Levering før om et Aars Tid.

### Statens Tilskud til Søfolk og deres Familie

Der er tidligere af Staten bevilget 1,800,000 Kr. til en Ordning til Opretholdelse af de Søfarendes Ulykkesforsikring. Den samlede Udgift for Finansaaret 1940—41 har været halvanden Million Kr. Handelsministeren har nu faaet Finansudvalgets Tilslutning til Forlængelse af Ordningen for indeværende Aar.

Til Udbetaling af maanedlige Beløb til Paarørende af danske Søfolk, hvortil der tidligere er bevilget 1,100,000 Kr., bevilgedes yderligere 200,000 Kr.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**Statstilskudet til Fiskerfartøjer**

Ved Loven af 1911 blev Landbrugsministeren bemyndiget til paa Finansloven at anvende 500,000 Kr. til Tilskud til Nybygning af Fiskerfartøjer samt til Udskiftning af Motorer i Fiskerfartøjer.

Der er indkommet mange Andragender, og der er allerede disponeret over 483,000 Kr., og Landbrugsministeren har i Gaar faaet en yderligere Bevilling paa 500,000 Kr.

**Trawler sunket**

Trawleren »Teresa Plano« er sunket mellem Ceuta og Rio Martin. Mandskabet blev reddet af to andre Trawlere, der kom til Undsætning.

**Norges Udenrigshandel**

Det norske statistiske Maanedsskrift har opgjort Resultatet af Norges Udenrigshandel til og med Maj i Aar. Statistiken viser Fremgang i Indførsel som Udførsel. Medens Indførselen i store Træk i de sidste Maaneder har holdt sig mellem 60 og 80 Mill. Kr., steg Tallet i April til 118,4 Mill. Kr. og i Maj fortsattes Stigningen til 156,3 Mill. Kr. Til Sammenligning kan nævnes, at den tidligere Indførselsrekord blev sat i November 1939 med godt 162 Mill. Kr. Udførselen havde i April en Værdi af 74,2 Mill. Kr. og i Maj 63,5 Mill. Kr. Udførselen i April er den største siden Marts i Fjor.

**Japans Tonnagemangel**

Efter Oplysninger fra kompetente, japanske Instanser er de japanske Skibe, der befandt sig i fjerne Farvande, blevet kaldt tilbage for at blive koncentreret i Stillehavet. Dette var en økonomisk Forholdsregel, der var blevet nødvendig derved, at ogsaa Japan kun havde utilstrækkelig Tonnage. Skibstrafiken mellem Japan og det fjerne Østen og Amerikas Vestkyst samt mellem Japan og Forindien vilde blive opretholdt.

**Norsk Selskab til skibbrudnes Redning fejrer****50 Aars Jubilæum**

Norsk Selskab til skibbrudnes Redning fejrede forleden 50 Aars Jubilæum. Efter et halvt Aarhundredes Virke kan man trygt sige, at alle Forventninger er blevet indfriet og maaske godt og vel. 3100 Mennesker er blevet reddet fra den visse Død af Redningsbaadene, og ca. 138,000 Mennesker har faaet Hjælp paa anden Maade. Tager man i Betragtning, at de 28 Fartøjer, som Selskabet disponerer over, har et Arbejdsfelt, som spænder over en 21,000 km lang Kyststrækning, og at ca. 100,000 Personer her har deres Levevej, da forstaar man, hvilken mægtig Opgave Selskabet har paataget sig.

**PERSONALIA****50 Aars Jubilæum**

En af Burmeister & Wains kendte Funktionærer, Skibstørmester Sv. Madsen, fejrede 15. Juli 50 Aars Dagen for sin Ansættelse paa B. & W.s Skibsværft paa Refshaleøen.

Den dygtige Haandværker har gennem de mange Aar haft et udmærket Samarbejde med de ledende Skibsingeniører, ligesom der altid mellem ham og den store Arbejderstab har hersket god Forstaaelse og Tillid.

**80 Aar**

Fhv. Baadmand ved Redningsvæsenet, Peder Chr. Carlsson i Vesterø paa Læsø fyldte 80 Aar forleden.

**75 Aar**

Tidligere Havnekaptajn John Johansson, Malmø, fyldte 75 Aar 12. Juli. Kaptajn Johansson er født i Malmø og skulde oprindeligt have været Præst, men efter Studentereksamen og nogle Aars Universitetsstudier brød han af og gik til Søs. Han tog sine Navigations-Eksaminer og sejlede en Del Aar som Styrmand, inden han i 1903 blev Havnemester i Malmø. 1923 avancerede han til Havnekaptajn, og i 1931 tog han sin Afsked. Han nyder megen Anseelse ogsaa paa denne Side Øresund.

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

**60 Aar**

Tidligere Lods ved Københavns Lodseri, Kaptajn J. A. Hansen fylder den 30. Juli 60 Aar.

Den 10. August fylder Kaptajn Laurits Wind 60 Aar. Kaptajn Wind er Søassuranceekspert ved Forsikrings-Aktieselskabet »Danske Lloyd«.

**50 Aar**

Forleden fyldte Baadmand Ole Nielsen Krogh ved Redningsstationen i Klitmøller 50 Aar.

Den 18. Juli fyldte Fører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn J. Hyllegaard, 50 Aar. Kaptajn Hyllegaard er Fører af S/S »Ellensborg«.

Skibsmægler i Rønne, Kaptajn Chr. Petersen fylder den 24. Juli 50 Aar. Kaptajn Petersen, der tidligere var ansat som Fører i A/S Dragør af København, begyndte 1934 som Skibsmægler i Rønne.

Den 30. Juli fylder Kaptajn F. E. Rasmussen 50 Aar. Kaptajn Rasmussen er ansat i D. D. P. A. som Fører af S/S »Volmer«.

Fører i Det Dansk-Franske D/S, Kaptajn E. Andersen fylder den 9. August 50 Aar. Kaptajn Andersen var sidst Fører af S/S »Holland«, som er krigsforlist.

**Dødsfald**

Sveriges ældste shipping-man, tidligere Skibsreder, Konsul Olaf Wingren, Oskarshamn, er død, 97 Aar gammel. Han var født i Skaane i 1844, men var fra 1876 bosat i Oskarshamn. Efter at have sejlet nogle Aar, blev han Skibsfører og startede i 1887 i Oskarshamn en Træexport- og Kulforretning og drev saaledes hermed en omfattende Rederi-Virksomhed; han havde saaledes indtil 1916 over 10 Skibe, Sejlskibe som Dampere. De to sidste, Dampskibene »Torkel« og »Gunnar« overlod han, da han fyldte 90 Aar, sine Sønner. I mange Aar var han engelsk Konsul.

Marstal har igen mistet en af sine gode gamle Sømænd, fhv. Skibsfører Hans Hay, der er død efter at have været syg i nogen Tid. Med Hay forsvinder en typisk Skikkelse og en statelig Mand, der af mange vil blive haardt savnet. Fra den allertidligste Ungdom har han været paa Søen, og en Tid førte han flere af de største Sejlskibe fra Marstal, bl. a. Skonnerten »Skandia«. En Tid var Hay Medlem af Marstal Havnekommission, i Bestyrelsen for Søassuranceforeningen »Ærø« og Garant i Marstal Sparekasse. Han blev 78 Aar gammel.

Fisker Jacob Jensen, Korsør, er død, 63 Aar gammel. Den afdøde var Byrådsmedlem 1917—21 og var bl. a. Medstifter af Handels-, Haandværker- og Landbobanken.

Skibsfører Chr. Christensen, Aalborg, er død 73 Aar gammel. Christensen sejlede i sine unge Dage med Sejlskibe. Senere fik han sit eget Skib, som han ejede til for faa Aar siden. Han var Medlem af Aalborg Skipperforenings Bestyrelse og i mange Aar Formand for Nørrejylland.

Skibskaptajn Mathias Jørgensen, Villa »Ingolf«, Nyborg, er pludselig død under et Ferieophold i København.

Afdøde, der fyldte 70 Aar i Februar, havde boet i Nyborg i 30 Aar, og i sin Tid gjorde han Tjeneste i D.F.D.S., hvor han hovedsagelig sejlede paa England.

En gammel og afholdt Bogenskipper, Hans Iversen, er død, 73 Aar gammel. Som ung tog han til Søs og var i flere Aar Matros, derefter kom han hjem og begyndte for sig selv. Først for nogle Aar siden lagde han op efter 44 Aars Liv paa Søen. Skipper Iversen havde modtaget Redningsmedaillen i 1896, da han reddede et Par Mennesker fra at drukne. Han var Æresmedlem af Bogense Fiskerforening.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HBINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DANSKE LLOYD**  
 Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL

**AARHUS  
 STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
 TLF. C. 3491

EFTER KONTORTID KALDES:  
 S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

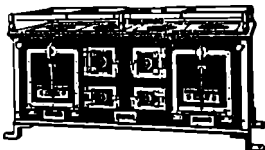
LIMITERET

STIFTET 1786

**PALÆGADE 2 TLF. C. 6**

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer  
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1403  
 TELEGRAM-ADR. I  
 AMIANTE

GRUNDLAOST 1844

**TUBORG**

**PORTER**

*Export Beer*



DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder



Brug **Holzappel's  
 International**  
 Skibsfarver

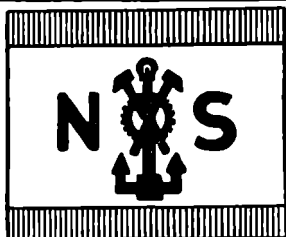
til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVERFT«. Telefon: STAT 3.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

### Scandinavian Coal Buyers

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE JAC. CLEMMENSEN. UFPE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

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

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**FRIIS & FREDERIKSEN**

SKIBSMÆGLERE

Indehaver:

H. Rask-Petersen, statsaut.

TELEFON: 30  
(2 Ledninger)  
& 2830**ODENSE**TELEGR.-ADR.:  
»FRIIS«**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELF.: 988 (3 LINIER)

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71  
Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

**ESBJERG**

Lloyds Agent

Telefon 56 &amp; 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 608

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 180 - 173

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 29

FREDAG 25. Juli 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Ugens altoverskyggende politiske Begivenhed har været den pludselige japanske Kabinetskrise. Mange Spekulationer har været fremme saavel om Grunden hertil, som om hvilke Følger denne Begivenhed vilde faa for Japans udenrigspolitiske Kurs. De fra japansk Hold foreliggende officielle Udtalelser om dette Spørgsmaal er holdt i vage og almindelige Udtryk, men fra engelsk og amerikansk Side foreligger der en Række Meddelelser ifølge hvilke meget tyder paa, at en japansk Aktion i sydlig Retning, nærmere betegnet i første Omgang imod fransk Indo-Kina, er nær forestaaende. Hvorledes de angelsaksiske Stormagter, England og U. S. A., vil reagere overfor et saadant Foretagende er uvist, men man kan ikke se bort fra den Mulighed, at dette vil være den Gnist, der faar den latente storpolitiske Spænding i det fjerne Østen til at bryde ud i lys Lue. Følgerne heraf paa Forholdene i Østen og om Refleksvirkningerne paa den europæiske Krigssituation er det for tidligt at danne sig nogen Mening om.

I Rusland fortsættes Krigen imidlertid med uformindsket Styrke, selv om nogen definitiv Afgørelse endnu ikke er i Sigte. Slaget om Atlanterhavet pauserer selvfølgelig heller ikke, selv om Aktiviteten, bedømt i Lyset af de Meddelelser om Sænkninger, der fremkommer i de tyske Værnemagtsberetninger, ikke er slet saa intens som for nogle Maaneder siden. I denne Forbindelse er de Udtalelser om den amerikanske Skibsbygningsvirksomhed, som Administratoren af Lend and Lease Loven, Mr. Harry Hopkins, fremsatte i London for nogle Dage siden ikke uden Interesse, dels fordi disse Oplysninger er fremsat med den Viden om Kendsgerningerne, som den øverste Leder af Lend and Lease Programmet maa være i Besiddelse af, men især fordi de er Udtryk for U. S. A.'s gode Vilje til at hjælpe England over en kritisk Situation og, hvad der selvfølgelig har langt mere praktisk Værdi, er en Dokumentation af U. S. A.'s enestaaende industrielle Produktionskapacitet, naar det virkelig gælder. Ifølge Mr. Hopkins vil U. S. A. i indeværende Aar overlevere 1 Mill. Br. Reg. Tons nybygget til England og i 1942 vil Staterne nybygge ikke mindre end 6 Mill. Br. Reg. Tons, hvilket er ca. 2 Mill. Tons mere, end der byggedes i Rekordaaret 1919.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder er det stadig smaat med koncise Oplysninger. Alle tilgængelige Rapporter taler om Tonnagemangel og om stigende Rater i de endnu frie Trades. For portugisisk Regning søges der stadig Tonnage for Korn fra River Plate, men det er tilsyneladende umuligt at faa Behovet dækket. Der noteres stadig \$53 for disse Forretninger, men der er næppe nogen Tvivl om, at et passende Skib kan faa en Del mere. Om det engelsk-amerikanske Shippingsamarbejde siver der efterhaanden forskellige, omend indirekte, Oplysninger ud. Raten for Lumber fra U. S. Pacific Coast er nu fixeret til \$40 til Australien og til \$55 til Sydafrika, hvilket er ca. 150 pCt. mere end hvad der betales før Krigen. Der er iøvrigt stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, hvorfor der nu noteres omkring \$11 Basis Buenos Ayres, ligesom der søges Tonnage for Linseed fra Santa Fé til Edgewater til omkring \$24. Den nye politiske

Situation, der er under Udvikling i det fjerne Østen, har endnu ikke haft nogen Indvirkning paa Fragtraterne, idet der uforandret bydes 190/- for Ris fra Rangoon til Shanghai.

I vore hjemlige Farvande har der ikke fundet Ændringer af større Betydning Sted. Der er sluttet forskellige Baade for Erts fra Sverrig til Tyskland, ligesom der fortsat kan placeres Tonnage fra tyske Havne til Norge og Sverrig. Raterne for disse Forretninger er uforandrede, og det samme gælder i Salpeterfarten fra Skiensfjorden til Danmark, hvor der stadig placeres adskillige Skibe. Det har været lettere at faa Sten i den forløbne Uge for Kul og Koks fra Tyskland, og som noget nyt kan nævnes, at der er sluttet forskellige Baade for Kul og Koks fra Danzig/Gotenhafen.

### »DAGMAR«

Udenrigsministeriet meddeler:

Ifølge Indberetning til Rederiet J. Lauritzen, København, er det Rederiet tilhørende S/S »Dagmar« krigsforlist, antagelig i Begyndelsen af Juni i Aar paa Rejse i engelsk Fart.

Af Besætningen er følgende omkommet:

1. Maskinmester *Frode Emil Pedersen*, København.
2. Maskinmester *Theodor Bendiks Pedersen*, Lunde, Jylland.

Donkeymand *Daniel Conrad Christiansen*, Helsingør.

De Paagældendes Paarørende har faaet Underretning.

S/S »Dagmar« var paa 844 Br. Tons og bygget 1922.

»Dagmar«s 1. Maskinmester, den 35aarige *Frode Emil Pedersen*, var fra København, Søn af Tilskærer Hans Chr. Pedersen. Han var uddannet som Maskinarbejder hos Burmeister & Wain, tog Maskinisteksamen i 1926 og blev Aaret efter ansat i Rederiet C. K. Hansen som 3. Maskinmester. Ved Dygtighed og Pligtroskab arbejdede han sig frem til Posten som 1. Mester paa »Dagmar«. Maskinmester Frode Emil Pedersen efterlader sig en ung Enke.

### DE, DER BLEV DERUDE

Maskinmestrenes Medlemsblad »Maskinmesteren« hedder det:

Tid efter anden indløber Meddelelser om Krigsforlis af danske Skibe eller Skibe med delvis dansk Besætning, hvorved adskillige af vore Kolleger har fundet Døden. Som Regel kommer disse Sorgens Budskaber længe efter vedkommende Skibs Forlis — grundet paa de vanskelige udenrigs Forhold. Men hvert eneste Budskab er en Kilde til Fortvivelse og Sorg.

Saa fik de altsaa ikke Far eller Mand at se mere — ikke en Grav at frede om — ingen Underretning om hvor eller hvorledes Ulykken er sket.

Kun dette ene: at han er omkommet ved Krigsforlis.

I dybeste Medfølelse og Deltagelse samler vore Tanker sig om Hjemmene, hvor Dødsbudskabet var Afslutningen paa mere end et Aars pinefuld og uvis Venten paa at høre fra ham, der betød saa meget for dem.

Hvor er der blevet længtes og savnet — og grædt i disse Maaneder.

Vi, hans Kolleger, sænker i dybeste Ærbødighed Fanen over hans Minde. Vi føler mere end Ord kan udsige — og *maa* udsige.

Disse Mænd var gode, danske Mænd og trofaste Kolleger, som fandt Døden midt i den Gerning, som var deres, og som de pligtopfyldende bestred til det sidste.

Foruden de mange, vi allerede har omtalt her i »Maskinmesteren«, er i den senere Tid følgende Kolleger faldet paa deres Post:

*Mogens Albert Weber Hansen*, København, S/S »Algarve«.

*Thorvald Elb*, København, S/S »Algarve«.

*Hans Bent Holten-Bechtolsheim*, København, S/S »Liguria« (svensk).

*J. P. Sandbjerg, Odense*, S/S »Irene Maria«.

*Jens Børge Mikkelsen*, Hjørring, M/S »Stureholm« (svensk).

*Edgar Juul*, Søborg, S/S »Irene Maria«.

*Carl Gottschalck*, København, S/S »Irene Maria«.

*C. M. L. Carlsson*, København, S/S »London«.

*Hartvig Carsten Svendsen*, Aalborg, M/S »Olga S.«.

*H. C. V. Jørgensen*, Gentofte, D/S A. P. Møller.

*J. P. M. Hansen, Nexø*, D/S A. P. Møller.

*M. Høller Bunde*, Gentofte, D/S A. P. Møller.

*Fred over deres Minde.*

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL 1941

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, medens nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1941.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa *samtlig*e danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i *Januar Kvartal 1941* androg 2,400. Reg. Tonnagen udgjorde 575,000 N.R.T., og der udlossedes 760,000 Tons Gods og indladedes 260,000 Tons.

### Skibsfarten paa *samtlig*e danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons Netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t	Indladet Gods 1000 t
Januar Kvartal 1941..	2,400	575	760	260
Oktober — 1940..	14,900	1,593	1,942	798
Juli — — ..	15,800	1,714	1,765	753
April — — ..	15,200	1,803	1,936	856
Januar — — ..	3,700	1,453	1,463	330

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Januar Kvartal 1940, viser den samlede Skibsfart en stærk Nedgang, saavel hvad angaar Antallet af Anløb og Skibenes Registertonnage som med Hensyn til den transporterede Varemengde. Ved Vurderingen af denne Nedgang, der har reduceret Antallet af Anløb til ca. to Trediedele, Registertonningen til ca. to Femtedele, den udlossede Godsmængde til godt Halvdelen og den indladede Godsmængde til ca. fire Femtedele, maa det lages i Betragtning, at Isvanskeligheder i omfattende Grad har gjort sig gældende i begge de omtalte Kvartaler.

Til København indløb ca. 500 Skibe paa ca. 240,000 N.R.T.; der udlossedes 410,000 Tons Gods og indladedes 35,000 Tons. Rutearten paa *samtlig*e danske Havne faldt fra 1800 til 800 Anløb, Tonnagen fra 501,000 til 160,000 N.R.T., den udlossede Godsmængde fra 165,000 til 69,000 Tons og den indladede Godsmængde fra 179,000 til 83,000 Tons.

### Rutearten paa *samtlig*e Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons Netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t	Indladet Gods 1000 t
Januar Kvartal 1941..	800	160	69	83
Oktober — 1940..	3,800	548	196	195
Juli — — ..	4,500	740	173	227
April — — ..	4,000	702	229	235
Januar — — ..	1,800	501	165	179

### Skibsfarten paa København.

	Indgaaende Fart:	Antal Skibe	Reg.-Tons netto	Ladning/Tons
Januar Kvartal 1941 . . . .	510	238,643	409,744	
heraf Ruteart <sup>1)</sup> . . . . .	147	51,136	41,249	
Januar Kvartal 1940 . . . .	929	636,017	714,385	
Udgaaende Fart:				
Januar Kvartal 1941 . . . .	478	191,591	34,888	
heraf Ruteart <sup>1)</sup> . . . . .	136	47,504	27,948	
Januar Kvartal 1940 . . . .	928	604,443	131,000	

<sup>1)</sup> Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø ikke medregnet.

Til *samtlig*e Provinshavne indløb i Januar Kvartal 1941 ca. 1,900 Skibe paa godt 0,3 Mill. N.R.T., som udlossede 350,000 Tons Gods og indladede 225,000 Tons.

Statistiken indeholder Oplysninger om Antal Anløb, Registertonnage og udlosset og indladet Godsmængde i hver enkelt af Danmarks Provinshavne. Nedgangen er ingenlunde jævnt fordelt, visse Havne har endda udpræget Fremgang. Antagelig skyldes dette i nogen Grad Isforholdene, der kan have artet sig forskelligt og i visse Tilfælde bevirket, at Skibe, som skulde have været til den ene Havn, i sidste Øjeblik har maattet anløbe en anden. Ganske enkelte Havne, nemlig Roskilde og Bogense, har overhovedet ikke været besejlet i Januar Kvartal, hverken i Fjor eller i Aar, og Nysted og Saksøbing har ikke været besejlet i første Kvartal i Aar.

## NY LAANEORDNING FOR SØFOLK

Finansudvalget har givet Tilslutning til en Bevilgning paa 70,000 Kr. i særlig Anledning. Danske Søfolk, der har været om Bord i danske Skibe, rekvireret af krigsførende Magter, vender som Regel tilbage til Landet med Hyretilgodehavender, der ikke kan udbetales paa Grund af Krigsforholdene, og i mange Tilfælde har disse Folk staaet ganske uden Eksistensmidler ved Hjemkomsten. Den nye Bevillings Midler skal nu anvendes til Udredning af Laan paa disse Tilgodehavender, og Laanene kan ydes til indtil 75 pCt. af Hyrekravets Paalydende.

Endvidere er der bevilget ialt 50,000 Kr. til forskudsvis Betaling af Erstatninger for Ejendele, som Søfolk har mistet under Ophold i krigsførende Lande. Der er altsaa nu sørget for, at vore Søfolk ikke staaer uden Midler, naar de paa Grund af Krigsforholdene maa vende tomhændede tilbage til Danmark. Endelig er der ogsaa truffet en Ordning, der sikrer Søfolks Feriepenge, selv om den normale Indløsningsfrist er udløbet.

## MANGELN PAA TONNAGE

Mangelen paa Tonnage bliver mere og mere følelig, og Lande, som tidligere ikke har givet sig af med Søfart, opretter nu Rederier, ligesom flere Lande har planlagt betydelige Udvidelser af deres Handelsflaade. Paa den svenske Søfartsrigsdag for nogen Tid siden blev det oplyst, at man regnede med en meget stor Reduktion af Verdenstonnagen, naar Krigen var forbi, og man fandt det paakrævet at skride til Udvidelser af Skibsbyggerierne. Spørgsmaalet om Bygning af Serie-Skibe blev ogsaa behandlet og set i Forbindelse med en eventuel Løsning af Arbejdsløshedsspørgsmaalet. I Spanien har man i Maj vedtaget en Lov om Statsstøtte i Form af Præmier for at skaffe Landet en moderne Handelsflaade. Der opføres aarlig et Beløb paa 25 Mill. Pesetas til dette Formaal paa Budgettet, og fra Frankrig meldes der om Genopbygning af Handelsflaaden. Her er det bemærkelsesværdigt, at der skal bygges Skibe paa ca. 9000 Tons med en Fart paa 15—20 Sømil.

## NATIONALBANKENS BALANCE

Nationalbankens Balance var pr. 15. Juli saa godt som uændret fra Ugen før, den viste blot en Nedgang paa 4 Mill. Kr. Paa Aktivsiden var Guldbeholdningen forringet med 2,5 Mill. Kr. til 100,3 Mill. Kr. Endvidere steg Clearing Konti med Udlandet med 10 Mill. Kr. til 619,6 Mill. Kr. Kontoen Udlaan og diskonterede Veksler faldt med 13,9 Mill. Kr. til 59,2 Mill. Kr., og endelig gik Kontoen diverse Aktiver 3,5 Mill. Kr. ned til 840,7 Mill. Kr. Paa Passivsiden formindskedes Seddelcirkulationen med 20,4 Mill. Kr. og udgør nu ca. 683,4 Mill. Kr. Folie, Konto-Kurant etc. steg fra 782,4 Mill. Kr. til 797,6 Mill. Kr., mens Clearing Konti med Udlandet gik 1 Mill. Kr. op til 8,3 Mill. Kr.

## RATIONALISERING AF SKIBSBYGGERIET I ENGLAND

England bestræber sig selvfølgelig af al Kraft paa at forbedre Situationen for sin Handelsskibsfart, og selv om der ganske vist ikke længere publiceres nogen Statistik vedrørende Skibsbygningsvirksomheden, kan det dog anslaaes, at man nu skulde være oppe paa en Aarskapacitet paa henvend 1½ Million Tons.

Overgangen til Seriebygning, hvorved Dele til Skibene færdigbygges ved Staalværker inde i Landet og senere kun monteres ved Værfterne, skal i høj Grad have lettet Produktionen. Dette System har først og fremmest muliggjort Optagelsen af Driften ved de nedlagte Værfter. Hvilken Produktionskapacitet disse

Værfter repræsenterer, fremgaar deraf, at der i den omfattende Rationaliseringsperiode i Aarene 1925—1935 nedlagdes Dokker og Værfter med en samlet Aarskapacitet paa godt 1 Million Ton. De for Igangsættelsen nødvendige Fagarbejdere, som med Rationaliseringen overførtes til andre Arbejdsfelter, har i stor Udstrækning kunnet tilbageføres til deres gamle Fag. For at kunne udnytte Tonnagen mere effektivt, har man yderligere bestræbt sig paa at rationalisere Lastnings- og Losningsarbejdet i Havnene, og der skal i saa Henseende være naaet væsentlige Resultater.

Iøvrigt kan det nævnes, at det engelske Skibsfartskammer Chamber of Shipping of the United Kingdom og Rederforeningen i Liverpool Liverpool Shipowners Association har oprettet et engelsk Skibsfartsraad General Council of British Shipping. Dette nye Raad, der kommer til at bestaa af 20 Medlemmer, skal varetage engelske Interesser indenfor samtlige Skibsfartens Omraader og omfatter saavel den transatlantiske Trafik som Kystfarten.

## JAPANS TANKFLAADE

Japanerne har i nogen Tid haft Vanskeligheder med deres Tilførsel af Olie, bl. a. fordi udenlandske Tankskibe i meget ringe Udstrækning har været tilgængelige. Som en Følge heraf har Industridrivende og Redere i Tokio ifl. »Schiffbau« besluttet at danne en Organisation med Formaal at bygge Tankskibe. Denne Organisation skal arbejde med en betydelig Kapital og Planen gaar ud paa snarest at bygge en Tankflaade paa 200,000 Tons.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Danmarks største Kutter bygges i Nyborg

Den største Kutter, der for Tiden bygges her i Landet, søsattes forleden fra Nyborg Skibs- og Baadeværft (Skibsbymester C. E. Jensen).

Skibet, der maaler 55 Tons, bygges for Skipper Chr. Venøs Regning. Det skal anvendes til helt moderne, rationelt Fiskeri.

Byggematerialet er hovedsagelig Eg — af bedste Sort — udsøgte, svære Spantedimensioner med ekstra Forstærkninger. Saavel Skroget som Apterungen paa Dækket og om Læ repræsenterer smukt og solidt Arbejde. Der indsættes et særligt kraftigt Fremdrivningsmaskineri. Det bestaar af en 240 HK. Hundested-Motor (i øvrigt den største og kraftigste Motor, som til Dato er leveret fra Hundested Motorfabrik).

Desuden udstyres Kutteren med en gennemført moderne elektrisk Installation og bliver det første danske Fiskerifartøj med Ekkolod. Den forsynes med specielt Trawlvaad og Snurrevaad og desuden Redskaber til Fiskeri af forskellig Art, hvoraf en Del er anskaffet fra Udlandet. Det er Meningen foreløbig at sætte ind med Fiskeri af Sild og Tunfisk efter systematiske Metoder.

### Lovforslag om Skibssalg

Den uruguayanske Regering har over for Parlamentet fremsat et Lovforslag, hvorefter Salg og Chartring samt Overdragelse af Skibe af enhver Art og Størrelse, som er indført i den uruguayanske Skibsliste, ikke skal være tilladt uden speciel Tilladelse fra Regeringen. I Forslaget hedder det endvidere, at en saadan Tilladelse kun gives i Tilfælde, hvor Køberen er af uruguayansk Nationalitet og bor i Landet. Selskaber, som har Sæde i Uruguay, har derfor ogsaa Lejlighed til at erhverve Skibe, saafremt Tilladelse opnaas. Grunden til dette Lovforslag maa søges i Mangelen paa Tonnage.

### Rønne Havn

Rønne Havns Regnskab for 1940—41 udviser et Driftsunderskud paa 12,187 Kr. Byraadet har godkendt Regnskabet og efterbevilget de forskellige Overskridelser. Kommunebogholder Mikkelsen fremhævede ifølge »Bornh. Avis«, at det trods Underskudet var et godt Regnskab, idet Indtægterne ikke har svigtet i saa høj Grad, som man havde frygtet.

### Nye japanske Malmskibe

I den nærmeste Tid vil der ved japanske Værfter blive søsat tre Malmskibe paa 8,000 Tons d.w., som har særlig Interesse paa Grund af deres høje Fart. De vil blive hurtigere end alle japanske Fragtskibe og vil kunne gøre Rejsen fra Tayeh i den kinesiske Provins Hupch til Yokohama paa omtrent det halve af den Tid, der nu medgaar til denne Strækning. Disse Skibe udgør den første Gruppe af saadanne Skibe, som det japanske Handelsministerium lader bygge og som skal administreres af Nippon Seitetsu K. K.

Der er store Planer om en Udvidelse af den japanske Havn Osaka i Løbet af de næste 10 Aar. Ialt skal der til denne Udvidelse bruges 150 Mill. Yen. Havneanlæggene vil blive udvidet 15 km mod Syd og der vil blive bygget en ny Mole.

### Hundested Havn

Hundested Havns Indtægter har i Juni Maaned udgjort 4435 Kr., der fordelte sig saaledes: Vareafgift 994 Kr., Fiskeriafgift 3440 Kr.

### Schweiz køber en Honduras-Damper

Schweiz har erhvervet den i New Orleans liggende Honduras-Damper »Tegucigalpa«, 1864 Tons, til Brug i sin oversøiske Tjeneste. Damperen har derefter faaet Navnet »Chasseral«.

### Svensk Damper forlist

Stockholm-Damperen »Iris« er, efter hvad der meddeles til det svenske Udenrigsministerium, kollideret i Taage, og man frygter for, at den er blevet Vrag. Hele Besætningen er blevet landsat i Glasgow.

»Iris« er paa omkring 3000 Tons Dødvægt. Besætningen bestaar af 22—23 Mand. Hvor mange af disse, der er Svenskere, kan Rederiet ikke give nogen Oplysning om. Man anser det dog for givet, at Besætningen repræsenterer mange Nationer.

### Sveriges Udenrigshandel

Sveriges Udenrigshandel i Juni udviser et Udførselsoverskud paa 8,31 Mill. Kr. Udførselen for Juni blev 135,47 Mill. Kr. mod en Indførsel paa 127,16 Mill. Kr. I Maj i Aar viste Udenrigshandelen et Indførselsoverskud paa 43,82 Mill.

### Nye Bestillinger til Holbæk Skibsværft

Holbæk Skibsværft (Indehaver Skibsbygger A. Nielsen) har paabegyndt Bygningen af en ny 150 Tons Fragt-Motorbaad til Skibsfører Valdemar Godtfredsen, Lynæs. Fartøjet, der bygges som Galease, skal forsynes med en 120 HK. Hundested-Motor og være færdig til Aflevering sidst i Oktober Maaned.

Værftet har for Tiden foruden flere mindre Fartøjer fire nye 20 Tons Fiskekuttere til Hundested og to 50 Tons Fiskekuttere til København under Bygning samt 20 Tons Hundested-Kutteren »Togo« under Ombygning.

Værftet, der for Tiden beskæftiger et halvt Hundrede Arbejdere, har maattet lade opføre en ny Byggehal, 45 Meter lang, 25 Meter bred og 15 Meter høj. Hallen skal være Provins-Skibsværfternes største Byggehal.

### Falsterbo-Kanalen

For nylig blev den sidste Jordvold i Falsterbonæs-Kanalen gennembrudt, og dermed var den sidste Skillevej mellem Øresunds og Østersøens Vand faldet.

Man haaber, at man i Midten af August er naaet saa langt, at det første Skib kan sejle igennem.

### Industriens Produktionsindeks

Industriens Produktionsindeks, der beregnes med 1935-Produktionen som Grundlag, er fra Maj til Juni steget 3 Points. Stigningen fordeler sig paa Produktionsmidlerne; Tekstilindustrien har den største Stigning med 7 Points til 94, mindre Fremgang er der for Træindustrien, Sten-, Ler- og Glasindustrien, Jern- og Metalindustrien (5 Points), grafisk- og teknisk-kemisk Industri. Derimod er der nogen Nedgang for Næringsmiddelindustrien, Beklædningsindustrien og Læderindustrien.

Indekstallet for Juni er 97 mod 94 for Maj i Aar og 92 for Juni i Fjor.

Industriens Beskæftigelsestal, der opgøres i Antal Arbejdstimer pr. Arbejdsdag, er for Juni i Aar beregnet til 1,204,000 mod 1,173,000 i Maj. De to tilsvarende Maaneder i Fjor laa Beskæftigelsestallet paa henholdsvis 1,096,000 og 1,117,000 Arbejdstimer.

### Nyt svensk Skib

Ved Øresundsvarvet søsattes for kort Tid siden et af Svenska Ostasiatiska Kompaniet bestilt Fragtmotorskib, som fik Navnet »Bali«. Skibet er af Shelter-Dæk Typen med følgende Hoveddimensioner: Længde 478 Fod, Bredder 64 Fod, Dybde 40½ Fod, Dybgaende 27½ Fod. Skibets Lastekapacitet beregnes til omkring 10,000 Tons d.w. Fremdrivningsmaskineriet vil komme til at bestaa af to Götaverken Dieselmotorer paa tilsammen 9750 I.H.K., og Parten beregnes til 16 Knob. Motorskibet »Bali« er et Søsterskib til M.S. »Tonghai«, som leveredes fra Götaverken i December og til M.S. »Mindoro«, som er under Bygning ved Götaverken.

### Eksamensresultater

Ved de i Juni/Juli 1941 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserproven* mødte 5 Eksaminander, som alle bestod.

Til *Maskinpasserproven* mødte 9 Eksaminander, som alle bestod.

Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 72 Eksaminander, hvoraf 63 bestod.

Til *Den udvidede Maskinisteksamens:*

*Hjælpefag* mødte 87 Eksaminander, hvoraf 82 bestod.

*Maskinfag* mødte 87 Eksaminander, hvoraf 85 bestod.

*Elektroteknisk Fag* mødte 87 Eksaminander, hvoraf 80 bestod.

Til *Elektroinstallator-Proven for Maskinister* mødte 59 Eksaminander, hvoraf 45 bestod.

### Oversøisk Ladning til Göteborg

Forleden ankom en oversøisk Ladning til Göteborg, idet Tankskibet »Saturnus«, efter at have passeret Krigszonerne med frit Lejde fra begge krigsførende Parter, lagde ind i Havnen med 14,000 Tons Olie om Bord.

### Havneplaner i Rotterdam

I Rotterdam beskæftiger man sig med omfattende Planer til Forbedring og Modernisering af Havnen, idet man gaar ud fra, at der vil blive stillet store Krav til Rotterdams Havn, naar Krigen hører op. Skønt den største Del af Havneanlæggene forblev uberørt af Kampene, saa led dog en Del Firmaer Tab, og nogle af dem vil derfor bygge nye Kontorer og Pakhuse. Der skal ogsaa bygges nye Kølehuse, hvor man særlig har Opmærksomheden rettet paa Hurtigfrysningemetoden. Desuden er 2 Korn-

og Soyabønneeleveratorer under Bygning. De skal arbejde efter en ny Metode og have en Ydelse paa 500 Tons/Tim. Fundamenterne til flere Bygninger er allerede støbt og Materialeleverancerne sikret.

### Panamakanalen

Kommandanten for Havnen i Christobal (Panamakanal-zonen) har udstedt en Forordning om at Skibe ikke kan løbe ind i eller ud af Havnene i Christobal og Balboa efter Mørkets Frembrud.

### Scrapjernseksporten i U.S.A.

Scrapjernseksporten i U.S.A. gik i Marts 1941 ned til 54,383 Tons til en Værdi af 1,027,826 Dollars. I Februar udgjorde den 74,378 Tons og en Værdi paa 1,455,512 Dollars og i Marts det foregaaende Aar 205,928 Tons til en Værdi af 3,4 Mill. Dollars.

### Hurtig Ekspedition i Portugal

Det danske Gesandtskab i Lissabon rapporterer, at der ved et portugisisk Lovdekret af 28. Juni i Aar er blevet fastsat visse Bestemmelser vedrørende Skibes Ophold i portugisiske Havne. Bestemmelserne tilsigter at undgaa, at Skibe opholder sig for længe i Havnene af Hensyn til Levnedsmiddelproblemet.

Det bestemmes, at saalænge den nuværende Krigssituation varer, kan den nationale Korporation for Handelsflaaden (Junta Nacional da Marinha Mercante) for alle Havne paa Fastlandet og omliggende Øer fastsætte, indenfor hvilken Tidsfrist Ind- og Udladning af Ladninger i Skibe skal være udført, og ovennævnte Korporation kan yderligere bestemme, hvor meget flydende Materiel (Læglere o. s. v.) og hvor meget Arbejdskraft, der skal anvendes ved Ind- og Udladninger. Hvis de ansvarlige Parter ikke drager Omsorg for, at Tidsfristerne overholdes, kan Korporationen lade Arbejdet udføre paa Parternes Regning.

Yderligere fastsættes det, at Varer, der er udladede, ikke kan fortoldes, førend det er godtgjort, at alle paa-løbne Transportudgifter er betalt, eller at der stilles Garanti i saa Henseende. I Tilfælde af, at Tidsfristerne overskrides, kan der idømmes Bøder paa indtil det dobbelte af det for Overliggedagene skyldige Beløb.

### Generalforsamling

Østbornholms Dampskibsselskab afholdt forleden Generalforsamling paa Hotel »Jomfrubjerget« i Almindingen.

Selskabets Driftsregnskab, der balancerede med 683,017 Kr., viste, at der paa Driften i 1940 har været et Under-skud paa 30,844 Kr., hvilket afholdes af den fra Aaret forud overførte Kassebeholdning paa 54,491 Kr.

Efter en Drøftelse af Betimeligheden af at sælge det ene af Selskabets Motorskibe, dersom et acceptabelt Tilbud skulde fremkomme, foretoges en Afstemning til Vejledning for Bestyrelsen. Der blev ved denne afgivet 446 Stemmer for Salg i givet Fald og 47 imod.

Baggrunden af denne Drøftelse og Afstemning er, at der paa et tidligere Tidspunkt har foreligget et Tilbud om Køb af et af Selskabets Skibe, ved hvilken Lejlighed det imidlertid af en ekstraordinær Generalforsamling vedtoges ikke at sælge.

### Lodserne i Uniform

Nu træder Uniformeringsreglementet for det danske Lods-væsen i Kraft, og dermed afsluttes et tilsyneladende endeløst Diskussionsspørgsmaal indenfor Lodskredse foreløbigt.

Lige til de senere Aar har de danske Lodser ikke været uniformeret, og rent bortset fra deres faglige Dygtighed og Lodseriernes aarhundredgamle Traditioner har det overfor Offentligheden forekommet som en Mærkværdighed at se danske Lodser paa Skibenes Kommandobroer i de mest forskelligartede Paaklædninger: med stiv Hat, blød Hat, Sixpence — i lyst Tøj, i mørkt Tøj osv. — medens svenske, tyske og engelske Lodser altid møder om Bord i de lodssøgende Skibe i ulastelige Uniformer, der tilkendegiver, at den Mand, der entrer Skibet, er en autoriseret

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

Myndighed, der nu overtager Ansvaret for Skibets videre Sejlads.

Indenfor den danske Lodsforenings Ledelse var man i de senere Aar kommet til Erkendelse af, at Standens Dygtighed og Kvalifikationer ogsaa krævede et vist ydre Tegn — men, med typisk dansk Mentalitet, kunde der ikke blandt Lodserne blive Enighed om noget bestemt Forslag: fuld Uniform — kun Kasket — eller fortsat ingen Uniform. I nogle Aar brugtes — hovedsagelig i Provinsen — en Kasket med et selvkomponeret Lodseblem bestaaende af Anker, Rat og Neptunkrone, indtil Marineministeriet i Fjor efter nærmere Forhandlinger mellem Lodsdirektoratet og Dansk Lodsforening godkendte et fuldstændigt Uniformsreglement for de danske Lodser. Den nye Uniform bestaar af Kasket med kronet Emblem, blaat Tøj med blaa Ankerknapper og med Distinktionerne anbragt paa Jakkens Revers — om det sidste Punkt hersker der dog endnu indenfor Lodskredse stor Uenighed, idet mange Lodser ønsker Distinktioner (Snore) om Ar-mene.

Allerede i Fjor blev Kasketten reglementeret, og fra i Dag er den nye Uniform pligtig ved alle danske Lod-serier.

### Sejlads-Forbud i en Del af Lillebælt og Thisted Bredning

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udstedt en Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i Lillebælt, Nord for Barsø. I Henhold til Bekendtgørelsen er al Sejlads, Udøvelse af Fiskeri samt Opankring forbudt i et Omraade, der begrænses af Linien gennem følgende Punkter:

- 1) 55 Gr. 08,7 n. Br., 9 Gr. 30,4 ø. L.
  - 2) 55 Gr. 09,7 n. Br., 9 Gr. 33,3 ø. L.
  - 3) 55 Gr. 08,7 n. Br., 9 Gr. 33,7 ø. L.
  - 4) Pladsen for Sømærket Sønderballe Hoved.
  - 5) 55 Gr. 07,9 n. Br., 9 Gr. 31,4 ø. L.
- Bekendtgørelsen træder i Kraft straks.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har endvidere udstedt en Bekendtgørelse, hvorefter Sejlads og Op-hold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art ind-til videre er forbudt i et Omraade i Thisted Bredning ved Thisted Havn mod N. og V. begrænset af Kysten og mod S. og Ø., begrænset af en ret Linie gennem to Baaker paa Silstruphoved til en rød- og hvidstribet Bøje paa 56 Gr. 55,7 n. Br., 8 Gr. 43 Min. ø. L. og derfra en ret Linie gen-nem Thisted Andelssvineslagteris Skorsten.

Sejlads til og fra Thisted Havn er dog tilladt i Fyrlinien og skal foregaa ad korteste Vej.

Bekendtgørelsen træder i Kraft straks og samtidig op-hæves Bekendtgørelse af 8. Oktober 1840 angaaende For-bud mod Sejlads i Thisted Bredning mellem Thisted Havn og Silstruphoved.

### Kockums Jubilæums-Skib

Tankfartøjet »Malmöhus«, som søsattes i Efteraaret i Forbindelse med Kockums Værftets 100 Aars Jubilæum, gik forleden paa Prøvetur, i hvilken bl. a. deltog Repræ-sentanter for Rederiet »Trelleborg Ångfartygs Nya Aktie-bolag«, og Kockums Værftet.

Det nye Tankfartøj har en Kapacitet paa 16,250 Tons d.w. og er forsynet med en dobbeltvirkende Dieselmotor af Kockums M. H. V.-Type med 5500 Akselhesterkræfter, som giver Fartøjet en Fart af 14½ Knob fuldt lastet.

Et Søsterskib til »Malmöhus« er iøvrigt for kort Tid siden blevet søsat hos Kockum for samme Rederis Reg-ning. Det fik i Daaben Navnet »Falsterbohus«.

### Kerteminde-Fiskekutter sænket af en Lastdamper

Den store, nye Fiskekutter »Lisbeth« fra Kerteminde blev forleden sejlet ned mellem Romsø og Refsnæs. Kut-terens Banemand var en Fragtdamper, der med stor Kraft styrede lige ind mod Kutteren, og da Kutteren som Følge af den tunge Trawl var saa godt som ude af Stand til at manøvrere, kunde Paasejlingen ikke undgaas. Der var to Brødre om Bord i Kutteren. De blev begge slynget i Vandet, men da de begge er gode Svømmere, varede det ikke længe, før de stod velbeholdne paa Lastdampe-ren. Fiskerne vil lide et stort Tab.

### 7 danske Skibe i Sydamerikafart

Efter hvad Associated Press meddeler, har Skibsfarts-myndighederne bortchartret 7 af de beslaglagte 34 danske Skibe til »Marine Transport Company« og »Grace Line«. Skibene skal hovedsagelig gaa i Fart paa Sydamerika.

### Skibskøb

Brdr. Hansen, Ommel, har købt Dæksbaaden »Roma« af Rudkøbing. Baaden faar installeret ny Motor. Det er Ejerens Plan at indsætte Baaden i Tørvefart mellem Langeland og Ærø.

## PERSONALIA

### Dobbeltjubilæum

Mandag fejredes et usædvanligt Dobbeltjubilæum i Dansk-Fransk Dampskibsselskab. To af Selskabets Kap-tajner, de to Brødre Poul Haure-Petersen og Knud Haure-Petersen havde 25 Aars Jubilæum som Skibsførere i »Dansk-Fransk«.

Jubilæarerne indtraadte i Selskabet, da det overtog fire Skibe fra Dampskibsselskabet »Skandia« — Rederiet Schack Steenberg & Co., og de har i Aarenes Løb været Førere af forskellige Damp- og Motorskibe.

De to Brødre, der er født i Rønne henholdsvis 1883 og 1886, hører til Selskabets dygtigste og mest ansete Førere, der overalt i Verden har repræsenteret deres Re-deri paa bedste Maade. Kaptajn Poul Haure-Petersen, der er Fører af M/S »Slesvig«, opholder sig for Tiden i Udlandet, mens M/S »Normandiet«, der føres af Kaptajn Knud Haure-Petersen, ligger oplagt herhjemme.

### Jubilæum

Maskinmester paa Orlogsværftet P. Claudi havde d. 22. ds. 40 Aars Jubilæum paa Værftet.

### 50 Aar

Skibsmægler i Rønne, Kaptajn Chr. Petersen, fyldte 24. Juli 50 Aar.

Han er født i Allinge, hvorfra han i 1906 kom til Søs med Galeasen »J. P. Holm«. Efter at have sejlet som Matros med en Række danske og norske Sejlskibe kom han paa Navigationsskolen i Rønne, hvorfra han tog Styr-mands- og Skibsførereksamen.

I 1916 blev han ansat som Styrmand i Dansk-Norsk Dampskibsselskab, og det paafølgende Aar overlevede han i Nordsøen et Forlis med Damperen »Frisia«. I 1920 blev han ansat som Fører af 4-mastet Skonnert »Kongedybet«, tilhørende Rederi-Aktieselskabet Dragør, København. Siden 1934 har han været bosat i Rønne som Skibsmægler.

### Dødsfald

Hlv. Betjeningsmand ved Redningsstationen i Lyngby i Thy Josef Chr. Sørensen er død 80 Aar gammel. Sørensen har gjort Tjeneste i Redningsvæsenet fra 1882 til 1920 og har i den Tid været med til at redde 44 Menneskeliv.

Efter nogen Tids Sygdom er Kongofareren, forhenværende Skibsfører Siegfred H. L. Duhst død, 81 Aar gl.

Kaptajn Duhst kom til Søs som 14 Aars Dreng og sej-lede paa de store Have med Clippere, paa Kinakysten og rundt Kap Horn, før han vendte Kursen hjem for at tage dansk Styrmandseksamen. Han sejlede nogle Aar som Styrmand, men da den belgiske Regering søgte danske Sømænd, tog han Chancen og fik i Kongo Skibe at føre. Han var der kun ret kort Tid, fra 1889 til 1891, da han maatte tage hjem for at blive helbredet for en Leversyg-dom, han havde paadraget sig.

I sin Kongo-Tid var Duhst med til at anlægge nye Po-ster dybt inde i Landet og førte Soldater-Transporter ind til disse Poster.

Paa 50 Aars Dagen for sin Ansættelse i Kongostaten fik han af den belgiske Legation overrakt en Guld-Plaquette, en ogsaa i Belgien sjælden Udmærkelse.

Efter sin Hjemkomst fra Kongo kom han ind i Det forenede Dampskibsselskab, først som Skibsfører og se-nere, paa Grund af svigtende Helbred, paa Kontoret, som han først forlod 1924.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

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

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

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

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

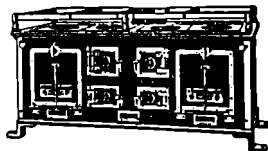
**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

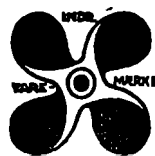


TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

BRUNDLAST 1048

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



til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

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

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
V A S A (Finland)

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

Grundlagt 1874

**Th. Höeg + Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

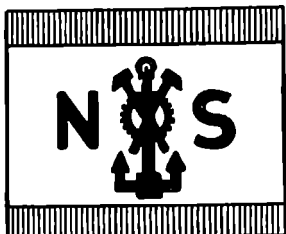
Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13770.

# 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.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

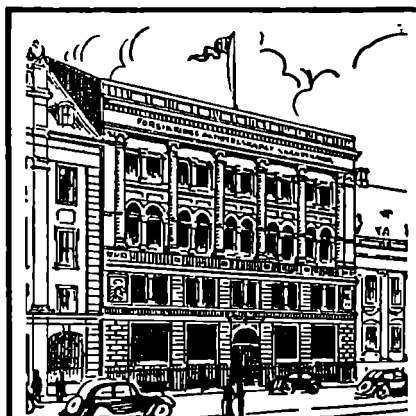
GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

### *Scandinavian Shipowners* AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

**SKANDINAVIA**  
KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN  
TELEFON C.9316



## 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 6,2 m. Ved Enghavn Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

**Afgift af Fartøjer m. m.:** 16 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

**Ingen Lodsvang.** Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

**Bugsøring:** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsøring af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsøres.

**Ballast,** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

**Losning og Ladning.** I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

**Dybder ved daglig Højvande:** I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Breddede 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtotønder og flere Fyrlinier. — **Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):** Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lodsvang.** Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeplatformer og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

**Indsejlingsløbet** 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. **Havneafgift:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. **Ingen Lodsvang.** Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. **Ballast.** 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## 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 1003 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. **Losning og Ladning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Havnepenge** for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. **Faste Takster.** **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N.R.T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **Vand:** I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

**Vanddybde** i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,00 m. **Indsejlingsfarvandet** vel afmærket, Havnen kan besesjes ogsaa om Natten. **Ingen Lodsvang.** **Havneafgift:** Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. **Vand:** 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

**Rende** 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. **Indsejlingen** gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsøring** uforud. **Ingen Lodsaftg.,** naar Lods ikke benyttes; ellers moder. **Afg. Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Loan. og Lastn.** besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

**Indsejlingsløbet** Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg.:** Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsøring (se Lodsl.). **Bugsøring** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderat Takster. **Dobb. Jernbanespor** ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 30

FREDAG 1. AUGUST 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den politiske Spænding i det fjerne Østen har naaet et nyt Højdepunkt i den forløbne Uge ved Japans Besættelse af Støttepunkter i fransk Indo-Kina. U. S. A.'s, Englands, de britiske Dominions og hollandsk Ostindiens Reaktion heroverfor har foreløbig indskrænket sig til Foranstaltninger paa det økonomiske Omraade, men ganske vist Forholdsregler af en saadan Karakter, at de, saafremt de bliver ført ud i Livet i deres fulde Skarphed, vil medføre en praktisk talt total økonomisk og finansiel Blokade af Japan. Teoretisk set skulde Japan kunne skaffe sig en Del af de for Landet saa nødvendige Raastoffer fra Mellem- og Sydamerika, f. Eks. den saa stærkt attraaede Olie fra Mexico og en Del vigtige Ertse og Metaller fra Ecuador, Peru, Chile og Brasilien, men i Praksis vil det utvivlsomt vise sig, at den engelsk-amerikanske Indflydelse i disse Lande er mere end tilstrækkelig stærk til ogsaa at afskære Japan fra denne Mulighed. Hvilken Linie den storpolitiske Udvikling i det fjerne Østen vil følge i den kommende Tid er skjult bag Fremtidens Slør.

En storpolitisk Krise af den Art, der raader i det fjerne Østen, vilde under normale Forhold have medført en voldsom Reaktion paa Fragtmarkedet, og det er naturligvis ogsaa muligt, at en saadan har fundet Sted, selv om inlet i de sparsonne Rapporter, der foreligger om det oversøiske Fragtmarked tyder herpaa. Saltraterne fra de forindiske Saltpladser til Calcutta viser tværtimod en mindre Tilbagegang, nemlig fra 35 Rupees til 33 Rupees fra Navlakhi til Calcutta, og Ris fra Rangoon til Shanghai indikerer stadig 190/-. Om det engelsk-amerikanske Shippingsamarbejde foreligger der ikke yderligere Nyheder. Der meldes om livlig Efterspørgsel for Erts fra Forindien til U.S.A. Atlantic til \$26.—, men det er næsten umuligt at finde fri Tonnage i denne Trade. I de frie Markeder er der stadig Anvendelse for Tonnage for Korn fra River Plate til Portugal til \$53.—, og en Baad rapporteres sluttet for tungt Korn fra Northern Range til Lissabon til \$ 26.—. Iøvrigt skal amerikansk Tonnage være sluttet for Kul fra Hampton Roads til Buenos Ayres til \$8.50, hvilket er en Nedgang paa \$2.— i Forhold til sidste Slutning. Hørfro River Plate, U.S.A. Atlantic indikerer \$24.—.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene rolige. Der kan stadig placeres Tonnage for Erts fra Sverige til Tyskland, ligesom der kommer en Del nye Trælastordrer paa Markedet. Raterne for disse Laster er som bekendt fastsatte. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har det været noget vanskeligere at arrangere Sten i den forløbne Uge.

### SKIBSFARTENS BETYDNING.

Saa vel vore Søfolk som Ikke-Søfolk burde have Øjnene aabne for det store og for Menneskeheden betydningsfulde i Sømandserhvervet, skriver den finske Historiker Dr. Eirik Hornborg i en Artikel i »Finlands Sjöfart«. Det hedder deri:

Sømandsbestillingen er ikke en Bestilling som en hvilken som helst anden, det er en Virksomhed, som opretholder den lige siden Oldtiden vigtigste Drivkraft

for den menneskelige Kulturs Udvikling og Vækst. Man kan blot søge at forestille sig, hvorledes Forholdene havde været, saafremt Menneskene ikke havde lært at befærde det hindrende Element, Vandet, som Færdselsvej. Først og fremmest var Menneskeslægtenes Udbredelse blevet stærkt begrænset: vidtstrakte Kontinenter, som nu rummer en betydelig Del af Jordklodens Befolkning, vilde aldrig være blevet be- traadt af Menneskesfod. For det andet var Menneske- heden forblevet opdelt i et stort Antal mindre Grup- per, mere eller mindre isolerede og derfor hovedsage- lig hver især henvist til de Hjælpekilder, deres Hjem- land bød dem. En højere Kulturform var aldrig op- staaet, thi Kulturens Livsnerve er Udbyttet af samlede Erfaringer, Opfindelser, Naturprodukter og lignende menneskeligt Arbejde, og dette Udbytte forudsætter Søfart. Gennem Tiderne var Søfartens Rolle relativt endnu større end i vore Dage, thi nu medvirker tek- niske Hjælpemidler af forskellig Art — Jernbaner, Automobile, Flyvemaskiner, Telegraf o. s. v. — til at fremme Forbindelserne ikke blot til Lands, men og- saa tværs over Havene, men de har ikke gjort og kommer ikke til at gøre Søtransporterne overflødige. Søfarten er stadig en uomgængelig nødvendig og over- ordentlig betydningsfuld Faktor i Arbejdet for Kul- turens Opretholdelse og Udvikling. Hvad f. Eks. Raa- vare- og Levnedsmiddeltransporternes Ophør kan be- tyde, fremgaar med skræmmende Tydelighed af de katastrofale Følger, som deres Indskrænkning under Krigstid medfører.

Det kan være paa sin Plads at paapege, at Europas Forspring fremfor de øvrige Verdensdele — et For- spring, som bl. a. har givet sig Udtryk i, at store Om- raader uden for Europa i vore Dage er befolkede med Mennesker af europæisk Afstamning — utvivlsomt skyldes den Kendsgerning, at Europæerne var de før- ste, som tilfredsstillende løste Oceansejlingens Pro- blem.

Ogsaa under fredelige Forhold er Sømandsfaget al- tid blevet regnet som hørende til de forholdsvis far- lige Beskæftigelser. De med selve Levevejs for- bundne Risikomomenter er imidlertid i Tidens Løb dels elimineret, dels formindsket. Oceansejlingens gamle Plager, de epidemiske Sygdomme og Skørbugen, er forsvundet, ligeledes Søoveriet; de Farer, som for- aarsages af Vind, Strøm og daarlige Søkort, er enten overvundne eller begrænsede. Dog staar tilbage til- strækkelig mange Slags Farer til, at Sømandslivet sta- dig kan betegnes som et af de Fag, som af sine Ud- øvere foruden Fagduelighed ogsaa kræver Mod og Be- sluttsomhed.

Gælder dette i Fredstid, saa gælder det i mange- dobbelt Forstand i Krigstid. Søfartens store Betyd- ning for Økonomi og Folkeforsyning har altid gjort den til et opmærksomt Formaal for de krigsførende Operationer. Gennem Blokade søgte man at lamme Søtrafikken, og Handelsfartøjer opbragtes til Søs. Dette skele tildels af Krigsskibe, men i stor Udstræk- ning ved Hjælp af private Fartøjer, som af vedkom- mende Regering havde erholdt saakaldt Kaperbrev. Langt ind i 1800-Tallet var Vaabentechnikken ikke meget mere udviklet, end at et Handelsfartøj uden større Udgifter eller Besværligheder kunde bevæbnes som et let Orlogsskib, og med overlegen Bemanding, som gjorde alle dets Manøvrer hurtigere, og gav det

et afgjort Overtag i Nærkamp, kunde en saadan Kaper nærme sig Handelsfartøjer af største og kraftigste Slags. De vilde Kaperbesætningers Fremfærd var ofte ikke meget bedre end Sørøveres.

Kapringen hører nu mere Fortiden til, men siden den saakaldte totale Krigs Principper er proklameret, og Miner, Flyvemaskiner og U-Baade er kommet til Anvendelse i Krigsførelsen, har nye og tidligere ukendte Former af Fare vist sig for Søfarten i Krigstid. Det er ikke længere i første Række et Spørgsmaal om Opbringelse af Handelsfartøj, men om Sænkning, og i meget talrige Tilfælde sker Sænkningen — gennem Mine, U-Baad eller Flyverbombe — uden forudgaaende Varsel og altsaa uden Mulighed for før Katastrofen at tage Forholdsregler til Redning af Mandskab og Passagerer. Ogsaa naar denne Mulighed byder sig, er Risikomomentet ofte meget stort, da Ophold i Redningsbaade i aaben Sø jo er et alt andet end betryggende Opholdssted. Den Humanisering af Krigsførelsen, som tog sin Begyndelse i 1700-Tallet og naaede sin Kulmination i det følgende Aarhundrede, er blevet efterfulgt af en betydelig haardere Opfattelse. Haardheden er af en anden Art end i Fortiden; den personlige Behandling af Fanger, Saarede, Besejrede og Civilpersoner er human i Forhold til, hvad den tidligere var, men de teknisk fuldkommengjorte Krigsmidlers Anvendelse er til Gengæld saa hensynsløs, at Tabet af Liv og Ejendom ikke blot er afskrækkende stort, men ogsaa i overordentlig Grad rammer Ikke-krigsførende. Det er i denne Sammenhæng betegnende, at Storbritanniens Civilbefolkning i den nuværende Krig indtil videre har haft betydeligt flere Døde end den britiske Krigsmagt.

Forholdsvis sværest rammer disse Tab Sømandstanden, idet Handelsfartøjer er efterstræbte og almindeligvis værgeløse Ofre for de krigsførendes hurtige Ødelæggelsesredskaber til Søs, i Vandet og i Luften. Man kan sige, at ikke blot Søfolkene fra de i Krigen deltagende Lande, men ogsaa de neutrale Søfolk uafbrudt løber en Risiko, som kan sidestilles med den, som en Soldat i Felten udsættes for. Selv om Sømandens Risiko maaske, procentvis udregnet, er noget mindre, saa opvejes dette af, at han ikke i Lighed med Soldaten kan tage aktiv Del i Kampen og besvare Skud med Skud. I Stedet har han rene Hænder. Hans Arbejde er positivt, ikke negativt: han sætter sit Liv paa Spil for at holde Samfundsmaskineriet i Gang, for at forsyne Medmennesker med Føde og Arbejdsmuligheder, ikke for at ihjelslaa, nedbryde og ødelægge. Han løber Krigerens Fare og har Krav paa Krigerens Ære uden at være nødt til at bære Byrden af Krigerens blodige Opgave.

Saa vel Søfolk som Ikke-Søfolk burde have Øjnene aabne for det store og for Menneskene betydningsfulde i Sømandens Arbejde. I al sin Glans fremtræder det i Krigstid, naar Havenes Farer gennem Menneskers Forholdsregler mangfoldiggøres. Hvor mange har søgt at gøre sig det klart, hvad Følgerne vilde blive, hvis Søfolkene vægrede sig ved at udsætte sig for Krigens Risiko, og Søfarten derved lammedes? Sømanden, som vover Livet for at lodse Gods over Havet, kan sidestilles med Mænd, som vover Livet til Forsvar for Fædrelandet eller de højeste menneskelige Værdier. Søfarten er aldrig udelukkende et økonomisk Anliggende, og allermindst er den det i Krigstid. Under normale Forhold er den en uomgængelig Forudsætning for Samfundsmaskineriets jævne Gang, for Levestandardens Opretholdelse og Højnelse, for social og kulturel Udvikling, under Krig og Omvæltninger er den en Livsnerve, som, hvis den klippes over, kan fremkalde Opløsning og Undergang. Derfor udfører Søfolkene en Værnepligt af uberegnelig Værdi, og de Mænd, som sætter Livet til under Arbejdet paa Søen, dør som Menneskehedens Helte.

## OMKOMNE SØMÆND

»Medlemsblad for Dansk Styrmandsforening« bringer i sit sidste Nummer Nekrologer over følgende syv Medlemmer af Foreningen, der er omkomne under Udøvelsen af deres Gerning:

Styrmand *Ager Hansen*, Dampskibsselskabet »Progress«. F. i Marstal 17. Februar 1915.

Styrmand *Poul Chr. Larsen*, D. F. D. S., F. i København 13. December 1899.

Kaptajn *Valdemar Andr. Karlsen*, Fører i Dampskibsselskabet »Progress«. F. paa Læsø 9. Juli 1892.

Styrmand *Niels Jacobsen*, J. Lauritzens Rederi. F. i Kellerrup 1. Februar 1912.

Styrmand *Knud Martens Petersen*, J. Lauritzens Rederi. F. i Poulsker 11. November 1914.

Styrmand *Niels Thyssen Oksen*, A. P. Møllers Rederi. F. i Raahede 1. Juni 1912.

Styrmand *Ingolf Arvid Thurøe Hansen*, A. P. Møllers Rederi. F. i København 19. Oktober 1906.

I sidste Nummer af »Frivagten« — det Blad, som J. Lauritzen udsender som et Bindeled mellem Rederiet, Funktionærerne og disse indbyrdes, bringes der smukke Mindeord over otte unge, dygtige Søfolk, der har sat Livet til i Udlandet.

De otte er Styrmand *Niels Jacobsen* fra Kellerrup, Styrmand *Knud Finn Martens Petersen* fra Hals, Styrmand *Otto Helge Blaagaard* fra Korsør, Maskinmester *Frode Emil Pedersen* fra København, Maskinmester *Theodor Bendiks Pedersen* fra Lunde, Maskinassistent *Aage Helge Jensen* fra Nakskov, Fyrbøder *Daniel Konrad Christiansen* og Dæksdreng *Peter Rybjerg Hjorth*.

Om de omkomne — eller savnede Søfolk — oplyser »Frivagten«, at Maskinmester Frode Pedersen i en længere Aarrække havde sejlet i C. K. Hansens Rederi, inden han kom til Lauritzen, Maskinmester Theodor Bendiks Pedersen havde sejlet i A. P. Møllers Rederi, men for begge disse to Mestres Vedkommende gælder det, at de siden 9. April 1941 er skiftet over i Skibe, der tilhører J. Lauritzen.

Alle de tre Styr mænd var lovende Navigatorer, der havde formaet at skabe Respekt om deres Arbejde og havde en smuk Fremtid for sig. Styrmand Jacobsen blev ansat hos Lauritzen i Januar 1938 som Styrmand i »Linda« og gjorde siden Tjeneste i »Najaden« og »Helga«. Han var ugift.

Styrmand Martens Petersen, der var Søn af Distriktsfyrmesteren paa Hals Barre, ansattes i Rederiet i 1937 som 2. Styrmand i Damperen »Anna«. Sidst gjorde han Tjeneste som 1. Styrmand. Han efterlader sig sin Hustru og en lille Datter paa fem Aar.

Styrmand Blaagaard begyndte i Rederiet som Elev i Skoleskibet »Fanø« i 1932 og blev ansat som 3. Styrmand i Damperen »Najaden« i 1939. Han naaede aldrig tilbage fra sin første Udmønstring som Styrmand.

»Frivagten« slutter sin Artikel:

— Vi vil ære Mindet om disse kækkede danske Søfolk, der har sat Livet til under Udøvelsen af deres farefulde Gerning.

## FREMTIDENS GODSTRANSPORT

Det er vistnok den almindelige Opfattelse i alle Lande, at Civil-Flyvningen efter Krigen vil tage et vældigt Opsving. De Erfaringer, der er gjort med Hensyn til Maskiner til militære Formaal, vil sikkert komme den civile Flyvning til Gode, og der kan ventes Præstationer, som man hidtil ikke har kendt.

Den tyske Flyvemaskinekonstruktør Prof. Ernst Heinkel er i disse Dage blevet interviewet og udtaler bl. a. som sin Mening, at det i civil Lufttrafik skal blive muligt med propeldrevne Flyvemaskiner at opnaa en Fart paa 800—850 km i Timen. Naturligvis skal der dog først overvindes en Del tekniske Vanskeligheder. Den mest nærliggende Opgave for Kon-

struktørerne efter Krigen vil blive at lave Flyvemaskintyper, som egner sig til Person- og Fragttransporter over meget lange Strækninger.

»Maaske kommer der paa Atlanterhavsruterne nye Flyvebaade, som kan gaa ned og lande paa Vandet overalt. Det er ogsaa muligt, vi maa benytte sædvanlige Landmaskiner til Flyvningerne over Havene — men i hvert Fald maa Kravet om store Godstransporter ad Luftvejen fremtvinge Konstruktion af Kæmpemaskiner.

Vi kommer sikkert dertil, at de Godsmængder, som skal transporteres ad Luftvejen, nærmer sig dem i Størrelse, som nu transporteres pr. Jernbane. Konstruktionsmæssigt ser jeg ingen Vanskeligheder i at konstruere Flyvemaskiner, som kan tage store Godsmængder. Nye Bygningsmaterialer vil muliggøre solidere og lettere Maskiner.»

Det er unægtelig Fremtidsmusik, og det tør vel formodes, at selvom Flyvningen tager aldrig saa stærkt et Opsving, bliver der dog ogsaa Plads for Skibene og Godstransport ved deres Hjælp.

## INDKOMST- OG FORMUEFORHOLDENE I DANMARK

Medens der ved tidligere Undersøgelser af Indkomst- og Formueansættelserne til Statsskat kun medtoges Indkomstansættelser paa 800 Kr. og derover samt Formueansættelser paa 4000 Kr. og derover, har man fra og med Skatteaaret 1939-40 ogsaa medtaget Ansættelser under de forannævnte Grænser. For Skatteaaret 1940-41 (Indkomst som Regel i Kalenderaaret 1939) foreligger Resultatet af Opgørelsen for Indkomstansættelsernes Vedkommende i nedenstaaende Tabel, hvorved bemærkes, at Ansættelsen angiver Indtægten ÷ de af Skatteloven tilladte Fradrag, bl. a. for Skatter og Forsikringsbidrag.

Indkomstansættelser 1940-41.			
	0 Kr. ....	40,652	41,514
—	400 » .....	51,115	54,495
400—	1,000 » .....	409,475	442,789
1—	2,000 » .....	616,233	616,715
2—	5,000 » .....	589,363	536,943
5—	10,000 » .....	103,884	89,534
10—	30,000 » .....	24,201	22,062
30,000—	» .....	3,726	3,312
	Tilsammen .....	1,838,649	1,807,364

Af det samlede Antal Ansættelser, godt 1,8 Millioner, er 501,000 eller 27 pCt. under 1000 Kr. I Hovedstaden udgør disse Smaaindkomster kun 21 pCt. mod 27 pCt. i Provinsbyerne og 31 pCt. i Landkommunerne, men i Hovedstaden findes forholdsvis mange, hvis Indkomst er opgivet til 0 Kr., nemlig ialt 22,000 eller 4,3 pCt. af det samlede Antal Ansættelser. Den tilsvarende Procent for Provinsbyerne og Landkommunerne er kun henholdsvis 1,9 og 1,1 pCt. og for hele Landet 2,2 pCt.

I Sammenligning med Skatteaaret 1939-40 vil det ses, at der er sket en Forskydning opæfter, idet der i Skatteaaret 1940-41 er flere Indkomster i alle Grupperne over 2000 Kr.

## SVERIGES HANDELSFLAADE

I Juni Maaned i Aar mistede den svenske Handelsflaade under Krigshandlinger et Skib paa 1769 Brutto Tons. Af andre Aarsager blev yderligere en Damp, et Motorskib paa 166 Tons samt 5 Sejlskibe slettet af Skibsregistret.

Handelsflaaden blev paa samme Tid forøget med 3 Motorskibe paa tilsammen 8579 Tons gennem Nybygninger og to Sejlskibe paa 400 Tons. Ved Udgangen af Juni Maaned bestod Handelsflaaden af 2176 Skibe paa tilsammen 1,503,170 Tons.

I Tiden fra 1. Januar til 30. Juni er Handelsflaaden øget med 17 Skibe paa 35,971 Tons. Af disse var 12 paa tilsammen 29,632 Tons nybygget i Landet. I samme Tidsrum blev der slettet af Registret 53 Skibe paa 75,538 Tons, hvoraf 15 Skibe paa 51,746 Tons var krigsforlist og 9 Skibe paa 9088 Tons var forlist paa anden Maade. Nettotabet for svensk Tonnage var saaledes i første Halvaar i Aar 36 Skibe paa 39,607 Tons, hvoraf 17 Dampskibe paa 25,551 Tons, 5 Motorskibe paa 13,345 Tons og 14 Sejlskibe paa 711 Tons. Udtrykt i Procent var Nettotabet regnet i Antal 1,6 og i Bruttoton 2,6.

Udenrigsfarten i Maj Maaned er steget med 15 pCt. i Forhold til April og med 12 pCt. sammenlignet med Maj i Fjor. Ialt ind- og udklareredes i Maj Maaned 2,134,216 Netto Tons. Den svenske Tonnages Andel udgjorde 49 pCt. i April og 17 pCt. i Maj 1940. Samtidig er den tyske Tonnages Andel dalet fra 72 pCt. i Maj 1940 til 27 pCt. i Maj i Aar.

I Stockholms, Gøteborgs og Malmøs Havne udgjorde den ankommende og afgaaende Tonnage ialt henholdsvis 313,146, 161,822 og 231,231 Netto Tons. Dette betyder i Forhold til April Maaned en Forandring paa henholdsvis plus 20 pCt., minus 18 pCt. og plus 1 pCt., og i Forhold til Maj Maaned i Fjor henholdsvis minus 17 pCt., plus 43 pCt. og plus 56 pCt.

»Svensk Utrikeshandel« fremhæver, at den svenske Handelsflaadets Betydning for Landet under Krigens Tryk er blevet aabent erkendt fra alle Sider i Sverige, ligesom Behovet af et saadant Transportapparat ogsaa efter Krigen med Styrke er blevet fremhævet. Enigheden var ikke saa stor før Krigen, heder det i denne Forbindelse. Handelsflaadens Indsats i Sveriges Næringsliv under forrige Verdenskrig glemtes hurtigt. Særlig fik Linierederierne at føle de Divergenser, som opstod mellem dem og svenske Storcksportører og Importkredse. Ligesom Tilfældet er med de fleste Tvistigheder, var Aarsagerne hertil ikke alene at finde paa den ene Side.

Trods alle Argumenter og Forsøg paa at komme til Overensstemmelse forelaa før Krigens Udbrud en betydelig og for mange Parter skadelig Konkurrence. Gennem Samsejlingsaftaler mellem de svenske Linier og udenlandske Linier, interesserede i samme Markeder, er det søgt og i mange Tilfælde lykkedes at undgaa de for alle Parter skadelige Virkninger heraf, men det var dog ikke muligt at ordne Forholdene i alle Tilfælde.

En helt anden Art af Konkurrence mødte de svenske Liniinteresser fra Hamborgs Side og til en vis Grad fra de øvrige kontinentale Omlastningshavnes Side. Særlig Hamborg frembød for svenske Eksportører og Importører visse Fordele, hovedsagelig bundende i hyppige Sejlinger, saavel med Hensyn til Lokaltrafikken mellem Hamborg og Sverige som med Hensyn til Oceansejlingerne ud fra Hamborg, som i sin velorganiserede Havn ogsaa gav andre Fordele, f. Eks. i Form af Muligheder for Samlastning til forskellige Destinationssteder m. v. Det er ganske aabenbart, at saa længe Kontinentets Omlastningshavne og Trafik kunde give større Fordele i forskellige Henseende, end hvad de svenske direkte Linier kunde byde, var den indirekte Transportvej via Kontinentalhavne i høj Grad tilløkkende for den svenske Handel.

Den mest rationelle Transportvej for Varer er givetvis den direkte Vej fra Land til Land — og det er denne Vej, de svenske Linierederier søger at betjene. Det gælder om i god Tid at sørge for, at det for Sveriges Udenrigshandel nødvendige Transportsystem til fjerne Lande er udbygget saa rationelt og konkurrencedygtigt som muligt.

## KOMMANDØRKAPTAJN VEDEL ADMIRAL

Følgende officielle Meddelelse udsendtes forleden: H. M. Kongen har den 25. Juli paa Marineministeriets Forestilling udnævnt Kommandørkaptajn A. H. Vedel til Kontreadmiral. Kontreadmiral Vedel tiltræder Tjeneste som fungerende Chef for Søværnskommandoen og som fungerende Direktør for Marineministeriet.

Kontreadmiral *Briand de Crèvecoeur*, der midlertidigt har forrettet Tjeneste som Chef for Søværnskommandoen, tiltræder derefter Tjeneste som Chef for Kystdefensionen.

### 70 AAR

Tidligere Overskibsinspektør, Kaptajn *Eduard Haack* fyldte 27. Juli 70 Aar. Det er allerede fem Aar siden, han trak sig tilbage fra sit Embede efter en Karriere saa afvekslende som kun faa danske Søofficere i vor Tid.

Kaptajn Haack er født i Viborg; i 1888 indtraadte han i Kadetskolen for 1892 at blive udnævnt til Se-

kondløjtnant. Som Premierløjtnant tiltraadte han i 1907 Stillingen som Fører af et af Postdampskibene Korsør-Kiel og Leder af denne Overfart og var her fire Aar. I 1911 forlod han Kielerfarten for at genindtræde i Flaaden som Chef for Matros- og Søminekorpsets 3. Afdeling. Under Verdenskrigen kommanderede han 1. Torpedobaadsflotille; hans mest dramatiske Oplevelse i denne Tid var den meget omtalte »E. 13«-Affære ved Søndre Flint, hvor Haack var Chef for den danske Styrke. I 1917 udnævntes han til Fyrinspektør og Fører af Fyrinspektionsskibet »C. F. Grove«.

Endelig 1921 fik han overdraget Posten som den første danske Overskibsinspektør. Før den Tid eksisterede der intet »Statens Skibstilsyn«; der fandtes en Del Besigtigelsesmænd baade i København og i enkelte større Provinshavne, men Besigtigelserne var ikke obligatoriske, selv om de store, anseede Rederier naturligvis lagde Vægt paa altid at have deres Papiere i fineste Orden. Det tilfaldt saaledes Kaptajn Haack at organisere denne Administrationsgren fra Grunden. Han gik af med de fyldte 65 Aar efter en fortjenstfuld Indsats.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Norsk Skibstøb

Ifølge Meddelelse fra A/S Mollzaus Tankrederi, Oslo, er Selskabets Motorskib »Brattdal« gaet tabt, medens det sejlede under britisk Kontrol. Skibet var paa 8700 Tons d.w. og var bygget i 1935.

### Sø- og Handelsretsdøm

Dansk Styrmandsforening havde under en Sag ved Sø- og Handelsretten i København krævet Dampskibsselskabet af 1912 og Dampskibsselskabet Svendborg dømt til at betale Styrmandene Chr. Nielsen eller nu hans Enke, Odense, og Chr. Kisting, Søborg, henholdsvis 4366 Kr. og 4563 Kr. i Resthyre for Tiden 14. April til 27. Juni 1940 samt Hyre under Hjemrejsen og Udgifter til Hjemrejse til Danmark for Tiden indtil 24. August 1940.

De to Styrmande var begge forhyret med Motor-Tankskibet »Bente Mærsk«, som henholdsvis 1. og 2. Styrmand. Skibet befandt sig den 9. April 1940 paa Rejse til Aruba i Vestindien i Ballast. Da man om Bord erfarede Besættelsen herhjemme, forsøgte man forgæves gennem Radioen at faa Forbindelse med Rederiet og fortsatte Rejsen.

Den 11. April ankom Skibet til Aruba, men fik ikke Lov til at gaa i Havn. Det lykkedes at faa Forbindelse med Rederiets Repræsentanter i New York; de beordrede Skibet til St. Juan. Natten mellem den 11. og 12. April blev Skibet stoppet af et engelsk Krigsskib og blev beordret til Kingston paa Jamaica. Ved Ankomsten hertil blev det danske Flag strøget og erstattet med det engelske, idet Skibet blev overtaget af Englænderne.

Der stilledes Besætningen Valget mellem at sejle med Skibet under engelsk Flag eller at komme i Fangelejr. Føreren, Styrmandene og Besætningen skrev nu under paa, at de vilde sejle med Skibet til England mod Ret til at blive afmønstret ved Ankomsten hertil. Den 27. Juni, da Skibet havde udlosset i engelsk Havn, blev Mandskabet afmønstret, men derefter begyndte Vanskelighederne med at komme hjem til Danmark. Det tog ca. 2 Maaneder, idet Besætningen via Portugal—Spanien—Italien—Tyskland først naaede Gedser den 24. August.

De fremsatte Krav omfatter Rest-Hyre for Tiden 14. April—27. Juni, idet den engelske Hyre var mindre end den danske, samt Hyre fra nævnte Dato til Hjemkomsten 24. August plus Rejsseudgifter og andre Omkostninger paa den lange Hjemrejse.

For de sagsøgte Rederier mødte Dansk Dampskibsrederiforening ved HRS. Gelling, der paastod Frifindelse.

Efter det oplyste kom Retten til det Resultat, at Forholdet, hvor Rederiet uden egen Skyld paa Grund af fremmede Myndigheders Indgriben mistede Raadigheden over Skibet, hvor der ikke foreligger nogen Afskedigelse fra Rederiets Side, og hvor Mandskabet uden Rederiets Medvirken indgaar i et nyt Tjenesteforhold paa Rejser, i hvilke Rederiet ikke er interesseret, ikke blot falder udenfor Sømandslovens § 34, men ogsaa udenfor de Forudsættelser, der ligger til Grund for de i Sømandsloven indeholdte Bestemmelser om Rederens Hæftelse for Mandskabets Hyre og Udgifter under Hjemrejse.

De sagsøgte Rederier blev derfor frifundne. Sagens Omkostninger ophævedes.

### Den nye Isbryderfærge

Kølen til den nye Isbryderfærge er nu lagt paa Odense Staalskibsværft, og man er begyndt at rejse Spanterne. Arbejdet er blevet noget forsinket paa Grund af Materiale-Vanskeligheder, og af samme Grund kan det endnu ikke siges, hvornaar Færgen bliver færdig til Søsætning.

Indretningen af den nye Isbryderfærge, der først og fremmest er beregnet til Storebæltsoverfarten, har tidligere været omtalt. Den faar ikke Plads til Jernbanevogne, men derimod til et ret stort Antal Passagerer, til Gods og til en Del Automobiles.

### Krigspræmierne for Skibe i oversøisk Fart

Under en Dampskibsselskabet af 1912 A/S og Dampskibsselskabet Svendborg A/S ved Sø- og Handelsretten mod Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart anlagt Sag var der nedlagt Paastand om, at den af Forbundet indenfor Ulykkesforsikringsafdelingen den 21. Februar 1941 foretagne endelige Tarifiering for Tiden 1. Januar til 8. April 1940, hvorved Grundpræmien for de sagsøgende Rederiers Skibe i oversøisk Sejlads blev forhøjet fra 36 Kr. pr. Aar til 432 Kr. pr. Aar for de nævnte 98 Forsikringsdage kendes ugyldig, for saa vidt angaar alle Skibe, der ikke har anløbet europæiske Havne, Middelhavshavne eller marokkanske Havne, og at det af Forbundet den 11. Januar indenfor Ulykkesforsikringsafdelingen indførte særlige Præmielillæg paa 60 Øre pr. Forsikringsdag for Sejlads i Farezonen ogsaa kendes ugyldigt for alle Skibe, der ikke har anløbet de samme Havne som foran nævnt, da disse Tarifieringer er for høje til den for Skibene løbne Risiko.

Sø- og Handelsretten frifandt Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart, da Tarifieringerne hvilede paa et Skøn af Forbundets Repræsentantskab, og Retten nærede Betænkelighed ved at lilsidesætte dette Skøn.

Sagens Omkostninger ophævedes.

### Meksikansk Værft

I den mexikanske Havn Vera Cruz vil der blive opført et Værft til Bygning af Skibe paa op til 15,000 Tons. Meksikanske Firmaer er i den Anledning blevet opfordret af Staten til at stille Kaution for 200,000 Pesos.

### Den spanske Levant-Skibsfart Union

Den spanske Levant-Skibsfart Union har opstillet et Skibsbygningsprogram til over 100 Mill. Pesetas, og Arbejderne er allerede sat i Gang. Der er blevet lagt Køl til fire Kystdampere og to Bugserbåde til Havnen i Sevilla.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

Endelig er der sluttet Kontrakt med Transmediterraneo-Selskabet om Bygning af to 8,800 Tons Skibe, hvoraf det ene skal indsættes i Trafikken paa De Kanariske Øer.

#### Til Gøteborg

Det meddeles fra Stockholm, at yderligere to svenske Skibe er kommet udefra til Gøteborg. Det drejer sig om det 15,310 Tons store Motortankskib »Sveadrott«, som er lastet med Petroleum, og det 7,060 Tons store Motorskib »Brazil«, som er lastet med Stykgods og Næringsmidler.

#### Skagens Havneudvidelse

Den planlagte store Udvidelse af Skagens Havn, der paaabegyndtes 1. December, vil komme til at koste 10 Mill. Kr. i Stedet for oprindeligt 5 Mill. Kr.

Arbejdet bliver udbudt i Licitation i Løbet af et Par Maaneder. Det kommer til at strække sig over 2 à 3 Aar. Udvidelsen af Frederikshavn Havn kommer til at koste ca. 12 Mill. Kr.

#### Generalforsamling

Østborholmske Dampskibsselskab har holdt ordinær Generalforsamling paa Hotel Jomfrubjerget i Almindingen. Formanden, Direktør E. Sonne Hansen, aflagde Beretning om det forløbne, meget vanskelige Aar, hvor Isvinter og Krigsforhold har taarnet Besværligheder i Hobetal op for Selskabets Drift. Godsfragten har udgjort 439,841 Kr. eller 100,000 Kr. mere end i 1939, men Passagerindtægterne har svigtet med 280,000 Kr. og kun indbragt 110,000 Kr. Da samtidig alle Udgifter, særlig til Forsikring har været stigende, maa det siges at være heldigt sluppet, at Regnskabsaaret har kunnet slutes med et Underskud paa kun 30,844 Kr.

Regnskab og Beretning godkendtes, og de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes. Der førtes en lang Diskussion om, hvorvidt Selskabet skulde sælge det ene af sine Motorskibe, hvis der maatte byde sig et fordelagtigt Tilbud. Motorskibene »Østbornholm« og »Nordbornholm« er bogført til hver 840,000 Kr. Dampskibet »Carl« til 63,000 Kr. En vejledende Afstemning gav til Resultat, at Aktionærer repræsenterende 446 Stemmer udtalte sig for Salg og 47 Stemmer imod.

#### Skibsbyggeriet i Esbjerg

Skibsbyggeriet i Esbjerg gaar meget livligt. Alle Byens Værfter er fuldt optaget af Kutterbygning, ligesom der ogsaa paa andre af Landets Værfter er Nybygninger i Gang til herværende Fiskere. Mange af de nye Baade riges baade til Snurrevods- og Trawlbrug, og Anskaffelsespriserne ligger paa Grund af Dyrtiden paa 100,000 Kr. og derover.

#### Et Mindesmærke for Fanø-Søfolk

Paa Fanø har man længe haft Planer om at rejse et Mindesmærke for de mange af Øens Søfolk, der har fundet deres Grav i Havet eller i det fremmede. En af de Mænd, som har arbejdet meget for at faa Mindesmærket rejst, er fhv. Købmand Peder Brinch, København, der er født i Sønderho. Købmand Brinch er i disse Dage paa Sommerophold her og oplyser, at man allerede har indsendt Ansøgning til Sogneraadet om at faa overladt en Plads til Mindesmærket. For at Tanken om at faa rejst det store Mindesmærke ikke skal gaa i Glemmebogen, er det Hensigten paa den Grund, man faar overladt, at sætte en sort Marmorplade med følgende Inskription:

»Paa denne Plads agtes rejst et Monument for Sønderhos Søfolk, som aldrig kom hjem, men fandt deres Grav paa Havet eller i fremmed Jord.«

#### Interskandinavisk Godstakstkongress

Som Resultat af en interskandinavisk Godstakstkongress i Gøteborg i Begyndelsen af forrige Uge har en Kommission arbejdet i Lysekil med den Opgave paa Grundlag af de paa Konferencen tagne Beslutninger at udarbejde en ny svensk-norsk-dansk Godstakstbestemmelse. Kommissionen bestaar af en Repræsentant for hvert Land. Taksterne vil sandsynligvis træde i Kraft den 1. December. For Sveriges Vedkommende gælder de ny Takster Godstransitering mellem Danmark og Norge, og denne vil gaa over Helsingborg og Kornsjö. Tidligere fandtes lignende Takster, men disse ophævedes, da Krigen udbrød.

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

### HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

## PERSONALIA

#### 60 Aar

Tidligere Lods ved Københavns Lodseri Kaptajn J. A. Hansen, Espergærde, fyldte Onsdag 60 Aar.

Fyrmester Hjalmar Nielsen, Stevns, fyldte 60 Aar i Tirsdags. Fyrmester Nielsen beklæder tillige Posten som Opsynsmand ved Redningsstationen »Stevns«.

Baadmand Kristen Jensen ved Redningsstationen »Thostrupstrand« fylder 60 Aar Fredag den 1. Aug.

#### 70 Aar

Skibs- og Baadebygger N. J. Nielsen, Esbjerg, fyldte i Tirsdags 70 Aar. Han er født og opvokset paa Fyn. Under et Ophold paa Vallekilde Højskole traf han den langlandske Skibsbygger Carl Hansen, der arbejdede paa Abrahamsens Værft i Esbjerg, og paa hans Opfordring drog Nielsen i 1896 til Esbjerg, hvor de to i Fællesskab oprettede et Baade- og Kutterbyggeri. Under forrige Verdenskrig opholdt de to Kompagnoner sig i et Par Aar i Middelfart, hvor de byggede to store 3-m. Skonnerter. Senere opløstes Kompagniskabet, og Nielsen vendte tilbage til Esbjerg og fortsatte sin Virksomhed som Eneindehaver. Han har i de senere Aar navnlig bygget Motor-Lysfartøjer.

#### Hovmester død i England

Til Familien i Esbjerg er der gennem Udenrigsministeriet kommet Efterretning om, at Hovmester N. M. Jensen, Svendsgade, Esbjerg, er omkommet i England den 11. Juli. Jensen efterlader Hustru og en Dreng paa 4—5 Aar.

#### 50 Aar

Søndag fyldte Chefen for Danmarks nyeste og mest moderne Fyranlæg — Drogden Fyr, det store Ledefyr i Sundet ud for Dragør —, Fyrmester E. Haubirk, 50 Aar.

Fyrmester Haubirk kom som ung til Søs, tog Styrmands-eksamen i 1912 og udnævntes til Reserveløjtnant i Flaaden i 1914, idet han som saadan forrettede Tjeneste i Sikringsstyrken under sidste Verdenskrig.

I 1917 indtraadte Haubirk i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste som Fyrassistent ved Rubjerg Knude Fyr, i 1922 blev han forfremmet til Fyrmester, og som saadan har han gjort Tjeneste ved Sprogø Fyr, Lyngvig Fyr og senere paa Hirtsholmene, hvor han samtidig varetog Tjenesten som Marineministeriets Forvalter paa Øen.

Fra 1. April 1937 blev Fyrmester Haubirk ansat som Leder af det store Fyretablisement i Drogden, som blev taget i Brug i Løbet af Sommeren 1937 til Afsløsning af det hidtilværende »Drogden Fyrskib«, der siden 1838 — i smaa 100 Aar — havde vejledet de Søfarende ved den sydlige Indsejling til København.

#### Dødsfald

Kaptajn Asmus Livoni, Aabenraa, er død i Lübeck, 75 Aar gammel. Han havde faret til Søs siden 14 Aars Alderen og taget sine Navigationseksaminer i Fødebyen Aabenraa, hvorefter han sejlede for forskellige tyske Rederier, sidst for Hamborg-Bremens Afrikalinie. Under den forrige Verdenskrig gjorde han Tjeneste i den tyske Marine, men blev hjemsendt paa Grund af Sygdom.

Tidligere Skibsfører Lauritz Dam, Strynø, er afgaaet ved Døden, 71 Aar gammel. Dam førte i mange Aar et Skib fra Rudkøbing, men lagde op for en Del Aar siden og bosatte sig paa Strynø.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**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

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET  
 STIFTET 1786

|||  
 PALÆGADE 2 TLF. C. 6

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

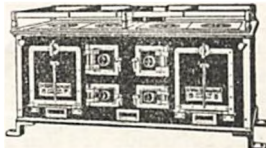
Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer*  
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1408  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

GRUNDLAET 1848

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL

**TUBORG**

**PORTER**  
*Export Beer*

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

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
 Amager 1483.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.  
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9  
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

## *Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

**5/-, post free**

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Laboré
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Dresøher	Dispatch
Aasens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg	Mammen & Dresøher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	



## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## KALUNDBORG

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ

## KOLDING

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628;Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**A. G J Ø R D I N G****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## MARIAGER

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**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

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude«.  
Svendborg

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

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

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 31

FREDAG 8. AUGUST 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Mange af de Foranstaltninger paa det økonomiske, finansielle eller handelspolitiske Omraade, der træffes under en Krisetilstand, som den der f. Eks. nu raader i det fjerne Østen, har Virkninger, der rækker langt ud over Øjeblikkets Krav og influerer derved paa den fremtidige Udvikling i Handels- og Skibsfartsforhold. Et Exempel herpaa findes i den Udvikling i den økonomiske Krigstilstand mellem U. S. A. og Japan, der har gjort sig gældende i den forløbne Uge. De af førstnævnte Land allerede foretagne økonomiske Forholdsregler overfor Japan er bleven yderligere skærpet ved den amerikanske Embargo paa Exporten af Flyvemaskinebenzin og andre Olieprodukter, der er uundværlige for Krigsførelsen. I det herom udfærdigede amerikanske Dekret nævnes Japan ganske vist ikke, men ingen, heller ikke i Japan, er sikkert i Tvivl om mod hvem denne Foranstaltning i første Række er rettet. Som Svar herpaa har Japan forbudt Udførslen af Raasilke, men medens Standsningen af Benzin- og Olie tilførslerne fra U. S. A. er et meget alvorligt Slag, ikke alene imod Japans Krigspotential, men ogsaa imod hele Japans økonomiske Liv, saa er der Grund til at tro, at Standsningen af den japanske Raasilkeexport til U. S. A. vil vise sig at være et tveægget Sværd, idet Værdien af den til Staterne eksporterede Raasilke, der f. Eks. i 1939 beløb sig til ca. 437 Mill. Yen, repræsenterede ca. 20 pCt. af den totale japanske Export til Lande udenfor Yen-Blokken og ikke mindre end 70 pCt. af hele den japanske Export til U. S. A. og saaledes var Japans vigtigste Kilde til Fremskaffelsen af den saa attraaede Dollar, hvormed bl. a. Japans Indkøb i U. S. A. af Benzin og andre Olieprodukter, Bomuld, gammelt Jern, Træ og mange andre Varer betalles. I første Omgang vil det japanske Exportforbud for Raasilke maaske nok volde visse Vanskeligheder i Staterne, idet Raasilken ogsaa finder Anvendelse til andre og vigtigere Ting end Damesilkestrømper, men netop derfor er der Grund til at tro, at man i U. S. A. vil finde et Erstatningsstof, som ogsaa, naar den nuværende Krisetilstand er forbi, vil gøre Staterne uafhængig af den japanske Raasilke. Om Japan paa samme Maade kan gøre sig uafhængig af de Varer, Landet i store Mængder har købt i U. S. A., er vel mere end tvivlsomt, men hvor skal Betalingsmidlerne komme fra, og hvad der har størst Interesse for Skibsfarten, hvorledes vil det blive for den tidligere saa blomstrende Skibsfart mellem U. S. A. og Japan, hvor bl. a. den moderne danske Dieseltonnage har spillet en ikke ubetydelig Rolle?

Det er stadig smaat med Nyheder om Forholdene paa de oversøiske Markeder, men saavidt man kan skønne er Forandringerne ikke store. I de engelske og amerikanske Regeringstrades er Raterne fastsatte, og dette gælder for saavel de rekvisitionerede som for de faa endnu frie Baade. Kul fra Hampton Roads til Sydamerika er sluttet igen til \$8.50, og for Hørfro til River Plate til USNH. noteres uforandret \$24/—. I Vestindia Farten er Timecharterraten uforandret \$7/— for Rundture. Der er sluttet en Del Tonnage for Erts fra Syd- og Vestafrika til Northern Range. Raten er \$16/— Durban/Baltimore og \$17/— Takoradi/Philadelphia. — I de frie Trades er det vanskeligt

at skaffe Tonnage. Korn River Plate/Portugal noterer nu \$55/—.

I vore hjemlige Farvande har der været ret god Beskæftigelse. En Del Tonnage er f. Eks. placeret i Ertsfarten fra Nordsverige til Tyskland, og der har ligeledes været en Del at gøre i Trælastfarten fra Sverige til Tyskland og Holland. Fra Tyskland har der været en Del Stykgodsladninger til Norge, ligesom der noteres forskellige Saltlaste fra tyske Østersøhavne til Sydsverige og Vestnorge. Rateniveauet for disse Laste er i det store og hele uforandret. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været begrænset Aktivitet.

### DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Medens Værdien af Vareindførselen her til Landet i Foraarsmaanederne har været ret betydelig — i April saaledes 151 Mill. Kr. og i Maj 131 Mill. Kr. — har Importen i Juni kun haft en Værdi af 99,4 Mill. Kr., og da Eksportens Værdi var forholdsvis anselig, nemlig 119,4 Mill. Kr., bragte Maanedens en Merudførsel paa ialt 20 Mill. Kr., det største Eksportoverskud for nogen Maaned siden Sommermaanederne 1940. For den første Halvdel af indeværende Aar har der været nogenlunde Balance mellem Importen og Eksportens Værdi, idet den første har overskredet den sidste med gennemsnitlig 1,8 Mill. Kr. om Maanedens.

Af Eksporten i Juni var der for 24,3 Mill. Kr. Industrivarer — lidt mindre end de foregaaende Maaneder — medens Værdien af de eksporterede Landbrugsvarer androg 84,7 Mill. Kr. mod 83,4 Mill. i Maj og 73,2 Mill. i April.

Der fandt i Juni en anselig Opgang Sted i Smørekseporten, idet denne steg fra 4,7 Mill. kg til Værdi 23,9 Mill. Kr. i Maj til 7,5 Mill. kg og 38,3 Mill. Kr. i Juni. Til Gengæld gik Udførselen af leverede Hornkvæg stærkt ned. Denne Eksport naaede i Maj op paa et saa stort Omfang som 36,500 Stk. Hornkvæg til en Værdi af 19,3 Mill. Kr., men dalede i Juni til 16,600 Stk. til Værdi 8,9 Mill. Kr. Samtidig er der ogsaa Nedgang i Eksporten af Okse- og Kalvekød, som dog tilsammen taget ikke er af nogen stor Betydning. Ogsaa for de øvrige Landbrugsprodukter af Betydning var der Nedgang i Juni. Eksporten af Flæsk dalede fra 7,4 Mill. kg i Maj til 7,3 Mill. kg i Juni, og Værdien gik ned fra 18,8 til 18,3 Mill. Kr. Af levende Svin udførtes i Juni 19,500 Stk. til Værdi 3,9 Mill. Kr. mod 23,000 Stk. til Værdi 4,5 Mill. Kr. i Maj, og Ægekseporten gik ned fra 3,3 til 2,9 Mill. Snee, medens dens Værdi dalede fra 9,2 til 7,9 Mill. Kr.

### DANMARKS ØKONOMISKE OG INDUSTRIELLE STILLING

Tidsskrift for Industri fremdrager nogle Træk til Belysning af den industrielle og økonomiske Situation i det forløbne første Halvaar af 1941 og oplyser bl. a.:

Naar Jern- og Metalindustrien er saa forholdsvis godt beskæftiget, skyldes dette bl. a. de Handelsaftaler, som efterhaanden er blevet afsluttet med en Række europæiske Lande, og ved hvis Hjælp Industrieksporten er blevet genoptaget i betydeligt Omfang. I April og Maj d. A. udgjorde Industri-Eksporten saaledes 28 og 32 Mill. Kr. mod henholdsvis 13 og 8 Mill. Kr. i April og Maj 1940 og 32 og 37 Mill. Kr. i de tilsvarende Maaneder i 1939. Produktionsstigningen er derfor i første Række alene Udryk for en forbedret Beskæftigelse af Jern- og Metal-

industriens Personel og Produktionsapparat, medens de forsyningsmæssige Virkninger heraf kun vil slaa igennem i samme Omfang, som Eksporten modsvares af Varetilførsler udefra.

Den stedfundne Afbrydelse af vort Handelssamkvem med Rusland vil i første Omgang betyde et føleligt Afbræk for de Eksportvirksomheder i Jern- og Metalindustrien, der var beskæftiget med Forberedelsen af ret omfattende Maskinleverancer til Rusland, men lige saa vanskeligt stillede er de Industrier, der er gaaet Glip af saa betydningsfulde Raamaterialer som Bomuld, Garner og Raatobak. Et af Handelsministeriet paa Industriraadets Foranledning nedsat Udvalg, i hvilket Raadet er repræsenteret med tre Medlemmer, beskæftiger sig nu med de Problemer, som Afbrydelsen af den dansk-russiske Samhandel har affødt.

Den industrielle Foretagsomhed er dog utvivlsomt den vigtigste Faktor, naar Talen er om Arbejdsløshedens Bekæmpelse. Det er kun glædeligt, at man fra det Offentliges Side synes at have fuld Forstaaelse af dette Forhold. At det i den svundne Tid indenfor Industrien ikke har skortet paa Opfindsomhed og Initiativ, fremgaar af den Erstatningsvareproduktion, som er laget op, men denne kan ifølge Sagens Natur kun delvis raade Bod paa de herskende Mangler. Industriens Hovedsynspunkt med Hensyn til den økonomiske og erhvervs-mæssige Situation nu ved Halvaarsskiftet er da det, at Udhyttet af vor Eksportproduktion i størst muligt Omfang bør tjene til en Lettelse i Tilførslerne udefra af Raa- og Hjælpstoffer til Opretholdelse af vor Produktion.

### NATIONALBANKENS BALANCE

Nationalbankens Maanedsbalance pr. 31. Juli viser en ny Stigning i Balancesummen fra 1,680,700,924 Kr. ved Udgangen af Juni til nu 1,728,929,305 Kr.

Bankens Guldbeholdning er i Maanedens Løb formindsket med 2,5 Mill. Kr. til 100,2 Mill. Kr. Clearing-konti med Udlandet er forøget med 51,9 Mill. Kr. i Maanedens Løb og er nu paa 639,4 Mill. Kr. Af andre Bevægelser paa Aktivsiden kan noteres, at Bankens Beholdning af Aktier og Obligationer er formindsket med 32 Mill. Kr. til 141,6 Mill. Kr., forskellige Debitorers Gæld til Banken er steget med 36 Mill. Kr. til 718,2 Mill. Kr., mens de øvrige Konti er saa godt som uændrede.

Seddelcirkulationen er i Maanedens Løb formindsket med 11,1 Mill. Kr. og udgør ved Maanedens Udgang 736,4 Mill. Kr. Bankens Passiver paa Foliokonto er steget fra 651,2 Mill. Kr. ved Udgangen af Juni til 677,8 Mill. Kr. Finansministeriets Indestaaende i Nationalbanken er pr. 31. Juli 54,1 Mill. Kr. imod 16,4 Mill. Kr. paa forrige Maanedsbalance. Endelig kan nævnes, at Udlandets Tilgodehavender paa Clearing-konti er faldet med 1,2 Mill. Kr. til 4,9 Mill. Kr., og Kontoen Forskellige Debitorer er gaaet ned fra 63,3 Mill. Kr. til 53,8 Mill. Kr.

### DANSK-SLOVAKISK HANDELS-AFTALE

Efter forudgaaende Delegations-Forhandlinger er der mellem den danske og den slovakiske Regering truffet en Aftale om Vareudveksling mellem de to Lande. Aftalen, der træder i Kraft den 1. August d. A. og gælder indtil Udgangen af 1941, er en Rammeoverenskomst, inden for hvilken private Kompensations-Forretninger vil kunne finde Sted. Den forudser en Udførsel fra Danmark til Slovakiet til en Værdi af ca. 1,3 Mill. Kr. og en Indførsel fra Slovakiet til Danmark paa et tilsvarende Beløb. Udførslen fra Danmark skal bestaa bl. a. af Maskiner og Værktøj, Mark- og Havefrø, Fiskekonserves, Tarne, Insulin og forskellige andre Varer, medens Indførselen fra Slovakiet skal bestaa af Tekstilvarer, Garner, Hampeslanger, Egetræ, Voksdug m. m.

### EN SØMANDSDAAD BELØNNET

En dansk Maskinmesters Redningsbedrift, øvet i en udenlandsk Havn den 5. April i Aar, hidtil ukendt af den danske Offentlighed, er nu blevet belønnet. Kongen har tildelt Maskinmester Christian Valdemar Elmgreen, der er ansat paa et af Rederiet A. P. Møllers Skibe, Medaillen for Druknedes Red-

ning for at have reddet Styrmand C. F. Dalberg, ansat under det Østasiatiske Kompagni, fra at drukne under følgende Omstændigheder:

Da Styrmand Dalberg Lørdag den 5. April Kl. ca. 21,30 i en udenlandsk Havn vilde gaa fra et Skib til et andet, snublede han paa Landgangen, mistede Taget i Stræktovet og faldt ned mellem de to Skibe, som laa i en Afstand af ca. 2 Meter fra hinanden. Under Faldet slog han Hovedet og blev liggende bevidstløs i Vandet. Faldet blev iagttaget af en Styrmand fra et tredie Skib, som gav Alarm, og Elmgreen kom til og sprang øjeblikkelig fuldt paaklædt uden at betænke den dermed forbundne Livsfare ned mellem de to Skibe fra en Højde af ca. 9 Meter, fik fat i Dalberg og svømmede med ham til Kajen, hvor han blev bjærget og af tililende Folk underkastet Oplivningsforsøg med kunstigt Aandedræt og derved kaldt til Live. Han blev derefter i en Ambulance ført til et Hospital, hvor han senere kom til Bevidsthed. Næste Dag kunde han vende tilbage til sit Skib uden at have haft Men af Uheldet.

De paagældende Skibsførere har i deres Indberetning til den stedlige danske Myndighed erklæret, at Maskinmester Elmgreen har udvist en meget modig Adfærd, idet det var forbundet med stor Livsfare at springe ned mellem de to Skibe i Mørket, samt tillige at Styrmand Dalberg utvivlsomt vilde være druknet, dersom Maskinmester Elmgreen ikke var kommet ham til Hjælp.

### SKIBSFARTEN PAA SPANIEN

En af det spanske Generaldirektorat for Statistik offentliggjort Oversigt over Skibsfarten paa Spanien giver et interessant Billede af Udviklingen for Skibsfarten paa Spanien gennem de seneste Aar. Antallet af ankomne og udgaaede Skibe i 1935 (det for Spanien sidste normale Førkrigsaar), 1937, 1939 og 1940 stillede sig saaledes:

1935	.....	10,758	9,945
1937	.....	5,266	5,022
1939	.....	4,996	4,937
1940	.....	2,784	2,861

Det største Antal af ankomne Skibe faldt i 1940 paa Las Palmas, nemlig 484 Skibe — paa Andenpladsen fulgte Barcelona med 343 Skibe, paa Trediepladsen Cadiz med 306 Skibe, paa Fjerdepladsen Valencia med 277 Skibe og paa Femtepladsen Huelva med 221 Skibe.

For udgaaede Skibe er Barcelonas Betydning gaaet stærkt tilbage i Forhold til 1935, hvor Barcelona med 841 udgaaede Skibe indtog Trediepladsen efter Las Palmas og Santa Cruz de Tenerife. For udgaaede Skibe laa Las Palmas i 1940 med 418 Skibe paa Førstepladsen, paa Andenpladsen Valencia med 344 Skibe — hovedsagelig paa Grund af de store Appelsin-forsendelser — paa Trediepladsen fulgte Cadiz med 351 Skibe, paa Fjerdepladsen Huelva med 251 Skibe og paa Femtepladsen Castellon med 205 Skibe, medens der kun udgik 161 Skibe fra Barcelona.

### DANSKE AKTIESELSKABER

Udviklingen inden for vore Aktieselskaber har i 1940 været den, at samtidig med at Aktiekapitalen er vokset, er Antallet af Aktieselskaber blevet formindsket, den øgede Kapital er samlet paa færre Selskaber.

Dette fremgaar af Aktieselskabsregistrets nu offentliggjorte Statistik, der bl. a. fortæller, at Antallet af Selskaber med en Aktiekapital paa under 50,000 Kr. er formindsket med 140, og samtidig er den dertil svarende Kapital formindsket med godt 1 Mill. Kr. Derimod er Antallet af Selskaber med en Kapital paa mellem 50,000 Kr. og 1 Mill. Kr. forøget med 67 og deres Kapital med godt 15 Mill. Kr. Selskaber med over 1

Mill. Kr. er forøget med et og deres Kapital med 16 Mill. Kr.

Det samlede Resultat er, at Antallet af indregistrerede Selskaber er faldet med 72, men samtidig er den samlede Kapital steget med 30 Mill. Kr.

Ved Begyndelsen af 1941 havde vi 7171 Aktieselskaber med en Kapital paa 2243 Mill. Kr.

Det fremgaar af Oversigten, at der fandtes 106 Dampskibsselskaber, hvoraf 5 var i Likvidation. Af de resterende »levende Selskaber« var 8 uden Regnskab, medens 93 var med Regnskab, og af disse 93 Selskaber gav de 72 Overskud, d. v. s. 77,4 pCt. mod 65,2 pCt. i 1938.

De forskellige Dampskibsselskabers effektive Aktiekapital var 164,9 Mill. Kr. (for Selskaberne i Likvidation 1,0 Mill. Kr.). Af de »levende Selskaber« var en Aktiekapital paa 1,5 Mill. Kr. uden Regnskab. »Levende Selskaber« med Regnskab raadede over en Aktiekapital paa 162,4 Mill. Kr., og heraf svarede Udbytte af 158,4 Mill. Kr., d. v. s. af 97,5 pCt. mod 94,2 pCt. i 1938. Overskudsselskabernes Overskud var ialt 36,0 Mill. Kr., medens Underskudsselskabernes Underskud androg 0,2 Mill. Kr., saaledes at det samlede Resultat var et Overskud paa 35,8 Mill. Kr., mod 26,9 Mill. Kr. i 1938.

Dampskibsselskabernes samlede Egenkapital var 286,8 Mill. Kr., heraf effektiv Aktiekapital 162,4 Mill. Kr. og Reservefonds 124,4 Mill. Kr. Selskabernes Gæld androg i 1939 210,7 Mill. Kr., hvoraf langfristet Gæld 50,0 Mill. Kr. Dampskibsselskaberne overførte ialt til Reservefonds i 1939 19,45 Mill. Kr., d. v. s. 54 pCt. af disse Selskabers Overskud.

Oversigten omfatter endvidere 14 Sejlskibsselskaber, hvoraf 2 var i Likvidation. Af de resterende »levende Selskaber« var 1 uden Regnskab, medens 11 var med Regnskab, og af disse Selskaber gav de 7 Overskud. Sejlskibsselskabernes effektive Aktiekapital var 0,9 Mill. Kr. (for Selskaberne i Likvidation var Aktiekapitalen 0,1 Mill. Kr.). Af de »levende Selskaber« var en Aktiekapital paa 0,1 Mill. Kr. uden Regnskab, medens »levende Selskaber« med Regnskab raadede over en Aktiekapital paa 0,7 Mill. Kr., og heraf svarede Udbytte af 0,5 Mill. Kr.

Overskudsselskabernes Overskud var ialt 0,2 Mill. Kr. Sejlskibsselskabernes samlede Egenkapital var ialt 0,9 Mill. Kr., heraf effektiv Aktiekapital 0,7 Mill. Kr. og Reservefonds 0,2 Mill. Kr. Disse Selskabers Gæld androg i 1939 0,1 Mill. Kr. Sejlskibsselskaberne overførte i 1939 ialt til Reservefonds 89,000 Kr., d. v. s. 38 pCt. af disse Selskabers Overskud.

### SKIBSFARTEN PAA OSLO I 1940

AF en af Oslo Børskomiteé og Oslo Handelskammer udgivet Statistik over Skibsfarten paa Oslo i 1940 fremgaar, at der har været en overordentlig stor Nedgang i Antallet af Skibe i Udenrigstjeneste. Havnen blev nemlig i 1940 anløbet af 948 Skibe i Udenrigstjeneste paa tilsammen 1,514,232 Brutto Reg. Tons mod 3132 Skibe paa tilsammen 5,919,429 Brutto Reg. Tons i 1939.

Nedgangen i Antallet af Skibe i Indenrigsfart, som anløb Oslo Havn i 1940, har selvsagt ogsaa været meget betydelig — men dog uden Sammenligning med Nedgangen for Skibe i Udenrigsfart. Antallet af Skibe udgjorde her 19,036 paa tilsammen 2,459,554 Brutto Reg. Tons — mod 28,944 Skibe paa tilsammen 4,022,391 Brutto Reg. Tons i 1939.

### DANSK-NORSK GODSTRANSIT-TAKST

Som Resultat af en interskandinavisk Godstakstkonference i Gøteborg i Begyndelsen af forrige Uge, har en Kommission arbejdet i Lysekil med den Opgave paa Grundlag af de paa Konferencen tagne Beslutninger at udarbejde en ny svensk-norsk-dansk

Godstakstbestemmelse. Kommissionen bestaar af en Repræsentant for hvert Land.

Taksterne vil sandsynligvis træde i Kraft den 1. December. For Sveriges vedkommende gælder de nye Takster Godstransitering mellem Danmark og Norge, og denne vil gaa over Helsingborg og Kornsjö. Tidligere fandtes lignende Takster, men disse ophævedes, da Krigen udbrød.

De nye Godstransittakster vil naturligvis blive udarbejdede med Hensyntagen til den skete Takstforhøjelse. Foruden den generelle Takst gives der jo en Del lavere Takster for visse Varer, hvilke selvfølgelig bliver specificerede i den kommende dansk-norske Godstransittakst. Det praktiske Resultat af denne er, at Gods mellem Danmark og Norge fremtidig, ligesom for Krigen, vil kunne ekspederes uden Omladning.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Efterretninger for Søfarende

Vi gør opmærksom paa, at Tillaget til E. f. S. Nr. 29 1941 samt E. f. S. Nr. 30 af 24. Juli 1941 (Nr. 2000—) er annulleret og erstattet med: Efterretninger for Søfarende Nr. 30 af 28. Juli 1941.

### Domsafgørelse

Sømændenes Forbund havde for Matros J. C. Jensen ved Sø- og Handelsretten forlangt Dampskibsselskabet »Orion« ved den korresponderende Reder, Firmaet C. P. Jensen, dømt til at tilbagebetale forskellige Beløb, som uberettiget var tilbageholdt i hans Hyrekrav paa Rederiet samt Erstatning for ulovlig Arrestation og Afmønstring i U. S. A., ialt 401 Kr. 65 Øre.

Rederiet paastod Frifindelse og fræmsendte Modkrav paa Matros Jensen paa 40 Kr. for Udlæg og 350 amerikanske Dollars, fordi Matrosen ved sin Opræden havde forvoldt en større Forsinkelse af Damperen »Venus«.

Jensen blev den 13. Marts 1939 forhyret som Matros med »Venus« og var blevet afmønstret den 16. December s. A. i New Orleans uden lovlig Opsigelse, og da han iøvrigt var paamønstret herhjemme, kunde han efter Forbundets Mening slet ikke afmønstres i Udlandet.

Medens Skibet laa i Newport opstod der et Sammenstød mellem Matrosen og Kaptajnen, der lod Jensen anholde af Myndighederne paa Stedet. Jensen sad i Arresten 14 Dage og paalagdes en Bøde paa 30 Dollars.

Matros Jensen hævdede, at det mellem ham og Kaptajnen forefaldne opstod ved, at Kaptajnen uden rimelig Grund overfaldt ham og væltede ham om paa Dækket, og at hans Arrestation havde været unødvendig, hvorfor han krævede 331 Kr. 65, som ved Afmønstringen var fradraget i hans Afregning, tilbagebetalt samt 200 Kr. i Erstatning for Hyre under Fængslingen, og fordi Afmønstringen var ulovlig med Fradrag af 40 Kr., som Skibet har udlagt for ham i Underholdsbidrag.

Rederiet paastod Frifindelse, da det var Matrosen, der havde overfaldt Kaptajnen, der havde faaet sit Tøj revet itu og desuden havde haft Lægeudgifter i Newport.

Sø- og Handelsretten kom efter det oplyste til den Opfattelse, at Matrosen har udvist et saadant Forhold overfor Kaptajnen, at Afmønstringen og de skete Fradrag i hans Hyre har været berettiget, hvorfor Rederiet frikendtes for det af Forbundet fremsatte Krav.

Derimod fandt Retten ikke, at der var tilstrækkeligt Bevis for, at det passerede har medført den paastaaede Forsinkelse af Skibet, og Matros Jensen frifandtes for Kravet om 350 Dollars, men dømtes til at betale Rederiet de udlagte 40 Kr. samt 100 Kr. i Sagsomkostninger.

En af Dommerne afgav Dissens, der siger, at Kaptajnen har sin Del af Skylden for det passerede, saaledes at han har været uberettiget til at fradrage 122 Kr. 65 Øre for ødelagt Tøj og Lægehjælp, og paagældende Dommer vilde tilkende Matrosen dette Beløb og ophæve Sagens Omkostninger.

### 5 Mill. Tons danske Kul

I denne Sommer er Brunkulsproduktionen i fuld Gang i Jylland. Mange rynker vist paa Næsen ved Talen om Brunkul og mener, at Brydningen nærmest er Legeværk. Tørv kender vi jo bedre til. Men nu meddeler Statsgeolog, Magister Keld Milthers i en lille Afhandling, at Totalmængden af de hidtil kendte Lejer kan anslaaes til 10 Mill. Tons Brunkul. Det modsvarer i Brændselsværdi ca. 2 Mill. Tons Stenkul, eller en Trediedel af vort normale Kulforbrug. Under hele forrige Krig gravedes der næppe over 100,000 Tons, men i Fjor og i Aar har Forholdet været helt anderledes. Der brydes nu rationelt og med Energi, og fra April i Fjor, da Brydningen begyndte, og

til Februar i Aar er der brudt ialt 288,000 Tons til en Værdi af 6 Mill. Kr. Lægges hertil Resten af Brydningen i denne Sommer, kommer Værdien op paa 10 Mill. Kr. eller mere.

Midtjylland er de danske Kuls Land, og der er jo i Foraaret søgt ihærdigt efter nye Lejer og ogsaa fundet Lejer, det kan betale sig at udnytte. Et almindeligt stort Leje har i Danmark en Udstrækning paa ca. 500 × 300 Meter. I Øjeblikket er Antallet af kendte Lejer oppe paa over 50, men kun et mindre Antal er saa store, at Kulene kan brydes med Udbylte. Omkostningerne alene ved Fjernelsen af Jorden er saa store, at kun Krigstilstand og høje Brændselspriser paa indført Brændsel muliggør den. Oven i Købet kan Tørvepriserne faa Indflydelse paa Produktionen. — Brændværdien af Brunkul ligger iøvrigt betydeligt under gode Tørv.

#### Japansk Statstilskud

Paa det japanske Statsbudget for 1941-42 er der afsat 2,88 Mill. Yen i Subventioner til Bygning af Tankskibe. Fordelingen af Tilskuddene vil blive overdraget Oil Tanker Subsidiy Council.

#### Norsk Damper »Brynje« krigsforlist

Den norske Damper »Brynje«, 3,916 B.R.T., der sejlede i engelsk Tjeneste, er gaaet under, efter hvad Norsk Telegrambyrå meddeler. Besætningen er blevet reddet.

#### Havneudbygningen i Aabenraa

Siden September 1938 har der i Gammelhavn i Aabenraa været et større Arbejde i Gang med Udbygning af Kajmuren paa Nordsiden og Hævning af hele Kajen. Arbejdet fortsattes i 1939, men laa stille Størstedelen af 1940 paa Grund af manglende Penge til Fortsættelse af Arbejdet. I Foraaret genoptog man det imidlertid atter, og i Løbet af en Maaned eller to kan man regne med, at det ret anseelige Havnearbejde vil være tilendebragt. Det er Firmaet Kier og Trillinggaard, København, der har udført Arbejdet.

Den gamle Kajmur var ikke højere end Muren paa Sydsiden, saa der skulde ikke meget Højvande til, inden Havneterrænet blev oversvømmet. Den nye Kajmur maa-ler ifll. »Heimdals« 1,85 over daglig Vande og bestaar af tjærede Pæle, af Jernbetonribber, Cement og svære Betonplader. Der er medgaaet ca. 260 Tons Rundjern og 2700 Kubikmeter Beton.

Da den nye Kajmur er 1 Meter højere end det gamle Bolværk, har det været nødvendigt at opfylde Terrænet bagved. En Del af de Pakhuse, der ligger her, har man dels flyttet længere bagud, dels er de blevet hævet tilsvarende. Om nogen Tid gaar man saaledes i Gang med at lægge D.F.D.S.s Pakhus. Arbejdet i Sommer har hovedsagelig bestaaet i Opfyldningen, Terrænet er blevet belagt med Brosten. Endvidere har man i Aar lagt Jernbaneskinneerne paa Plads og geninstalleret Belysningen. Det gamle Havneparti har, naar Arbejdet er helt færdigt, faaet et smukt og mere tidssvarende Udseende.

#### Havnereglement for Tuborg Havn

Den 25. Juli 1941 er udstedt følgende Reglement for Ordens Overholdelse i Tuborg Havn: Tuborg Havn ejes af Tuborgs Fabriker, som ansætter Havnens Personale og opkræver alle Afgifter. Sejladsen til Tuborg Havn foregaar ad den uddybede Sejlrende, for hvilket Sejlløb de i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 fra Ministeriet for Industri, Handel og Søfart anførte Bestemmelser er gældende. Havnens bestaar af et Yderbassin og et østligt Bassin samt et vestligt Bassin.

For det under Havnen hørende Omraade har Ministeriet stadfæstet følgende Reglement:

For Sejladsen indenfor Havnens Omraade gælder de i den af Ministeriet for Industri, Handel og Søfart under 29. Juli 1927 udfærdigede Bekendtgørelse angaaende »Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand« anførte Bestemmelser.

For Overholdelse af Orden gælder det i Ministeriet for offentlige Arbejders Cirkulære af 19. November 1931 omhandlende »Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)« med følgende Tilføjelser:

I § 54: »Skibsføreren er med Hensyn til alle Forseelser mod dette Reglement ansvarlig for sin Besætnings Handlinger«.

I § 55: »Det tillades ingen, som ifølge dette Reglement har paadraget sig Straf eller Erstatningsforpligtelse, at rejse bort, forinden han har rettet for sig eller har stillet saadan Sikkerhed, som af Havnebestyrelsen anses tilstrækkeligt«.

Som ny § 58 tilføjes: Udsalg af Fisk, Sand eller andre Varer maa ikke finde Sted i eller fra Havnen, uden at

Havnebestyrelsen har givet sin Tilladelse dertil, og som § 59: Anløber eller forlader et Skib Havnen under Isforhold, maa det selv afholde de med Isning og andre Foranstaltninger forbundne Omkostninger.

#### Ekstraordinære portugisiske Havnebestemmelser

Ved et portugisisk Lovdekret er fastsat visse Bestemmelser vedrørende Skibes Ophold i portugisiske Havne. Bestemmelserne tilsigter, ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i Lissabon, at undgaa, at Skibe opholder sig for længe i Havnen — af Hensyn til Levnedsmiddelproblemet.

Det bestemmes, at saa længe den nuværende Krigssituation varer, kan den nationale Korporation for Handelsflaaden (Junta Nacional da Marinha Mercante) for alle Havne paa Fastlandet og omliggende Øer fastsætte, indenfor hvilken Tidsfrist Ind- og Udladning af Ladninger i Skibe skal være udført, og ovennævnte Korporation kan yderligere bestemme, hvor meget flydende Materiel (Lægtare o. s. v.) og hvor megen Arbejdskraft der skal anvendes ved Ind- og Udladninger. Hvis de ansvarlige Parter ikke drager Omsorg for, at Tidsfristerne overholdes, kan Korporationen lade Arbejdet udføre paa Parternes Regning. Yderligere fastsættes det, at Varer, der er udladede, ikke kan fortolde, førend det er godtgjort, at alle paaløbende Transportudgifter er betalt, eller at der stilles Garanti i saa Henseende. I Tilfælde af at Tidsfristerne overskrides, kan der idømmes Bøder paa indtil det dobbelte af det for Overliggedagene skyldige Beløb.

#### Nakskov Skibsværft

Vicekonsul Palsøe, Nakskov, er indtraadt i Bestyrelsen for Aktieselskabet Nakskov Skibsværft.

#### Den norske Sømandsmission

Igennem mere end 75 Aar har den norske Sømandsmission øvet en meget betydelig Indsats. Der er vist ikke mange danske Søfolk, der ikke paa en eller anden Maade har nydt godt af dens omspændende Virksomhed. Mange Sømandspræsters Navne kunde nævnes, men jeg behøver kun at omtale Sømandspræsten Johan Nielsen, lidl. Buenos Aires, og enhver Sømand vil give mig Ret i, at vi Danske staar i stor Taknemmelighedsgæld til vort norske Broderfolk.

Efter Opfordring fra »Nødhjælpen til Europas evangeliske Kirker« paatager »Indenlandsk Sømandsmission« sig med Glæde at staa i Spidsen for en Indsamling til den norske Sømandsmission. — Bidragslisten vil til sin Tid blive offentliggjort i Sømandsmissionens Blad »Redningsbaaden«. — Bidrag kan sendes til Giro 3300, Indenlandsk Sømandsmissions Sekretariat, Nordborggade 4, Kbhvn. Ø.  
Fr. Vilh. Eilschou-Holm,  
Sømandspræst.

#### Københavns nye Maskinistskole

Det vil nu ikke vare længe, inden Arbejdet med Opførelsen af den nye Maskinistskole paabegyndes.

Skolen faar en udmærket Beliggenhed, centralt og med god Sporvogns- og Trolleyforbindelse, og vil indgaa som et naturligt Led i den store Studievej, som i Løbet af fna Aar er skudt op paa den gamle Nørre Fælleds Grund.

Skolen begrænses af Jagtvejen, Stadens Vænge, Klostervænget og Biskop Kragts Vænge. Hovedindgangen bliver imod Jagtvejen med Vestibule i Stueetagen i Forbindelsesbygningen mellem Hovedskole og Foredragssal, medens Tilførsel med Cykler sker fra Biskop Kragts Vænge, saaledes at man undgaar en direkte Udkørsel mod Jagtvejen.

#### Stevedoring i Finland

Fra The Association of Finnish Stevedores har dens herværende Repræsentant Jørgen A. Rasmussen modtaget følgende:

Härmed få vi meddela att vi på grund af förevarande krigstillstånd varit tvungna att höja 1941 års tariffpriser med 20 % för alla hamnar fr. o. m. Åbo norrut t. o. m. Brahestad samt med 30 % för Uleåborg, Kemi och Torneå. Därför hava vi på grund av att nyt beräkningssätt enl. lag kommer att tillämpas fr. den 1/8-41 för arbetares semesterersättning, berättigas debitera ytterligare 3 % för arbetares olycksfalls- och semester ersättning, vilken sålunda tillsammans med den tidigare debiterade 5 %, numera kommer att utgöra 8 %.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

Samtlige ovanstående förhöjningar träda i kraft den 1 augusti 1941.

Finlands Redareförening har godkänt dessa förhöjningar.

#### Esbjerg-Kutteren »Irma« forlist

Forleden Aften er to Esbjergkuttere kollideret paa Vesterhavet. Kutteren »Westbound«, der førtes af Fiske-skipper Karl Knigge, paasejlede i Mørket Kutteren »Irma«, der tilhører Fiskeskipper Chr. Clausen Christensen. »Irma« sank i Løbet af tre Minutter. Skipperen og den ombord-værende Fisker blev reddet over paa »Westbound«.

#### Endnu et svensk Skib gennem Spærringen

Fredag ankom yderligere et stort svensk Motorfartøj gennem Spærringen til Gøteborg fra De Forenede Stater. Det var Motorskibet »Stegholm«, som havde fuld Last om Bord af Stykgods. »Stegholm«, som er paa 4,260 B.R.T., tilhører Svenska Amerika-Mexico-Linen.

#### Svensk Damper krigsforlist

Den svenske Damper »Norita« af Höganäs er krigsforlist ud for den spanske Kyst. Af Besætningen, der bestod af 20 Mand, er 18 ført ind til Gibraltar. 2 Mand omkom ved Eksplosionen. Af Besætningen var 9 Svenskere og de øvrige Udlændinge.

#### Vare-Omsætningen over New Yorks Havn i 1940

Ifølge foreliggende Oplysninger fra New Yorks Havneforvaltning, gengivet i »Hamburger Fremdenblatt«, steg saavel Eksporten som Importen over New Yorks Havn i 1940 i Forhold til det forudgaaende Aar — dog langt stærkest for Eksportens Vedkommende. Eksportens Værdi beløb sig nemlig til 1943,5 Mill. Dollars i 1940, mod 1296,7 Mill. Dollars i 1939, medens Importen steg fra 1151,8 Mill. til 1241,9 Mill. Dollars.

Eksporten til Europa steg fra 566,6 Mill. Dollars i 1939 til 1020,7 Mill. Dollars i 1940. Importen fra Europa gik ned fra 386,5 Mill. Dollars i 1939 til 251,4 Mill. Dollars i 1940. Det vil sige, at godt Halvdelen af Eksporten over New Yorks Havn gik til Europa, d. v. s. praktisk talt til England. Ogsaa Eksporten til Syd- og Mellemamerika samt til Afrika viste en kraftig Stigning. Paa Importsiden bemærkes særlig Tilbagegangen i Importen fra Europa, medens der for Asiens Vedkommende er Tale om en betydelig Stigning, nemlig fra 438,6 Mill. til 576,9 Mill. Dollars.

New Yorks Havns Andel i U. S. A.s samlede Eksport androg 48,3 pCt. — mod 40,8 pCt. i 1939. Trods nogen Stigning i Importen over New Yorks Havn, faldt denne Havns Andel dog fra 50,6 pCt. af U. S. A.s samlede Import i 1939 til 48,9 pCt. i 1940.

#### Finlands Handelsflaade

I den fornylig udgivne Aarbog for den finske Handelsflaade findes bl. a. en Tabel over Aldersfordelingen indenfor den finske Handelsflaade, hvoraf det fremgaar, at der af ialt 700 Skibe kun var 175, der var under 20 Aar. 150 Skibe er 50 Aar, 50 Skibe 60 Aar, 15 Skibe er 70 Aar og Resten endnu ældre.

Kun en Sjettedel af den finske Handelsflaade udviser den for Atlantikfart foreskrevne Mindstestørrelse af 2,000 Brutto Reg. Tons. De største finske Handelsskibe er paa 5,000—5,600 Registertons.

#### Havnens Motorfærge har nu 3 Passagerbaade i Fart

Det Eksperiment, som Ledelsen af »Havnens Motorfærge« for godt en Maanedes Tid siden foretog med at installere Generator i en af de store Passager-Motorbaade, der om Sommeren sejler mellem Højbro og Langelinjemolen, er lykkedes over al Forventning. For godt 14 Dage siden kom Nummer to, og nu er yderligere en Baad sat i Fart.

Motorene i disse tre Baade, nemlig en »Atlantic« og to »Kelwin« Motorer, hvortil der normalt anvendes Petroleum til Drivkraft og Benzin til Start af Motoren, er blevet lidt ændrede, og til disse Generatorer, som er af General-Motors Fabrikat, benyttes Tørv til Udvikling af Gas til Driften af Motorene.

Generatorerne i disse tre Baade er meget praktisk anbragt paa en Udbygning agter, og som Følge heraf fremkommer hverken Støv eller Gaslugt, som man ellers skulde antage vilde virke generende for Passagererne. En medvirkende Aarsag hertil er, at det er lykkedes Teknikerne

ved foretagne Forbedringer af Generatorerne helt at forhindre, at disse Ulemper forekommer.

Med dette Materiale vil Havnens Motorfærge være i Stand til at opretholde Ruten med Afgang hver halve Time fra Højbro og Langelinjemolen, og om Søndagen er der Sejlsads med Afgang hvert 20. Minut. Baadene begynder dog først Sejlturene med første Afgang Kl. 13 og med sidste Tur fra Højbro Kl. 21.

#### Sveriges Trælast-Eksport

Efter de Beregninger, der foreligger, har Sveriges Eksport af Trælast til Danmark sidste Aar udgjort 65,000 Standard, hvad der er 20 pCt. under Gennemsnitseksperten i Aarene 1935—39. Med Holland er der sluttet en Aftale til et Beløb af 10 Mill. Kr. om Tillægskontingenter. Der skal for dette Beløb hovedsagelig leveres Grantømmer. Leverancen bliver paa ca. 35,000 Standard.

#### Norske Skibe i Fart paa Storbritannien

Ifølge en Meddelelse, der er indløbet til Oslo, har det britiske Transportministerium overført alle norske Skibe, som gik i Fart paa Stillehavet til Atlanterhavet. De skal nu sættes ind i Fart paa Storbritannien. Efter hvad de britiske Myndigheder meddeler, drejer det sig om ialt 23 Skibe.

#### Oslo Havns Budget

Oslo Havnebestyrelses Forslag til Budget for 1941—42 viser Udgifter paa godt 4 Millioner Kr. mod bevilget for sidste Aar 3,700,000 Kr. og for det foregaaende 4,600,000 Kr. Da Indtægterne er blevet anslaaet til 2 Mill. Kr. bliver der et Underskud paa ca. 2 Mill. Kr.

#### Svensk Motorskib »Venezuela« krigsforlist

En ny stor Ulykke har ramt den svenske Handelsflaade. Rederiaktiebolaget Nordstjernans Motorskib »Venezuela« med en Besætning paa 41 Personer og 8 finske Passagerer er efter alt at dømme krigsforlist i Nordatlantehavet, antagelig i Slutningen af April. Der er kun ringe Sandsynlighed for, at de ombordværende er sluppet fra Katastrofen med Livet.

#### Den nye Bro over Guldborgsund

Om den nye Bro over Guldborgsund, der skal bygges i Forbindelse med den nye Motorvej fra Storstrømsbroen til Rødby Havn, oplyses i de lokale Blade, at Broen vil komme til at ligge lidt Syd for den nuværende Bro ved Guldborg. Af Hensyn til Motorvejens Karakter skal den nye Bro være en Højbro, idet Trafiken ikke maa generes eller hæmmes af en Bro, der skal aabnes. Spørgsmaalet om, hvor høj Broen skal være, har stor Interesse for Nykøbing F., af Hensyn til Besejlingsforholdene paa Havnen.

Lederen af Teknisk Central, Direktør Kayser, udtaler blandt andet, at Spørgsmaalet herom endnu ikke er afgjort. Et mindre Udvalg, der beskæftiger sig med Sagen, har foreløbig ladet udarbejde Projekter over Broer i 3 forskellige Gennemsejlingshøjder, nemlig 26, 30 og 32 Meter. Storstrømsbroens Højde er 26 Meter. Hvis man kommer op paa 32 Meters Højde, er der ingen Skibe, der ikke kan passere, men allerede ved 30 Meters Gennemsejlingshøjde er der kun 1 pro mille, som ikke kan passere under Broen.

#### Dødsfald

Den tidligere norske Sømandspræst ved Olavskirken i Rouen, Pastor Lars Wallevik, der i de sidste Maaneder har boet i Holte, er pludselig død, nogle og fyrrer Aar gammel. Under sit Ophold her holdt Pastor Wallevik gentagne Gange Gudstjeneste for sine Landsmænd i den svenske Gustafkyrkan. Han efterlader sig danskfødt Hustru og 3 Børn.

Ingeniør, cand. polyt. Adolph Galsgaard er død 64 Aar gammel. Hans Navn er knyttet til mange store Ingeniørarbejder herhjemme og i Sverige.

Kort efter sin Eksamen i 1902 blev Galsgaard ledende Ingeniør hos Entreprenørfirmaet Gunnerson & Elzelingen og beskæftigede sig med mange Uddybningsarbejder i Havne og Kanaler. Efter at have været Arbejdsleder for Monberg, Saabye og Lerche ved det nye Havneanlæg paa Sect. Thomas, grundlagde han sammen med Konsul J. G. Gunnerson, Lysekil, et Firma, der bl. a. udførte en Del Arbejder i Malmøs Frihavnsanlæg. Det opløstes i 1921, hvorefter Ingeniørforretningen fortsattes under Firmanavn A. Galsgaard med Domicil i Aalborg.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PB. KVARTAL** ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HBINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN  $\frac{A}{S}$   
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERRENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

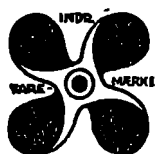
L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKULViking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterInJehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang III. KatalogBrug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
V A S A (Finland)Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv

57. Aargang.

København 28. Juli 1941.

Nr. 30.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Helaaersabonnement 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 Helaaersabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Tillæget til E. f. S. Nr. 29 1941 samt E. f. S. Nr. 30 af 24. Juli 1941 (Nr. 2000—2017) annulleres og erstattes med:

## I. Østersøen.

### 1100. Sverige S.-Kyst. Ny Grund afmærket.

(U. f. s. Nr. 30/1483. Stockholm 1941.)

En hidtil ukendt Grund med 7,5 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa 55° 21',<sub>80</sub> N. 14° 04',<sub>1</sub> E. En rød Stage med en opadventt Kost over en Ballon er udlagt 300 m S. for Grunden i 13 m Vand paa 55° 21',<sub>05</sub> N. 14° 04',<sub>40</sub> E.

(Kort Nr. 189, 188, 180 og 181. Danske Lods III, Side 278.)

### 1101. Sverige S.-Kyst. Vrag atter afmærket.

(U. f. s. Nr. 30/1482. Stockholm 1941.)

En grøn Stage med Ballon er atter udlagt ved Vraget paa 55° 21',<sub>80</sub> N. 14° 10',<sub>10</sub> E.

(E. f. S. Nr. 29/1080 1941.)

### 1102. Sverige. Öland E.-Kyst. Segerstad. Vrag afmærket.

(U. f. s. Nr. 30/1481. Stockholm 1941.)

En grøn Stage med 1 grønt Flag er udlagt 500 m W. for et Vrag med 10,2 m Vand, der ligger paa c. 56° 17',<sub>0</sub> N. 16° 36',<sub>2</sub> E., 4,8 Sm 166° fra *Segerstad* Fyr.

(Kort Nr. 180 og 181.)

### 1103. (T). Sverige. Utlängan—Landsort. Västervik Havneindløb. Fyr ødelagt.

(U. f. s. Nr. 30/1480. Stockholm 1941.)

Fyret *Lilla Blockholmssundet* Nr. 3 paa c. 57° 46' N. 16° 40' E. er ødelagt, men vil snarest blive genopført.



**1104. Sverige. Bottniske Bugt. Seskarfjärden. Reväsaari. Nyt Fyr tændes.**

(U. f. s. Nr. 30/1479. Stockholm 1941.)

Den 15. August 1941 tændes uden nærmere Meddelelse et nyt Fyr, *Reväsaari* Fyr, paa  $65^{\circ} 46'_{,10}$  N.  $23^{\circ} 49'_{,10}$  E. Fyret skal vise rødt Hurtigblink, 90 Blink pr. Minut, og lyse Horisonten rundt. Flammens Højde: c.  $4_{,5}$  m. Synsvidde: 4 Sm. Pæl. Brændetid: 15. August til Søfartens Ophør.

**1105. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde W. Skydeøvelser. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 30/1999. Berlin 1941.)

Fra et Punkt paa c.  $54^{\circ} 09'_{,5}$  N.  $11^{\circ} 54'_{,8}$  E. ved *Börgerende* afholdes fra 25. Juli d. A. og indtil videre hver Tirsdag og Fredag fra Kl. 0800—1200 og Kl. 1400—1800 Skydeøvelser ud over Søen.

Det farlige Omraade ligger i en Sektor, der mod W. begrænses af Pejlingen  $290^{\circ}$  og mod E. af Pejlingen  $55^{\circ}$  af Skydepladsen og med Radius 5 Sm.

Afspærring af Skydefeltet foretages ikke. Under Skydningerne og i Pauserne er der hejst Signal paa en Mast paa Skydepladsen.

Luftrummet over Skydefeltet er farligt indtil en Højde af 5500 m.

Under Skydningerne er al Sejlads og Ophold i det farlige Omraade forbudt.

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1106. Sverige. Sundet. Hälsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.**

(U. f. s. Nr. 29/1477. Stockholm 1941.)

Indenfor det forbudte Omraade ved *Hälsingborg* Havn maa Ankring og Fiskeri ikke finde Sted i kortere Afstand end 300 m fra de yderste Havnemoler.

c.  $56^{\circ} 02'_{,5}$  N.  $12^{\circ} 41'_{,0}$  E.

(E. f. S. Nr. 28/1075 1941.)

**1107. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom gravede Rende. Tilsanding. Afmærkning flyttet.**

Da Sandet paa S.-Siden af den gravede Rende ind til *Bogestrommen* mellem Sømærkerne *Sandhage N.* Nr. 3 og 4 regnet E. fra (hvide Stager med 1 Halmvisk) paa henholdsvis  $55^{\circ} 07' 02''$  N.  $12^{\circ} 14' 06''$  E. og  $55^{\circ} 06' 52''$  N.  $12^{\circ} 13' 41''$  E. har skudt sig c. 8 m ud i den gravede Rende, er nævnte 2 Sømærker flyttet c. 8 m NNW. efter.

Forholdene vil blive nærmere undersøgt.

(Kort Nr. 161 og 190. Søm.-Fort., Side 78, Nr. 3).

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1108. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.**

I Juli, August, September og Oktober Maaned 1941 finder paa alle Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris*, som følger:

a) 26. Juli—7. August, 9.—13. August, 15. August—13. September og 17.—22. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1200 og Kl. 1300—1700.

Skydepladsen over Søen begrænses

mod Nord af Linien *Storehøj* (400 m NW. for *Troldegaard*)—S.-Spidsen af *Alholm*, endvidere af Breddeparallellen gennem *Alholm* S.-Spids indtil  $11^{\circ} 50'_{,2}$  E.

mod Syd af Linien *Julianehøj*—*Ostergrund* indtil  $55^{\circ} 51'_{,0}$  N.  $11^{\circ} 50'_{,2}$  E.

mod Vest af Meridianen  $11^{\circ} 50'_{,2}$  E.

Paa Skydedage maa ingen Sejlads finde Sted indenfor dette Omraade.

Under Skydning hejses Skydeflag paa *Nissebakker* paa c.  $55^{\circ} 53',_0$  N.  $11^{\circ} 56',_1$  E. b) 15.—29. September, 1.—7. Oktober og 9.—15. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1600.

I Skydetiden vil der være hejst Signalfag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), paa Udsigtstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*), paa *Julianehej* (c. 500 m N. for *Jægerspris Hovedgaard*) og paa *Carolinehej* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

I Skydetiden er det forbudt at komme nærmere end c.  $2,2$  Sm til W.-Kysten af *Horns Herred* fra udfor *Draaby Kirke* og N. paa indtil *Alholm*.

Endvidere vil der paa enkelte af de nævnte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjærg*, hvilket tillige kendetegnes ved Signalfag paa *Maglehej*. Paa disse Dage forbydes det Fartøjer at færdes i den S.-lige Del af *Jægerspris Bugt*.

*Alholm*: c.  $55^{\circ} 55'$  N.  $11^{\circ} 54'$  E.

#### 1109. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*:  $4,3$  m, i *Svaneholm Fyrlinie*:  $6,3$  m, i *Sælhundeholm Løb*:  $3,9$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,0$  m, i *Svaneholm Løb*:  $1,2$  m og i *Kobberø Løb*:  $2,4$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn*  $4,3$  m over *Havrevlen* og  $6,3$  m i *Svaneholm Fyrlinie* og  $3,0$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a.  $56^{\circ} 43'$  ( $16''$ ) N.  $8^{\circ} 13'$  ( $08''$ ) E. —  $3,5$  m.

b.  $56^{\circ} 43'$  ( $08''$ ) N.  $8^{\circ} 13'$  ( $23''$ ) E. —  $3,6$  m.

c.  $56^{\circ} 42'$  ( $36''$ ) N.  $8^{\circ} 13'$  ( $30''$ ) E. —  $2,0$  m.

d.  $56^{\circ} 42'$  ( $55''$ ) N.  $8^{\circ} 12'$  ( $50''$ ) E. —  $3,5$  m.

e.  $56^{\circ} 41'$  ( $40''$ ) N.  $8^{\circ} 14'$  ( $10''$ ) E. —  $3,5$  m.

(E. f. S. Nr. 24/967 1941. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 1110. Norge. Salta. Andholmfjorden. Leines Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 13/291. Oslo 1941.)

I *Leines Fyr* paa c.  $67^{\circ} 44',_5$  N.  $14^{\circ} 48',_5$  E. er indlagt en ny grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne  $115^{\circ}$  og  $122^{\circ}$ . Iøvrigt er Fyret uforandret.

#### 1111. Norge. Salta. Andholmfjorden. Steinsholmen nedre Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 13/292. Oslo 1941.)

*Steinsholmen nedre Fyr* paa c.  $67^{\circ} 44',_2$  N.  $14^{\circ} 43',_4$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Rødt i Pejl. fra  $160^{\circ}$  til  $180^{\circ}$ . 2. Hvidt i Pejl. fra  $180^{\circ}$  til  $198^{\circ}$ .

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### 1112. (T). Sverige. Midlertidige Lodsfarvande.

(U. f. S. Nr. 30/1518. Stockholm 1941.)

E. f. S. Nr. 28/1064 1941 annulleres og erstattes med:

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er følgende midlertidige Lodsfarvande oprettet:

<i>Luleå</i> :	Fra <i>Kallfjärden</i>	til Søen ved <i>Rönnskär</i> eller omvendt.
<i>Rönnskär</i> :	— Søen ved <i>Rönnskär</i>	- <i>Kallfjärden</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.

Romelsö:	Fra	Søen	ved	Rönnskär	til	Kallfjärden	eller	omvendt.				
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	Bjuröklubb	eller	omvendt.		
Ursviken:	—	—	—	Bjuröklubb	-	Søen	ved	Rönnskär	eller	omvendt.		
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	Bredskär	eller	omvendt.		
Bjuröklubb:	—	—	—	—	-	Søen	ved	Rönnskär	eller	omvendt.		
—	—	—	—	—	-	Søen	ved	Bredskär	eller	omvendt.		
Ratan:	---	---	---	Bredskär	-	Søen	ved	Bjuröklubb	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Skag	eller	omvendt.		
Bredskär	---	---	---	—	-	Søen	ved	Bjuröklubb	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Skag	eller	omvendt.		
Järnäs:	---	---	---	—	-	Søen	ved	Skag	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Bjuröklubb	eller	omvendt.		
—	---	---	---	Skag	-	Brämösund	eller	omvendt.				
Örnsköldsvik:	---	---	---	—	-	Søen	ved	Bredskär	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Brämösund	eller	omvendt.				
Ulvö:	---	---	---	—	-	Søen	ved	Bredskär	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Brämösund	eller	omvendt.				
Härnösand:	---	---	---	Brämösund	-	Søen	ved	Skag	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Lilljungfrun	eller	omvendt.		
Sundsvall:	---	---	---	—	-	Søen	ved	Skag	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Lilljungfrun	eller	omvendt.		
Stocka:	---	---	---	—	-	Søen	ved	Skag	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Lilljungfrun	eller	omvendt.		
Hudiksvall:	---	---	---	—	-	Søen	ved	Skag	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Lilljungfrun	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Lilljungfrun	eller	omvendt.		
Lilljungfrun:	---	Søen	ved	Lilljungfrun	-	Öregrunds	Red	eller	omvendt.			
—	---	---	---	—	-	Brämösund	eller	omvendt.				
Gåsholma:	---	---	---	—	-	Öregrunds	Red	eller	omvendt.			
—	---	---	---	—	-	Brämösund	eller	omvendt.				
Gävle:	---	---	---	—	-	Öregrunds	Red	eller	omvendt.			
—	---	---	---	—	-	Brämösund	eller	omvendt.				
Öregrund:	---	Öregrunds	Red	—	-	Öregrunds	Red	eller	omvendt.			
—	---	Søen	ved	Landsort	-	Søen	ved	Hävringe.				
Landsort:	---	---	---	—	-	Søen	ved	Landsort.				
Oxelösund:	---	---	---	Hävringe	-	Søen	ved	Härads-kär.				
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Landsort	eller	omvendt.		
Härads-kär:	---	---	---	Härads-kär	-	Søen	ved	Furön	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Hävringe.				
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Hävringe.				
Oskarshamn:	---	---	---	Furön	-	Søen	ved	Härads-kär	eller	omvendt.		
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Garpen	E. om	Öland	eller	omvendt.
Kalmar:	---	---	---	Grimskär	-	Søen	ved	Aspö.				
—	---	---	---	—	-	Hanösund	eller	omvendt.				
Bergkvara:	---	---	---	Garpen	-	Søen	ved	Furön	E. om	Öland	eller	omvendt.
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Aspö.				
Aspö:	---	---	---	Aspö	-	Søen	ved	Garpen.				
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Grimskär.				
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Tärnö	eller	Karlshamn.		
—	---	---	---	—	-	Hanösund.						
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Garpen.				
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Grimskär.				
Karlshamn:	---	Søen	ved	Tärnö	eller	Søen	ved	Aspö.				
—	---	---	---	Karlshamn	-	Søen	ved	Ahus.				
—	---	---	---	do.	-	Søen	ved	Simrishamn.				
—	---	---	---	do.	-	Søen	ved	Aspö.				
—	---	---	---	Hanösund	-	Søen	ved	Simrishamn.				
—	---	---	---	—	-	Søen	ved	Aspö.				

## MAANEDSOVERSIGT

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

---

### Danmark.

1941	
1/1	Forholdsregler vedrørende Sejlads i <i>danske</i> Farvande. Advarsel.
1/4	Oplysning om <i>danske</i> Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/6	<i>Store-Bælt. Korsør—Sprogø—Nyborg.</i> Ankring og Fiskeri forbudt.
1/7	<i>Lille-Bælt.</i> N.-lige Indsejling. Ankring og Fiskeri forbudt.
1/8	Bekendtgørelse om Lodstvang ved <i>Lillebæltbroen</i> og <i>Storstromsbroen</i> .
29/1077	Bekendtgørelse om Sejlunvisninger for Skibe.

### I. Østersøen.

1941	
1/9	<i>Tyskland. Østersøen</i> W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
1/10	<i>Østersøen.</i> Sejladsforskrift vedrørende <i>Stockholm</i> .
1/11	} <i>Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn.</i> Dybde aftaget.
28/1058	
1/12	<i>Danmark. Christiansø.</i> Sejladsforskrift.
1/15	<i>Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund.</i> Miner udlagt. Advarsel.
1/16	<i>Sverige. Gotland. Fårösund.</i> Forbud mod Ankring.
1/17	} <i>Sverige. Stockholm Skærgaard.</i> Miner udlagt. Advarsel.
15/610	
1/18	<i>Sverige. Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna.</i> Forbudt Omraade.
1/19	} <i>Sverige. Alandshavet.</i> Minefare.
24/954	
1/21	} <i>Finland.</i> Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor <i>finsk</i> Soterritorium.
7/367	
1/22	} <i>Finland.</i> Minefare. Oplysning om Sejlløb. Sejladsforskrifter.
5/292	
15/611	
21/836	} <i>Finland. Skärgårdshavet. Utö</i> Radiofyr. Ekstraudsendelser.
1/27	
1/28	<i>Finske Bugt.</i> Farlige Omraader. Sejladsforskrifter.
1/41	<i>Tyskland.</i> Signaler forbudt i <i>tyske</i> Farvande.
1/42	} <i>Tyskland.</i> Skydeøvelser. Advarsel.
14/565	
1/43	} <i>Tyskland.</i> W.-lige <i>Østersø.</i> Lodstvang.
4/251	
1/44	<i>Tyskland.</i> W.-lige <i>Østersø.</i> Sejladsforskrifter.
1/46	<i>Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W.</i> Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/47	} <i>Tyskland. Pillau</i> Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/48	
1/49	
9/423	<i>Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek.</i> Forbudt Ankringsomraade.
1/50	<i>Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg.</i> Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/51	<i>Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S.</i> Skibsfartshindring udlagt.
1/52	<i>Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek.</i> Baaker for maalt Mil. Tønder udlagt.
1/55	<i>Tyskland. Mecklenburg Bugt. Staberhuk W.</i> Arbejder udføres.
1/56	<i>Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Banko NNW.</i> Oplysning om Flaade. Advarsel.
1/57	<i>Tyskland. Kielerfjord. Bük</i> Fyr. Forbudt Ankerplads.
1/58	<i>Tyskland. Kielerfjord.</i> Undervandshindringer. Advarsel.
1/59	<i>Tyskland.</i> Passage gennem <i>Kielerkanalen</i> .
1/60	<i>Tyskland. Eckernförde Fjord.</i> Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
1/61	<i>Tyskland. Kieler Bugt.</i> Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/62	<i>Tyskland. Kieler Bugt. Slien.</i> Farvand spærret.

- 1941  
5/274 *Danmark. Bornholm. Ronne Indsejling. Oplysning om Undervandshindring.*  
8/399 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.*  
10/437 *Finland. Skärgårdshavet. Utö. Advarsel.*  
13/528 *Sverige. Karlskrona Red. Torpedindskydningsbaner.*  
15/609 *Sverige. Karlskrona S.- og W.-lige Indsejling. Miner udlagt.*  
16/650 *Danmark. Mon S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.*  
17/660 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1941. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.*  
17/664 *Rusland. Finske Bugt. Fæstningsomraader.*  
18/711 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
21/827 *Osterso. Warnemünde N. Magnetiske Forstyrrelser.*  
22/875 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Värmlandet-Viggsö Sejløb. Sprængningsarbejder. Advarsel.*  
22/891 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.*  
22/892 *Tyskland. Grossendorf. Skydeøvelser.*  
23/918 *Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.*  
23/936 *Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.*  
24/949 *Danmark. Bornholm. Ronne Tangesignal midlertidigt ude af Virksomhed.*  
24/956 *Sverige. Öregrundsskærgaard. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.*  
25/990 *Sverige. Södra Kvarnen. Minespærring. Advarsel.*  
25/997 *Tyskland. Grossendorf E. Skydeøvelser.*  
25/998 *Tyskland. Zinyst. Bombekastningsøvelser. Spærret Omraade.*  
26/1021 *Osterso. Miner udlagt. Advarsel.*  
26/1029 *Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.*  
27/1037 *Sverige. Öland E. Miner udlagt. Oplysning om Sejløb og Afmærkning.*  
27/1040 *Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser. Advarsel.*  
28/1061 *Sverige. Bottniske Bugt. Bombekastnings- og Skydeøvelser.*  
28/1063 *Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget.*  
28/1067 *Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.*  
28/1069 *Osterso. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.*  
29/1080 *Sverige. Käsehuvud S. Sejladsforskrift.*  
29/1082 *Sverige. Arholma og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.*  
29/1083 *Sverige. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.*  
29/1091 *Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel.*  
30/1105 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde W. Skydeøvelser. Advarsel.*  
31/1126 *Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*

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

- 1941  
1/65 *Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.*  
1/67 *Danmark. Sundet. Kronborg Signalstation. Drogden Fyr. Trafiksignal.*  
1/68 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Toldboddommen ombygges.*  
1/69 *Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Magnetiske Forstyrrelser.*  
1/70 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.*  
1/71 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
1/73 *Sverige. Sundet. Bestemmelse om Forbud mod Udkastning af Affald i Flinterenden m. m.*  
1/74 } *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning.*  
4/255 } *Advarsel.*  
1/75 *Sverige. Sundet. Malmö Red. Lods fartøj midlertidigt udlagt.*  
1/78 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedssundbroen. Anbringelse af Beskyttelsesnet ved Masnedssundbroens Piller.*  
1/81 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*  
1/83 *Danmark. Lille-Bælt. Anbringelse af Beskyttelsesnet omkring Lillebæltsbroens Strømpiller. Advarsel.*  
1/84 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning.*  
1/85 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*  
3/215 *Danmark. Sundet. København—Drogden Fyr. Advarsel.*  
4/257 *Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa Plads.*  
12/515 *Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev. Reservefyrskib udlægges midlertidigt.*  
13/547 } *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde aftaget.*  
14/569 }  
16/645 } *Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.*  
27/1043 }  
18/714 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund. Nyt Løb. Dybde aftaget.*  
19/764 *Danmark. Sundet. Flinterenden. Afmærkning forbliver midlertidigt inddraget.*  
19/795 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*  
19/796 *Danmark. Sundet. København. Trekroner. Stenspærring opføres.*

## 1941

- 20/815 *Danmark. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*  
 21/851 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerø Havn. Dybde aftaget.*  
 24/963 *Danmark. Sundet. København. Søndre Havn. Havnearbejder. Advarsel.*  
 28/1071 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klordyb. Oplysning om Dybde.*  
 29/1095 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
 29/1096 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulønsund. Bro under Bygning. Advarsel.*  
 30/1106 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*  
 30/1107 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Ronde. Tilsanding. Afmærkning flyttet.*  
 30/1114 *Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Somærke midlertidigt flyttet.*  
 30/1116 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i Lille-Bælt Nord for Barsø.*  
 31/1127 *Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignalet ved Nordre-Rose Fyr forandres midlertidigt.*  
 31/1132 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelse. Forbudt Omraade.*  
 32/1145 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsø. Skydeøvelser. Advarsel.*

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1941

- Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.*  
 1/87 *Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.*  
 1/88 *Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder midlertidigt udlagt.*  
 1/90 *Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk. Havnearbejder iværksættes.*  
 1/92 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.*  
 1/94 *Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.*  
 1/95 *Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.*  
 1/96 *Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Oplysning om Dybde i Indsejling.*  
 1/97 *Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baake forsvundet.*  
 1/99 *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærringer udlagt. Advarsel.*  
 1/100 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Trafiksignaler.*  
 1/101 *Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.*  
 1/103 *Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.*  
 1/105 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.*  
 1/106 *Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Sækontrolstation ved Rigsgrænsen.*  
 1/107 *Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.*  
 7/373 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.*  
 13/537 *Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Afviserværk og Strømviser ødelagt af Isen. Advarsel.*  
 13/553 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Reparationsarbejder udføres. Advarsel.*  
 17/676 *Danmark. Isefjord. Bransnæsvisg. Skydning med Torpedoer. Advarsel.*  
 20/818 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Selvig Bro. Dybde aftaget.*  
 21/858 *Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sandbjærg Vig. Juelsminde Havn. Dybde aftaget.*  
 21/861 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.*  
 22/898 *Danmark. Kattegat. Grenaa. Sirene og Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.*  
 23/946 *Danmark. Limfjorden. Aggersund. Brobygningsarbejder. Sejlløb forandres.*  
 24/974 *Norge. Oslofjord. Ildjærnsflu Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lystønde.*  
 28/1073 *Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.*  
 28/1074 *Danmark. Kattegat. Gerrild W. Udskibningsbro under Bygning.*  
 30/1108 *Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 30/1109 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*  
 30/1117 *Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn.*  
 31/1133 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.*  
 32/1148 *Sverige. Kattegat. Yttre Tistarna—Hullands Svartskär. Valda Sandö. Skydeøvelser.*

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1941

- 1/109 *Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.*  
 4/267 *Finland. Varanger Fjord. Oplysning om Minefelt.*  
 13/539 *Norge. Lofoten. Osanpollen (Leirosen). Advarsel mod at anløbe.*  
 19/790 *Norge. Lofoten. Svølvær. Sejladsbestemmelser. Luft- og Krigsskibsalarm.*  
 22/907 *Finland. Petsamo. Liinahamari. Sejladsforskrift.*  
 25/1010 *Rusland. Hvide Hav. Letni Kyst. Forbudt Omraade.*  
 27/1052 *Rusland. Barentshavet. Fareomraade. Miner udlagt.*  
 31/1129 *Danmark. Jylland W.-Kyst. Eshjery Havn. Tilsandinger.*

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

- 1941  
 1/110 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki* Grund fundet.  
 1/111 *Island N.-Kyst. Strandabrekar* NE. Grund.  
 2/168 *Island.* Sejladsforskrifter.  
 2/213 *Island W.-Kyst. Hvalfjærdur.* Forbudt Ankringsomraade.  
 13/542 *Island W.-Kyst. Hvalfjærdur.* Farligt Omraade.  
 25/1015 *Island.* Farlige Omraador.  
 32/1149 *Island W.-Kyst. Eidsvík.* Forbudt Omraade.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1941  
 1/112 *Danmark.* Nødmeldinger fra Skibe.  
 1/114 *Danmark.* Bekendtgørelse om Hemmelighedsholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
 1/117 *Danmark.* Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.  
 1/118 *Danmark.* Signal for Minestrygningsfartøjer. Advarsel.  
 1/119 *Norge.* Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingstederne til *Østersøen*.  
 1/120 *Sverige E.-Kyst.* Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.  
 1/121 *Sverige. Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.  
 1/122 *Tyskland.* Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.  
 1/123 *Tyskland.* Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.  
 1/124 *Danmark. Sundet.* Lodstakster.  
 7/375 *Tyskland.* Afstandssignal. Advarsel.  
 19/431 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.  
 5/638 *Danmark.* Lov om Forlængelse af Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten. Bekendtgørelse i Medfør af Loven.  
 17/685 *Kattegat. Skagerrak.* Advarsel for Fiskere.  
 17/686 }  
 20/820 } *Sverige.* Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.  
 24/976 }  
 28/1075 }  
 17/687 *Rusland.* Fæstningsomraader. Sejladsforskrift.  
 17/688 }  
 17/732 } *Rusland.* Forskrifter ved Anduvning af *russiske* Kystfarvande. Havnespærringssignaler.  
 17/730 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Salg, Udlejning og Bortfragtning til Udlandet af *danske* Skibe.  
 18/731 *Danmark.* Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.  
 19/794 *Norge.* Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.  
 19/801 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.  
 23/947 *Danmark.* Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskødigelse og Flytning af Somærker m. v.  
 23/948 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Sejlads i *Sundets* sydlige Del.  
 25/1016 *Taaesignaler* fra *tyiske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.  
 28/1076 *Tyskland.* Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.  
 30/1112 }  
 31/1131 } *Sverige.* Midlertidige Lodsfarvande.

<i>Sölvesborg:</i>	Fra <i>Hanösund</i>	til <i>Søen ved Aspö.</i>
—	—	- <i>Søen ved Simrishamn.</i>
<i>Åhus:</i>	—	- <i>Søen ved Aspö.</i>
—	—	- <i>Søen ved Simrishamn.</i>
—	<i>Søen ved Åhus</i>	- <i>Søen ved Karlshamn eller Tärnö.</i>
—	—	- <i>Søen ved Simrishamn.</i>
<i>Simrishamn:</i>	—	- <i>Hanösund</i> eller omvendt.
—	—	- <i>Søen ved Åhus.</i>
—	—	- <i>Søen ved Ystad.</i>
—	—	- <i>Søen ved Trelleborg.</i>
<i>Ystad:</i>	—	- <i>Søen ved Simrishamn.</i>
—	—	- <i>Søen ved Trelleborg.</i>
<i>Trelleborg:</i>	—	- <i>Søen ved Simrishamn.</i>
—	—	- <i>Søen ved Ystad.</i>
—	—	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation.</i>
—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	- <i>Malmö Red.</i>
<i>Öresunds södra:</i>	—	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation.</i>
—	<i>Søen ved Trelleborg</i>	- <i>Søen ved Simrishamn.</i>
—	—	- <i>Søen ved Ystad.</i>
<i>Limhamn:</i>	—	- <i>Søen ved Simrishamn.</i>
—	—	- <i>Søen ved Ystad.</i>
—	—	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.
—	—	- <i>Malmö Red.</i>
—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.
<i>Malmö:</i>	—	- <i>Søen ved Trelleborg.</i>
<i>Landskrona:</i>	—	- <i>Søen ved Simrishamn.</i>
—	<i>Søen ved Trelleborg</i>	- <i>Søen ved Ystad.</i>
—	—	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.
<i>Landskrona:</i>	Fra <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	til <i>Malmö Red.</i>
—	—	- <i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.
<i>Råå:</i>	—	- <i>Malmö Red.</i>
<i>Hälsingborg:</i>	—	- <i>Malmö Red.</i>
—	<i>Råå</i>	- <i>Svinbådans Fyrskibsstation.</i>
—	—	- <i>Malmö Red.</i>
—	<i>Hälsingborg Red</i>	- <i>Søen ved Torekov</i> eller omvendt.
—	—	- <i>Søen ved Halmstad.</i>
<i>Öresunds norra:</i>	—	- <i>Søen ved Trelleborg.</i>
—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	- <i>Søen ved Torekov</i> eller omvendt.
—	—	- <i>Søen ved Halmstad.</i>
—	<i>Hälsingborg Red</i>	- <i>Søen ved Halmstad.</i>
—	—	- <i>Hälsingborg Red.</i>
<i>Halmstad:</i>	—	- <i>Svinbådans Fyrskibsstation.</i>
—	<i>Søen ved Halmstad</i>	- <i>Søen ved Torekov</i> eller omvendt.
—	—	- <i>Søen ved Varberg.</i>
—	—	- <i>Søen ved Halmstad.</i>
<i>Falkenberg:</i>	—	- <i>Søen ved Vinga.</i>
—	—	- <i>Søen ved Halmstad.</i>
<i>Varberg:</i>	—	- <i>Søen ved Vinga.</i>
—	—	- <i>Søen ved Varberg.</i>
<i>Vinga:</i>	—	- <i>Søen ved Paternoster.</i>
—	—	- <i>Søen ved Paternoster.</i>



<i>Göteborg:</i>	Fra <i>Göteborg</i>	til Søen ved <i>Varberg</i> , ydre Rute.
—	— —	- Søen ved <i>Varberg</i> , indre Rute.
—	— —	- Søen ved <i>Paternoster</i> forbi <i>Vinga</i> .
<i>Marstrand:</i>	— Søen ved <i>Paternoster</i>	- Søen ved <i>Vinga</i> .
—	— — — —	- Søen ved <i>Hällö</i> .
<i>Uddevalla:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Vinga</i> .
—	— — — —	- Søen ved <i>Hällö</i> .
<i>Käringön:</i>	— — — <i>Gäven</i>	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Lysekil:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
—	— <i>Lysekil</i>	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Smögen:</i>	— Søen ved <i>Hällö</i>	- Rigsgrænsen.
<i>Väderöarna:</i>	— — — —	- Rigsgrænsen.
<i>Havstenssund:</i>	— Rigsgrænsen	- Søen ved <i>Gäven</i> .
<i>Nordkoster:</i>	— —	- Søen ved <i>Gäven</i> .
<i>Strömstad:</i>	— —	- Søen ved <i>Gäven</i> .

Anm. Det i Lodsfarvandsfortegnelsen for *Göteborg* Lodseri optagne Lodsfarvand for Dampskibe og bugserede Skibe fra *Göteborg* til *Smögen* (gennem *Sillesund* og videre over aaben Sø) gælder ligeledes Lodsning samme Vej til Søen ved *Hällö*.

## Tillæg.

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

1113. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Skibsfartshindring afmærket.  
En Skibsfartshindring paa  $55^{\circ} 42' 18''$  N.  $10^{\circ} 56' 20''$  E., c. 2 Sm  $207^{\circ}$  fra *Ulstrup Kirke*, er afmærket med en grøn Stage med 1 grønt Flag c. 75 m SW. for Hindringen samt en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $5^s$ , c. 150 m SW. for Hindringen.

1114. (T). Danmark. Store-Bælt. Vongeaancegrund N. Sømærke midlertidig flyttet.  
Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste *Vongeaancegrund N.* er midlertidigt flyttet c. 600 m mod S. til c.  $55^{\circ} 13',_4$  N.  $11^{\circ} 05',_8$  E.

1115. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelse. Forbudt Omraade.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser med Haandvaaben den 29. Juli 1941 Kl. 1200—1800. Angaaende Signaler under Skydningen samt Skydeterrænets Grænser over Søen henvises til E. f. S. Nr. 1/84 1941.

Det er under Skydningen Skibe og Fartøjer forbudt at opholde sig paa Skydeterrænet.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c.  $55^{\circ} 10',_6$  N.  $9^{\circ} 38',_8$  E.  
(E. f. S. Nr. 1/84 1941.)

1116. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i Lille-Bælt Nord for Barsø.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 21. Juli 1941 udfærdiget nedenstaaende Bekendtgørelse.

#### § 1.

Al Sejlads, Udøvelse af Fiskeri samt Opankring er forbudt i et Omraade, der begrænses af Linien gennem følgende Punkter:

- 1)  $55^{\circ} 08',_7$  N.  $9^{\circ} 30',_4$  E.
- 2)  $55^{\circ} 09',_7$  N.  $9^{\circ} 33',_3$  E.
- 3)  $55^{\circ} 08',_7$  N.  $9^{\circ} 33',_7$  E.
- 4) Pladsen for Sømærket *Sonderballe Hoved NE.*
- 5)  $55^{\circ} 07',_9$  N.  $9^{\circ} 31',_4$  E.

#### § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.  
(Kort Nr. 151, 152 og 150.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1117. Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 21. Juli 1941 udfærdiget nedenstaaende Bekendtgørelse.

#### § 1.

I et Omraade i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*, mod N. og W. begrænset af Kysten og mod S. og E. begrænset af en ret Linie gennem to Baaker paa *Silstruphoved*

til en rød- og hvidstribet Bøje paa  $56^{\circ} 55',7$  N.  $8^{\circ} 43'$  E. og derfra en ret Linie gennem *Tisted* Andelssvineslagteris Skorsten, er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art indtil videre forbudt.

Sejlads til og fra *Tisted* Havn er dog tilladt i Fyrlinien og skal foregaa ad den korteste Vej.

## § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks:

Samtidigt ophæves Bekendtgørelse af 8. Oktober 1940 angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* mellem *Tisted* Havn og *Silstruphoved*.  
(E. f. S. Nr. 1/116 1941. Kort Nr. 104.)

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 7. August 1941.

Nr. 32.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangon af Januar Kvarthal toges 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 toges Kvarthalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarthal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarthals Begyndelse. Kvarthalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

1134. (P). Sverige S.-Kyst. Karlskrona Handelshavn. Nyt Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 32/1569. Stockholm 1941.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/1120 1941 meddeles, at det deri omhandlede nye Fyr, *Tallebryggan* Fyr, paa  $56^{\circ} 10'_{,12}$  N.  $15^{\circ} 35'_{,40}$  E., i den W.-lige Del af *Karlskrona* Handelshavn, vil blive tændt i Slutningen af August Maaned 1941.

(E. f. S. Nr. 31/1120 1941.)

1135. Sverige. Kalmarsund. Grimskär. Stormvarselsstation flyttet. Natsignalering indstillet indtil videre.

(U. f. s. Nr. 32/1568. Stockholm 1941.)

Stormvarselsstationen ved *Grimskär* er flyttet til Lods væsenets Omraade ved *Tjörhovet* i *Kalmar* paa  $56^{\circ} 39' 27''$  N.  $16^{\circ} 22' 15''$  E. Natsignalering iværksættes indtil videre ikke.

(Kort Nr. 181.)

1136. (T). Sverige. Kalmarsunds djupränna. Kalmar Havn Indløb. Lystønde midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 32/1615. Stockholm 1941.)

W. for *Kalmarsunds djupränna* og S. for Indsejlingen til *Kalmar* Havn er paa c.  $56^{\circ} 40'$  N.  $16^{\circ} 23'$  E. midlertidigt udlagt en sort- og hvidmalet Lystønde, *Kalmar södra boj*, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Lystønden vil forblive udlagt indtil *Omböjningen* Fyr efter tilendebragt Bortgravning af Grunden *Hällen* bliver tændt.

1137. Sverige. Öregrundsskærgaard. Öregrund—Svartklubben Sejllob. Gästen. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 32/1567. Stockholm 1941.)

a) *Gästen övre* Fyr paa c.  $60^{\circ} 12'$  N.  $18^{\circ} 47'$  E. viser nu hvidt og rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Flammens Højde 6 m. Synsvide: 8 Sm for hvidt og 10 Sm for rødt Lys.

b) *Gästen nedre* Fyr viser nu rødt Lys med En-Formørkelser, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Synsvide: 8 Sm.

1138. Sverige. Öregrund Radiofyr. Oplysning om Bølgelængde.  
(N. f. S. Nr. 32/2110. Berlin 1941.)  
Öregrund Radiofyr paa c.  $60^{\circ} 20',_3$  N.  $18^{\circ} 26',_1$  E. udsender indtil videre paa Bølgelængden 1565 kc/s (191,7 m), Type A 2. Forandring af Radiofyret til Bølgelængde 1601 kc/s (187,1 m), Type A 2, foretages først i Løbet af Aaret 1941.
1139. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 32/1614. Stockholm 1941.)  
Lystønderne *Långrogrund* paa c.  $63^{\circ} 15',_3$  N.  $19^{\circ} 37',_7$  E. og *Vegagrundet* paa c.  $63^{\circ} 31',_8$  N.  $20^{\circ} 26',_7$  E. er atter udlagt paa Plads.
1140. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 32/1613. Stockholm 1941.)  
Lystønderne *Ellagrundet* paa c.  $63^{\circ} 51',_5$  N.  $20^{\circ} 52',_2$  E. og *Rata Storgrund* paa c.  $63^{\circ} 59',_5$  N.  $21^{\circ} 09',_2$  E. er atter udlagt paa Plads.
1141. Tyskland. Darsser Ort W. Vrag genfundet og afmærket.  
Det i E. f. S. Nr. 29/1092 1941 nævnte Vrag er atter fundet paa c.  $54^{\circ} 27',_6$  N.  $12^{\circ} 23',_9$  E. i 13 m Vand. En Vraglystønde med N.-Topbetegnelse, og som viser To-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Morke 2,5<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Morke 6,5<sup>s</sup>, er udlagt 200 m NE. for Vraget.  
(E. f. S. Nr. 29/1092 1941.)

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

1142. Danmark. Sundet. København E. Lyspram flyttet.  
E. f. S. Nr. 28/1070 1941 udgaar og erstattes af:  
Lysprammen, der var udlagt paa  $55^{\circ} 41'$  ( $32''$ ) N.  $12^{\circ} 37'$  ( $37''$ ) E. paa Luftmarine-stationens Omraade, er flyttet til  $55^{\circ} 41' 44''$  N.  $12^{\circ} 39' 01''$  E.  
(E. f. S. Nr. 28/1070 1941. Kort Nr. 134, 133, 132 og 130.)
1143. (T). Sverige. Sundet. Kopparverket Indsejling. Fyr midlertidigt slukket.  
(U. f. s. Nr. 32/1572. Stockholm 1941.)  
*Kopparverket västra* Fyr paa c.  $56^{\circ} 00'$  N.  $12^{\circ} 43'$  E. er midlertidigt slukket for Reparation.
1144. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Skibsfartshindring. Oplysning om Plads.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/1113 1941 meddeles, at Pladsen for den deri nævnte Skibsfartshindring er  $55^{\circ} 42' 17''$  N.  $10^{\circ} 57' 21''$  E., c. 3200 m 189° fra *Ulstrup Kirke*.  
(E. f. S. Nr. 30/1113 1941.)
1145. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.  
Skarpskydningsøvelser afholdes fra Skydepladsen ved *Arnkilsøre* paa følgende Dage:  
25., 26., 27., 28., 29. og 30. August 1941.  
3., 4., 5., 6., 8., 9., 10., 12., 16., 17., 18. og 25. September 1941.  
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/85 1941.  
c.  $54^{\circ} 58',_6$  N.  $9^{\circ} 45',_9$  E.  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1146. (T). Danmark. Kattegat. Sjællands Rev. Fyrbaake ommalet.  
Fyrbaaken med Gasbeholder paa *Sjællands Rev* paa c.  $56^{\circ} 04',8$  N.  $11^{\circ} 13',1$  E.,  
der hidtil har været hvid, vil nu indtil videre være rødmalet.  
(Danske Lods II, Side 147. Fyr.-Fort. Nr. 230.)
1147. Danmark. Kattegat. Asaa Rende. Afmærkning inddraget.  
De 9 Risprikker paa W.-Siden og de 9 Halmprikker paa E.-Siden af *Asaa Rende* paa c.  $57^{\circ} 10'$  N.  $10^{\circ} 27',5$  E. er inddraget.  
(Kort Nr. 104, 101, 102 og 100. Danske Lods II, Side 125 og 126. Søm.-Fort. Side 21, Nr. 18 og 19.)
1148. Sverige. Kattegat. Yttre Tistlarna—Hallands Svartskär. Valda Sandö. Skyde-  
øvelser.  
(U. f. s. Nr. 32/1617. Stockholm 1941.)  
Skarpskydningsøvelser foretages fra den 4. til den 9. August 1941 fra *Valda Sandö*  
SW.-lige Pynt, c.  $1,4$  Sm SW. for *Särö* Kirke.  
Den daglige Skydetid er Kl. 0800—1700.  
Fareområdet er en Sektor med Spidsen i *Valda Sandö* SW.-ligste Pynt. Mod Nord  
begrænses Sektoren af en Linie over *Yttre Tistlarna*, mod Syd af en Linie gennem *Hallands*  
*Svartskär* og mod Vest af en Linie trukket i en Afstand af  $7,6$  Sm fra *Valda Sandö*.  
(Se Tillæg.)

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

1149. Island W.-Kyst. Eidsvík. Forbudt Omraade.  
(U. f. s. Nr. 32/1583. Stockholm 1941.)  
I *Eidsvík* paa c.  $64^{\circ} 10'$  N.  $21^{\circ} 50'$  W. er Sejlads forbudt i et Omraade, der begræn-  
ses, som følger:  
Mod S y d af en Linie, der fra den SE.-lige Bro ved *Videy* SE.-Side gaar i Retning  
 $90^{\circ}$  til den den modsatte Bred af *Vigen*.  
Mod N o r d af en Linie, der fra Punktet  $1,3$  Sm  $324^{\circ}$  fra ovennævnte Bro gaar i  
Retning  $90^{\circ}$  til *Geldinganes*.  
(Se Tillæg.)

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

Kort eller  
Bogs Nr.

Tyskland:

R D.211 Lister Tief.

Norge:

N. 21 Stolmen—Bergen.  
† 21 Stolmen—Lyngø.  
† 22 Lyngø og Rougnene—Blomø.

## Tillæg.

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

**1150. Danmark. Sundet. Nordre-Rose Fyr N. t. W. Oplysning om Skibsfartshindring og Afmærkning.**

Skibsfartshindringen, der fandtes i 9 m Vand paa  $55^{\circ} 34' (01'') \text{ N. } 12^{\circ} 42' (50'') \text{ E.}$ , c.  $1,8 \text{ Sm } 359^{\circ}$  fra *Drogden* Fyr, er fjernet fra denne Plads. Samtidig er Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt ved Hindringen, inddraget.

Skibsfartshindringen findes nu i 11 m Vand paa  $55^{\circ} 38' (38'') \text{ N. } 12^{\circ} 41' (12'') \text{ E.}$ , c. 900 m  $343^{\circ}$  fra *Nordre-Rose* Fyr. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 30 m NE. for sidstnævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 52/2866 1940.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1151. Danmark. Kattegat. Rørvig Kirke NW. Skibsfartshindring rapporteret.**

En Skibsfartshindring er rapporteret paa c.  $55^{\circ} 58',4 \text{ N. } 11^{\circ} 41',0 \text{ E.}$ , c.  $2,4 \text{ Sm } 310^{\circ}$  fra *Rørvig* Kirke.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1152. Norge. Sor-Helgeland. Åsvær. St. Kvaloy N. Grund rapporteret.**

(E. f. S. Nr. 14/309. Oslo 1941.)

En  $3,5 \text{ m}$  Grund er fundet paa c.  $66^{\circ} 13' \text{ N. } 12^{\circ} 12' \text{ E.}$ , 250 m  $63^{\circ},5$  fra 5 m Grunden N. for *St. Kvaloy*, lige E. for en Plads, hvor Kortet viser 11 m Vand.

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

**1153. Island W.-Kyst. Reykjavik<sup>1</sup> Anduvning. Grund rapporteret.**

(N. f. S. Nr. 28/1876. Berlin 1941.)

En Grund med  $8,2 \text{ m}$  Vand (Klippe) er fundet paa c.  $64^{\circ} 11',4 \text{ N. } 21^{\circ} 52',8 \text{ W.}$ ,  $1,52 \text{ Sm } 54^{\circ}$  fra *Engey* Fyr.

(Kort Nr. 45, 40, 43, 31 og 26.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... og  
**Pilsner**  
*det er*  
**HOF**



## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

### *Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

•  
**5/-, post frée**  
•

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## **JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT







### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.     | D/S »Jyden«, Esbjerg.                      |
| D/S »Active«, Korsør.               | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S af 1912.                        | D/S »Myrene«.                              |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederl.     |
| D/S »Als«.                          | D/S »Nautica«.                             |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltica«.                      | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bess«.                         | D/S »Orient«.                              |
| D/S paa Bornholm af 1868, Rønne.    | D/S »Pacific«.                             |
| A/S Christiansholms Fabriker        | D/S »Phønix«, Esbjerg.                     |
| C. Clausen, Haderslev.              | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Dania«.                        | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Samsø«.                               |
| D/S »Draco«.                        | D/S »Solnæs«.                              |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.       |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | Oluf Svendsen.                             |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | Hans Svenningsen.                          |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Svitzers Bugserafdeling.                   |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | D/S »Torm«.                                |
| Det Forenede Bugsererselskab A/S.   | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Odense.                                    |
| D/S »Hafnia«.                       | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Helmdal«.                      | D/S »Vendila«.                             |
| D/S »Holland«.                      | D/S »Vesterhavet«.                         |
| Rederi A/S »Isafold«.               | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
| Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.   | D/S »Viking«.                              |
| J. Gotfred Jensen, Aarhus.          | D/S »Øresund«.                             |
| D/S »Jutlandia«.                    |  |

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 32

FREDAG 15. AUGUST 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERTNING

Slaget om Atlanterhavet er traadt noget i Skygge Sunder Indtrykket af de vældige Krigsoperationer, der udspilles i Rusland, ligesom naturligvis ogsaa den politiske Højspænding i det fjerne Østen, der efter alle Solemærker at dømmes naar som helst kan udløse sig i en ny Krig, er medvirkende til at Interessen for den Krigsskueplads, hvor, som det ofte er blevet fremhævet, Krigen vilde blive vundet eller tabt, kun indtager en underordnet Plads.

Fra et shippingmæssigt Standpunkt er der dog stadig Grund til at følge Begivenhederne paa Atlanterhavet med vaagen Interesse, ikke alene paa Grund af den krigsmæssige Betydning, der maa tillægges disse Operationer, men nok saa meget fordi den stadige Ødelæggelse af Handelsstonnage og de Krigsførendes større eller mindre Evne til indenfor de nationale Rammer at remplace disse Tab ved Nybygninger medfører Forskydninger i Forholdet mellem de forskellige Nationers Handelsflaader, der kan faa Betydning længe efter at Krigen er afsluttet. Iøvrigt synes en Slags Pause at være indtraadt i Krigsoperationerne paa Atlanterhavet. De tyske Rapporter om Sænkningerne i Juli Maaned opgav, at Englænderne havde mistet ca. 400,000 Br. Reg. T. engelsk eller for engelsk Regning sejlede Tonnage, hvilket er en meget betydelig Nedgang i Forhold til de nærmest foregaaende Maaneder. Hvad der er Aarsag hertil, er det naturligvis vanskeligt at have nogen Mening om. Fra tysk Side udtales det, at Sejladsen paa England er bleven ringere, og at de tyske Undervandsbaade derfor har færre Angrebsobjekter. Andre Faktorer spiller maa ske ogsaa ind, bl. a. er det f. Eks. tænkeligt, at nogle af de tidligere rundt om England opererende Undervandsbaade er sendt andet Steds hen, og endeligt er det naturligvis heller ikke utænkeligt, at den kombinerede engelsk-amerikanske Patuljetjeneste kan have spillet en Rolle.

Som det har været Tilfældet i et Stykke Tid, foreligger der i denne Uge ogsaa kun faa Meddelelser om Udviklingen paa de oversøiske Markeder, men af de faa og spredte Rapporter, der er kommen frem, synes Stillingen i det store og hele at være uforandret. Om Forholdene indenfor de af England og Amerika kontrollerede Omraader, foreligger der enkelte Rapporter, hvoraf det synes at fremgaa, at Raterne er stabile. Timecharter i Vestindiafarten er igen betalt med \$7 for Rundture. Efterspørgslen efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika er støt \$8.50, hvorimod Noteringerne for Hørfrø fra River Plate til U.S. Northern range varierer mellem \$24 og \$26. Af andre Afslutninger skal nævnes Kul fra Durban til Singapore til 48/ og Salt fra Karachi til Calcutta til 30 Rupees. Paa de frie Markeder er der stadig stærkt Begær efter Tonnage, men der findes kun faa frie Baade paa Markedet. Kul fra Hampton Roads til Lissabon skal være sluttet til \$16 og for Korn fra River Plate til Lissabon noteres stadig \$55.

Paa vore hjemlige Markeder er der kun jævn Aktivitet. Der er stadig Erts fra Nordsverige til Tyskland til de fastsatte Rater, men der er ringe Tilgang af nye Trælastordrer. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark var det en Overgang vanskeligt at erholde Sten, men Forholdet har bedret sig noget i de sidste Dage.

### »ELISABETH«

Udenrigsministeriet meddeler:

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er det Rederiet »Progress«, København, tilhørende Dampskib »Elisabeth« krigsforlist paa Rejse i engelsk Fart.

Skibets oprindelige danske Besætning var, da Ulykken fandt Sted, afmønstreret med Undtagelse af Skibsfører Valdemar Anders Karlson, København, der opgives at være omkommet tillige med følgende 7 danske Medlemmer af den nye Besætning:

2. Styrmand Carlo Lindwall, Aarhus.

Matroserne Chr. Andersen, København,

Bernhard Nielsen, Nørre Borup ved Randers,

Egil Nielsen, Oksbøl,

Søren Svensson, Vorbasse St.,

Donkeymand Karl Hansen, Valby,

Fyrbøder Svend Ankerstjerne, Fredericia.

Der er givet de Omkomnes Paarørende Underretning.

»Elisabeth«, der maatte 945 BRT., var bygget i 1920 i Elbing.

Indenfor Rederiet kender man meget lidt til den savnede Besætning med Undtagelse af Kaptajn Karlson. Hele det øvrige Mandskab — ogsaa 2. Styrmand Lindwall — synes at være paamønstreret, efter at Rederiet har mistet Kontrollen med Skibet.

Kaptajn Valdemar Anders Karlson, der stammede fra Læsø, sejlede i sin Ungdom paa Langfart og tog i 1920 sine Navigationseksaminer fra Københavns Navigations-skole. Umiddelbart efter endt Eksamen traadte han ind i Progress. Endnu da Krigen begyndte, sejlede han som 1. Styrmand, men avancerede da til Kaptajn.

Kaptajn Karlson, der blev 49 Aar, var højt værdsat indenfor Rederiet. Han var en rolig og stille Mand, der gik helt op i sin Sømandsgerning.

### »SAMSØ«

Udenrigsministeriet meddeler:

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er det Rederiet »Heimdal« København, tilhørende Dampskib »Samsø« krisforlist paa Rejse i engelsk Fart.

Skibets Besætning er reddet med Undtagelse af 1. Maskinmester Poul Nielsen, hvis Paarørende er underrettet.

»Samsø« var bygget 1930 paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri og var paa 1494 Bruttoregistertons med en Lasteevne af 2700 Tons d.w.

Den forulykkede Første-Maskinmester paa »Samsø«, Poul Nielsen, var en ung, meget dygtig Mand paa kun 35 Aar. Han var født i København som Søn af nu afdøde Kommunelærer Orla Nielsen, kom i Maskinlære ved Københavns Flydedok og Skibsværft og tog første Del af Maskinisteksamen i 1928. I Aarene herfra indtil 1931, da han tog Haandværkerprøven, sejlede han som Maskinassistent i Det Danske Kul-kompagni. Fra 1933 sejlede han som Maskinmester i Dampskibsselskabet Progress, indtil han under Krigen blev ansat i Rederiet Heimdals Damper »Samsø«, hvis Forlis nu har kostet ham Livet.

Maskinmester Poul Nielsen var ugift og boede sammen med sin Moder og to Søstre i de senere Aar Brønshøjgaardsvej 9.

### NY SKIBSTYPE FRA B. & W. MED KULFYRET DIESELMOTOR

I et Interview i »Børsen« giver Direktør, Ingeniør I. C. A. Møller, Burmeister & Wain, en Række Oplysninger om nye Fremskridt for den danske Dieselmotorskibsbygning.

»Vi bygger nu et helt nyt Skib, baseret paa Dieselmotor med Kuldrift,« siger Direktør Møller. »Kølen lægges i disse Dage, og Brændselsforbruget vil kun andrage et saa minimalt Kvantum som en Trediedel Kilogram Kul pr. Hestekraft — heri iberegnet Hjælpe-maskineriet.

I Løbet af et Aars Tid venter vi at have dette Dieselmotorskib, som bliver paa 3,000 Tons, færdigt. Kontrakten blev underskrevet 11. Juni mellem Burmeister & Wain og »Navitas«. Dette Skib er noget ganske nyt, det er det, vi venter skal blive det nye »Selandia«.

Det konstrueres saaledes, at det paa 4—5 Dage kan bygges om fra Kul til Oliedrift og omvendt, saa at man derved kan udnytte Markedsmulighederne paa hidtil ukendt Maade. Og jeg vil her gerne minde om, at der stadig i Principet bygges paa vor tidligere Formands, den fremragende Tekniker G. A. Hagemanns Gasgenerator-Opfindelse fra 1877, den første officielt beskrevne Gasgenerator i Verden.

Med Hensyn til det nye kulfyrede Dieselmotorskib skal jeg yderligere nævne, at baade Størrelse og Hastighed kan forøges. Vi arbejder allerede med et Dieselmotorskib paa op til 18,000 Tons og 30,000 H. K. Derimod tror jeg ikke meget paa, at de meget store Atlanterhavsbaade som »Queen Mary« vil blive overgaaet i Størrelse.

Med Hensyn til dansk Skibsbygnings Konkurrenceevne i Fremtiden udtalte Direktør Møller:

»Jeg er med Hensyn til vor tekniske Konkurrence meget optimistisk, og jeg støtter bl. a. min Optimisme paa, at da vi i 1939 gav Tilbud paa Bygning af et stort amerikansk Dieselmotorskib, laa vort Tilbud paa 962,000 Dollars, mens det billigste amerikanske Tilbud var paa 2,150,000 Dollars, altsaa ca. 110 pCt. over det danske! Og jeg tror, at en lignende Konkurrenceedygtighed gælder for Størstedelen af den danske Industri.«

### PRISTALLET

Pristallet fortsætter opfejt. Det saakaldte »Arbejder-Pristal«, der udregnes paa Basis af Priserne i 1914 (lig 100) er for Juli Maaned beregnet til 275, hvilket er en Stigning paa 12 Points i Forhold til April, da Tallet var 263. Af de 12 Points Stigning skyldes de 9 Points en Stigning i Udgiftsposten Skatter, Kontingenter og lignende.

Hvis man i Stedet for Priserne i 1914 lægger Priserne i 1935 til Grund for Pristalsberegningen, har man for Juli et Pristal paa 161 mod i April 154, altsaa en Stigning paa 7 Points, hvoraf de 6 Points skyldes Stigningen i Udgiftsposten Skatter og Afgifter. Stigningen i disse Poster fremkommer for en væsentlig Del ved, at man efter det ved Pristalsberegningen anvendte Princip bruger Budgettets samlede Udgiftsbeløb som Grundlag ved Beregningen af Skatteudgiften, hvilket medfører, at det Indtægtsbeløb, paa hvilket Beregningen af Pristalsbudgettets Udgift til direkte Skatter i Aaret 1941/42 er foretaget, ligger højere end for det foregaaende Skatteaar; desuden har der været en ringe Forhøjelse af Kontingentudgiften, ligesom Bidraget til Arbejdsfordelingen er ansat til 96 Kr. for Juli mod 72 Kr. for April.

Endelig har Statistisk Departement som sædvanlig foretaget en Pristalsberegning med Priserne i 1931 lig 100: Herved bliver Pristallet for Juli 178 mod 170 for April. Af denne Stigning skyldes de 6 Points Udgiften til Skatter og Kontingenter.

### ENGROS-PRISTALLET

Sammen med Detail-Pristallet foreligger ogsaa en Sgro-Pristallet. Det er for Juli beregnet til 205 mod 202 i Juni og 201 i Maj. Men i Juli i Fjor var det kun paa 165 og i August i Fjor paa 111.

For Importvarer er Tallet fra Juni til Juli steget med 4 Points til 238, for Eksportvarer fra 196 til 197,

og for Hjemmemarkedsvareer fra 184 i Juni til 186 i Juli.

Af de enkelte Grupper er animalske Levnedsmidler steget med 1 Point til 191, Brændsel og mineralske Olier med 13 Points til 338, Jern, Metaller og Varer deraf med 3 Points til 204, Bygningsmaterialer undtagen Træ med 1 Point til 175, Træ og Papir med 1 Point til 183, Tekstil og Konfektion med 4 Points til 213, og Huder, Læder og Skotøj med 5 Points til 190.

### DANMARKS UDENLANDSKE KAPITAL- OG BETALINGSBALANCE 1940

Til Brug ved Opgørelsen over Landets udenlandske Kapital- og Betalingsbalance for Aaret 1940 har Det statistiske Departement indhentet Oplysninger hos henved 5000 Erhvervsselskaber og private Erhvervsdrivende om deres Gæld til og Tilgodhavender i Udlandet.

Dette Materiale er ligesom tidligere suppleret med tilsvarende Oplysninger fra offentlige Myndigheder og endvidere med Opgivelser fra Pengeinstituter, Vekselere m. fl. om Ind- og Udførsel af Værdipapirer i Aarets Løb.

For Aaret 1940 er Vanskelighederne naturligvis særlig store, dels fordi de sædvanlige Betalingsforhold m. v. overfor en Række Lande i Aarets Løb blev afbrudt, dels fordi Oplysninger ogsaa fra de øvrige Lande indgaa langsommere end normalt.

Hovedposterne paa Kapitalbalancen fremgaa af Tabellen, hvor de for Udgangen af 1940 anførte Mellemløbere er omregnet efter den pr. 31. December 1940 gældende Kurs for den Valuta, det paagældende Mellemløber lyder i, medens Tallene for det foregaaende Aar er omregnet med Kursen ultimo 1939. Ved Beregningen af Obligationers og Aktiers Værdi er der, for saa vidt angaar Beholdningen af udenlandske Obligationer og Aktier og Værdien af danske Aktier i Udlandet, i videst muligt Omfang taget Hensyn til Børskurserne; kun hvor Oplysninger om Børskurserne ikke foreligger, er der regnet med Papirernes Nominalværdi. De forskellige Gældsposter omfatter saavel Værdipapirer, der befinder sig i Udlandet, som saadanne Obligationer og Aktier, der henligger i Depot i danske Pengeinstituter, men tilhører Udlændinge eller Danske, bosatte i Udlandet; paa tilsvarende Maade er i Gældsposterne fradraget Beløb, der er overgaaet i dansk Eje, men forblevet i Depot i Udlandet.

#### Kapitalbalancen overfor Udlandet

Gæld	ved Udgangen af	
	1940	1939
	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Danske Statsobligationer . . . . .	760	782
Hypotekbankens, Statsboligfondens, Erhvervenes Laanefonds og den kommunale Laanefonds Obligationer . . . . .	180	182
Kommuncobligationer . . . . .	429	429
Kredit- og Hypotekforeningsobligationer . . . . .	115	115
Andre danske Værdipapirer . . . . .	240	230
Anden fast Gæld . . . . .	50	40
Kortfristet Gæld . . . . .	361	426

Tilsammen Gæld . . . . . 2,135 2,204

#### Tilgodehavender

Fremmede Værdipapirer . . . . .	300	290
Andre faste Tilgodehavender . . . . .	35	35
Kortfristede Tilgodehavender . . . . .	1,329	507

Tilsammen Tilgodehavender . . . . . 1,664 832

Nettogæld . . . . . 471 1,372

## ARGENTINAS HANDELSFLAADE

I en Artikel fornylig i et argentinsk Blad udtaler Senor Jaime Bermejo, at Argentina slaar langt tilbage for f. Eks. de skandinaviske Lande og Grækenland med Hensyn til Handelsflaade.

Da Krigen brød ud var Verdenstonnagen paa 69 Millioner Tons, men heraf ejede argentinske Redere kun 337,000 Tons. Skønt de nævnte Landes Verdenshandel er betydelig mindre end Argentinas, har de langt større Flaade. Storbritanniens oceangaaende Tonnage repræsenterede samtidig 30 pCt. og U. S. A.s 17.29 pCt. af det samlede Tal.

Men Argentina synes, hævder Senor Bermejo, at negligere Havenes Betydning. Han henviser til Norges 4—5 Millioner Tons og en Befolkning med 3 Millioner og til Sveriges 1238 Skibe og en Tonnage 4—5 Gange saa stor som Argentinas, til Holland o. s. v. Det synes saa meget mærkeligere som Argentinas Eksport i normale Tider gaar op til 18 Millioner Tons om Aaret, dets Import til ca. 9 Millioner Tons. Befolkningen i Argentina er selvfølgelig samlet indenfor et forholdsvis lille Omraade, men det er dog ingen Undskyldning. Det er ejendommeligt, at en Nation som Argentina, med en Befolkning paa nær 14 Millioner Mennesker, og med en Kystlinie ved Hav som Flod paa 4000 miles ikke er kommet til at spille nogen Rolle som søfarende Nation.

Det er ikke en isoleret Røst; der gør sig fra mange Sider Ønsker gældende om at udvide Argentinas Handelsflaade, og selvom Øjeblikket netop nu maaske ikke er det bedste til Udførelse af dette Skridt, er Tanken til Stede og vil efter alt at dømmes snarest muligt blive realiseret.

## DEN PORTUGISISKE HANDELSFLAADE

Den portugisiske Handelsflaade vil i den nærmeste Fremtid faa tilført yderligere Enheder, som bygges udelukkende paa portugisiske Værfter. Et af de nye Skibe bygges i Lissabon og vil blive søsat i denne Maaned. Det bliver den portugisiske Handelsflaades største Skib. En anden Nybygning ventes søsat lidt senere.

## MOTOR-TONNAGEN I SVERIGE

Det svenske Kommercekollegiums nylig udsendte Beretning viser, at Motortonnagen i Forhold til 1936 er gaaet meget betydeligt frem. Thi medens Dampskibenes Andel i Bruttotonnagen i 1936 udgjorde 58,5 pCt., var Andelen faldet til 50 pCt. i 1939 — og samtidig steg Motorskibenes Andel i Bruttotonnagen fra 36,3 til 44,6 pCt.

Den oceangaaende Tonnage udgjorde ved Slutningen af 1939 omkring 60 pCt. af den søgaaende Tonnage. Det største svenske Skib, »Kungsholm«, maalte 21,255 Bruttotons, medens yderligere 3 Skibe var over 15,000 Tons, nemlig »Gripsholm«, »Svealand« og »Amerikaland«. Sverige havde endvidere 6 Skibe mellem 10,000 og 14,999 Bruttotons, nemlig »Ariston«, »Bera«, »Drottningholm«, »Pan Bothia«, »Saint Gobain« og »Sveadrott«.

Med Hensyn til Handelsflaadens Tonnage, fordelt efter Hjemsted, fører Gøteborg med 36,3 pCt. og derefter kommer Stockholm med 32,3 pCt. Disse to Byer sammen med Helsingborg og Trelleborg repræsenterer ikke mindre end 82,3 pCt. af den samlede Handelsflaadens Tonnage.

Den samlede svenske Handelsflaade vurderedes i 1939 til en Værdi af 729 Mill. Kr. mod 582 Mill. Kr. i Aaret forud. Dampskibene vurderedes til gennemsnitlig 366 Kr. pr. Bruttoton og Motorskibene til 567 Kr. pr. Bruttoton.

## NORSK REDERIBESKATNING

Ved Forordning af 31. Juli har det norske Finansdepartement fastsat visse Særbestemmelser for Beskatning af Rederier m. v. for 1941/42. Skibe i udenrigs Fart, andre Formuegenstande i Udlandet og Krav paa Udlandet skal tages med ved Ansættelsen af Formuen, selv om der ikke var Anledning til at raade over Formuen. Værdien ansættes om nødvendigt ved Skøn af Ligningsmyndighederne. For Rederier eller Fangstselskaber, som har hele eller Størstedelen af Flaaden i Udenrigsfart og som ikke har haft Raadighed over Skibene siden 9. April, sættes Indtægten af Erhvervet i 1940 eller afvigte Regnskabsaar til 1½ Gang Gennemsnittet af denne Indtægt i 1938 og 1939 eller afvigte Regnskabsaar.

For Rederier, som har Raadighed over den væsentligste Del af Flaaden anvendes den samme Regel for de Skibe, man ikke har Raadighed over. Paaviser den skattepligtige, at et Skib er gaaet tabt, omregnes Indtægten i Forhold til den Del af Aaret, da Skibet var i Fart. Finansdepartementet kan paa Anmodning billige, at der ved Ligningen for 1941/42 helt ses bort fra Indtægt af Skibe, som Rederiet paa Grund af Krigsforholdene for Tiden ikke har Raadighed over. Indtægt af andre Formuegenstande i Udlandet end Skibe eller Krav paa Skyldnere i Udlandet tages ikke med ved Ansættelsen af Indtægten, naar der ikke har været Anledning til at raade over Indtægten og dennes Størrelse heller ikke er kendt.

Forordningen indeholder endvidere Særbestemmelser for Ligning af Søfolk og andre i Udlandet, som ikke har Forbindelse med Hjemlandet. Hyre og Løn efter 9. April skal ikke tages med.

Ligningsmyndighedernes Afgørelse efter denne Forordning skal anses som foreløbige. Der vil blive givet nærmere Forskrifter om hvornaar den endelige Ligning skal foretages, hvordan man skal gaa frem og om Forfaldstiden for de Skatter, som bliver udlicnet ved den endelige Ligning.

## SVENSK SKIBSBYGNING

Den svenske Handelsflaade har lidt adskillige Tab under Krigen. Den mistede Tonnage anslaaes til en halv Mill. Tons. Samtidig har svenske Redere bestilt 600,000 Tons Nybygninger, idet Krigsforsikringsbeløbene for de forliste Fartøjer i stor Udstrækning er disponible for Rederne. Den Fortjeneste, der giver sig Udslag i Regnskaberne, ved at Krigsforsikringserstatningerne ikke anvendes til Nybygninger, vil blive saa stærkt beskattet, at Rederierne foretrækker at sikre sig nye Skibe.

Redernes Interesse gælder i første Række Bygningen af store Motorskibe til oversøisk Trafik, idet de Fartøjer, der nu kan bruges inden for Spærringen, udelukkende er Dampskibe og i Almindelighed af Middelstørrelse. Rederierne er forberedt paa, at Nybygningerne maa oplægges en Tid, men regner til Gengæld med, at der vil blive et stort Behov for Tonnage efter Krigens Afslutning.

Det er for Øjeblikket næsten umuligt at faa placeret nye Ordre ved Værfterne i Sverige paa Grund af utilstrækkelige Materialeforsyninger. Sker der ikke snart en Forbedring i denne Henseende, maa man regne med, at den svenske Værftindustri nuværende livlige Beskæftigelse vil blive stærkt begrænset. Skibsbygningen var nemlig tidligere for største Delen afhængig af Tilførslerne af udenlandsk Jern, som dels hentes fra Kontinentet, dels fra England og U. S. A. Nu foregaar Importen udelukkende fra Tyskland. Den Import af Valsejern, der er aftalt med Tyskland for indeværende Aar, vil sandsynligvis andrage 50,000 Tons for Skibsbygningsindustriens Vedkommende, ligesom en Del af Leverancerne fra 1940 skal indtræffe i Aar.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### 3 beslaglagte danske Skibe overdraget et new zealandsk Rederi

Den amerikanske Forbundsskibsfartsmyndighed har godkendt, at 3 af de beslaglagte danske Frugtdampere overdrages til et newzealandsk Rederi. De paagældende Dampere skal sejle under Panamas Flag.

#### U.S.A.'s Skibsfartskommission

De Forenede Staters Skibsfartskommission har offentliggjort en Oversigt over de Tankskibe under fremmed Flag, som er i U.S.A.'s Besiddelse eller under U.S.A.'s Kontrol. Det drejer sig om 215 Skibe paa 1,395,112 Bruttotons, hvoraf 88 paa 547,000 Bruttotons sejler under britisk Flag. Derefter følger 60 Panama-Tankskibe paa 498,400 Bruttotons, og talrige andre Nationaliteter, som for Eksempel Norge med 12 Skibe paa 96,400 BRT., Venezuela med 22 Skibe paa 62,600 BRT. o. s. v.

#### Nyt japansk Skibsværft

I Japan paatlænkes det at anlægge et nyt stort Skibsværft til 7 Mill. Yen, aabenbart i den Hensigt at bringe Japans Handelsflaade op paa 7,5 Mill. Bruttotons i 1942/43 som planlagt.

#### Danmarks største Fiskefartøj

Danmarks største Fiskefartøj, den paa Nyborg Skibsværft byggede nye Kutter, har nu foretaget en heldig Førsterejse. Kutteren, der bærer Navnet »Venø« efter sin Ejer, Skipper Christian Venø, maaler 55 Tons og har en Motor paa 200 HK. Den nye Baad, der har kostet over 100,000 Kr., skal anvendes blandt andet til Trawlfiskeri. Skipper Venø har endnu en Kutter af samme Størrelse under Bygning i Nykøbing M.

#### Spanien—Argentina

For Tiden føres der Forhandlinger mellem Spanien og Argentina om Aabning af en Kredit paa 180 Millioner Pesos. Spanien vil aftage argentinsk Hvede og til Gengæld levere Skibe, som skal tjene til at lette den argentinske Eksport.

#### Schweizisk Skibskøb

Det schweiziske Konsulat i New York har købt Damperen »Chasserak« paa 4,300 Bruttotons. Skibet skal ind sættes i den schweiziske Handelstrafik med U.S.A. Det har hidtil ført Honduras Flag.

#### Japanske Subventioner

Den japanske Regering har besluttet at benytte 2,88 Millioner Yen som Subventioner til Bygning af Tankskibe i indeværende Budgetaar.

#### Skibsforslis

Den græske Lastdamper »Kapelan Stralis«, paa 3574 Bruttotons, er for nylig gaaet tabt, efter hvad der oplyses fra New York.

#### »Abraham Rydberg«

Det meddeles fra Stockholm, at det svenske Skoleskib »Abraham Rydberg« er befragtet for en Rejse med omkring 3000 Tons Kul fra Hampton Roads til Santos. Naar denne Rejse er tilendebragt, haaber Rederiet at faa en Kornlast fra sydamerikansk Havn tilbage til Nordamerika.

#### »Regina«

For nogle Maaneder tilbage fremkom der i Bladene Meddelelser om, at det norske Motortankskib »Regina«, paa 14,900 Tons Dødvægt, skulde være gaaet tabt. Det oplyses nu imidlertid fra Norges Røde Kors, at Skibet ligger i neutral Havn med Mandskabet i god Behold. »Regina« tilhører Hansen-Tangens Rederi A/S i Kristiansand.

#### Træindkøb

»Svensk Trævarutidning« skriver i sit sidste Nummer blandt andet: I Hovedsagen er det Danmark og Norge, som i Juli har afsluttet Kontrakter med svenske Savværker, og for begge disse Lande har det i Almindelighed drejet sig om Varer, som skal leveres pr. Jernbane. Den norske Import maa holdes inden for Grænserne for de meget knappe Valutatildelinger. Det norske og det danske Marked har i Krigstiden undergaaet betydelige Ændringer i Sammenligning med normale Tider. Norge, som før Krigen aldrig plejede at købe høvlede Varer i Sverige, er nu væsentligst Køber af disse Varer.

#### Skibssalg

Den argentinske S.S. Santa Catharina (ex San Jorge, ex Sapele, ex Abonema) to Dæk og Shelter Dæk 4031 BRT., 5730 Tons d.w., bygget af Irvine's Shipbuilding and Dry Dock Co. W. Hartlepool i 1907, nu ejet af Compania Ar-

gentina de Navegación Mihanovich, Ltda., Buenos Aires, er blevet solgt til Bowater's Newfoundland Pulp and Paper Mills, Ltd., Cornebrook, Newfoundland, for ca. 350.000 Dollars til Levering i November.

#### Standard Fruit & Steamship Co.

Det meddeles fra Standard Fruit & Steamship Co. i New Orleans, at Selskabet har solgt sine fem Frugtdampere til Rederifirmaet Wallem & Co., der har Sæde i Hongkong. Som bekendt er Standard Fruit & Steamship Co. et af de betydeligste Frugtselskaber i Golf-, Atlanterhavs- og karibisk Fart. Salget omfatter følgende Dampere: »Virginia«, 1636 Tons, »Wawa«, 1650 Tons, »Oradell«, 1645 Tons, »Oriskany«, 1644 Tons, og »Morazan«, 2984 Tons.

Disse Skibe er hidtil først og fremmest blevet brugt til at transportere Bananer og andre Sydfrugter fra Honduras til de nordøstlige Stater i Amerika. De nye Redere vil nu sætte Skibene under Panamas Flag, og de vil antagelig blive sat ind i Farten paa England.

#### Sejl-Motorskib for Broströmkoncernens Befalingsmandsuddannelse

Det svenske Lindholmens Varv har faaet en meget usædvanlig Skibsbestilling i disse Dage. Broströmkoncernen har nemlig ved Værftet bestilt et større Motorsejlskib til kombineret Fragtfart og Uddannelse af Elever til saavel Dæks- som Maskinbefalingsmænd.

Det skal være en 4-mastet Motorskonnert paa 1400 Tons d.w. og med særlig Indretning for 16 Elever. Det faar 2-Mands Kalytter, Badeværelse o. s. v. midtskibs samt kombineret Messe og Forelæsningsaal agterude.

Maskininstallationen bliver ikke mindst med Tanken paa Skibets Uddannelsesformaal særlig omfattende og Maskinrummet bliver saaledes en Miniatur af de store Linierskibes og giver derfor et forberedende Indblik i saadanne Skibes Arrangement og Drift.

Skibet er bestilt af Rederi A/B. Motorfart, hvis Bestyrelse bestaar af Direktør Axel Jonsson, Skibsreder Tor Broström, Kommandørkaplajn Erik Wetter, Direktør Ernst Carlsson og Civilingeniør E. Th. Christiansson, Rederiets administrerende Direktør.

#### Frit Lejde

Sverige har som bekendt faaet frit Lejde af begge de krigsførende Parter til nogle Skibe i Fart fra og til oversoiske Pladser. I »Sveriges Flotta« oplyses nu, at siden Nytaar er der ankommet 10 svenske Skibe i denne Fart, men samtidig er 5 Lejdeskibe forlist eller forsvundet paa Rejse til eller fra Sverige.

#### Svensk Damper bombet

Ritzaus Bureau erfarer:

Natten til Fredag i sidste Uge blev en svensk Damper »Venersborg« i dansk Farvand angrebet af en engelsk Flyvemaskine. Dampere blev en Del beskadiget og er af et andet svensk Skib blevet slæbt ind til dansk Havn.

Ved Angrebet dræbtes 3 Mennesker, Skibets Kaplajn og en Mand af Besætningen samt den danske Lods, der var om Bord.

Dampere »Venersborg« er ifl. den svenske Skibsliste et ældre Skib, bygget 1914, paa 1200 BRT. Det tilhørte »Svea Bolaget« og var hjemmehørende i Stockholm.

Den dræbte Lods var den 39-aarige Aage J. Bach, Helsingør.

#### Indsamling af maritime Stednavne

Efter Opfordring af Skibsreder Knud Lauritzen er Marinehistorikeren, Forfatteren Kay Larsen, gaaet i Gang med Indsamling af historiske Oplysninger om Oprindelsen til Navnene paa Grunde, Rev, Pynter m. m. i de danske Farvande. Inden for Søfartens Biblioteks Bestyrelse er det blevet besluttet, at Biblioteket kan udgive søfartshistoriske Skrifter, som udarbejdes alene af historisk og faglig Interesse, og naar Kay Larsens Undersøgellesarbejde om disse Navnes Oprindelse er færdigt, er det Hensigten, at Søfartens Bibliotek skal udgive Skriftet.

Der foreligger intet trykt om dette Emne, og Navnenes Oprindelse kan i mange Tilfælde kun konstateres ved lokale Undersøgelser, hvorfor Skibsreder Knud Lauritzen an-

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

moder Folk, som gennem deres Tilknytning til Søfart og Fiskeri er i Besiddelse af Oplysninger vedrørende de Omstændigheder, der knytter sig til de forskellige Navnes Oprindelse, om til ham at indsende saadanne Oplysninger.

#### Køb og Salg

Til Rederiregistret er for 2. Halvdel af Juli afmeldt 3 Skibe paa tilsammen 4952 BRT. Det er Damperne »H. P. Hanssen« paa 1597 BRT. tilhørende Aabenraa Rederi A/S, »Hans Broge« paa 2095 BRT. tilhørende Dampskibsselskabet »Progress« og »London« paa 1260 BRT. tilhørende Dampskibsselskabet »Pacific«. De er alle tre udslettet som forlist.

Der er ligeledes anmeldt en Del Skibssalg, dog ikke saa mange som i de foregaaende Maaned. J. Lerski, Ballen, har saaledes solgt Galease med Hjælpe-motor »Goldi« af Ballen til Skibsfører Frede Søndergaard Nielsen i Nekso, hvor Skibet nu har Hjemsted. P. V. Skou, Assens, har afhændet Galease med Hjælpe-motor »Willemoes« af Assens til Befragter Knud Hansen, Skodsborg, og Arvingerne i Boet efter afdøde H. Hay, Marstal, har solgt Skonnert med Hjælpe-motor »Duen« af Marstal til Skibsfører Martin Hay, Marstal.

#### Dampere minesprængt Nord og Syd for Bornholm

Efter hvad der meddeles fra kompetent tysk Side, er det gentagne Gange i Østersøen i den senere Tid hændt, at Dampere, der ikke har rettet sig efter de tyske Anvisninger, er minestødt.

For kun nogle faa Dage siden gik en Damper Nord for Bornholm tabt, og i de tidlige Morgentimer den 1. August blev de Overlevende fra en Damper, der var minesprængt i det Minefelt Syd for Bornholm, om hvilket der kort Tid i Forvejen var blevet udsendt Meddelelse, bjærget af et tysk Bevogningsfartøj.

Det kan derfor kun indtrængende henstilles til alle Handelskibe i Østersøen, erklæres det fra tysk Side, strengt at holde sig til de foreskrevne Sejlretninger. Det er en Selvfølge, at Tyskerne ikke kan paatage sig noget Ansvar for Krigsfarer, som et Handelsskib egensindigt udsætter sig for, naar det tilsidesætter de tyske Forskrifter.

#### Dansk Damper overdraget U.S.A.

Den danske Fragtdamper »Jonna« er af Skibsfartskommissionen blevet overdraget til den amerikanske Hær. Alle-rede for fire Maaned siden havde Skibsfartskommissionen overtaget Kontrollen over Skibet. Ogsaa to andre danske Skibe, »Australian Reefer« og »Sicilien«, er for kort Tid siden blevet stillet til Disposition for Hæren.

Der er for Øjeblikket Forhandlinger i Gang angaaende Erstatningsbetaling til Ejerne af de 39 danske Skibe, som ligger i forskellige amerikanske Havne. Hvert enkelt Beløbs Størrelse udregnes af Repræsentanter indenfor Skibsfartskommissionen.

#### Fem nye Frihavne i Brasilien

Efter hvad der meddeles fra Rio de Janeiro, har den brasilianske Regering besluttet sig til at indrette Frizone-Havne i Recife, Bahia, Rio de Janeiro, Porte Alegre og Santos. I disse Havne skal Varer kunne oplagres og ud-føres igen, uden at svare Toldafgifter.

#### Trafikken paa Stockholms Havn omtrent halveret

Som Følge af Krigen og Spærringen er Trafikken paa Stockholms Havn gaaet stærkt tilbage. I Fjor blev Havnen anløbet af Skibe paa tilsammen 6,3 Mill. BRT., medens det tilsvarende Tal i 1939 laa omtrent paa det dobbelte med 11,0 Mill. BRT.

#### Der bjerges Jern og Kobber ved Skagen

I de sidste Dage er der blevet bjærget ret betydelige Mængder af Jern og Kobber paa Nordstranden. Vraget af to svenske Fiskerbaade, der forliste her i 1928 og 1929 sank ned i Revlen, er nu kommet til Syne, og da de kan være farlige for Sejladsen, skal de sprænges bort. Sam-tidigt bjærger man ogsaa Metallet, der jo i Øjeblikket har betydelig Værdi. Foreløbig har man bragt 2—3000 Kilo ind. Man har endnu ikke faaet taget Kulternes Skruer og Ankre, der repræsenterer betydelige Pengebeløb, op. Det er Hotelejer Dahler og Smedemester Andersen, der staar for Bjergningsarbejdet. Ogsaa Vraget af Briggen

**BRUG**  **KUN**

**Hempels** **Skibsfarver**

**INDENBORDS** **UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.*

»Speed«, hvormed Hotelejer Dahler for mange Aar siden strandede ud for Gammel Skagen, er dukket op af Revlen.

#### Aggersundbroen

Himmerland og Hansherred er nu forbundne. Det sidste Brofag til Aggersund-Broen, der blev sejlet fra Aalborg til Aggersund, er blevet bragt paa Plads, saaledes at Landsdelene nu er fast sammenknyttet.

#### Spanske Stalslaan til Finansiering af Skibsbygninger

For kort Tid siden blev det bebudet, at den spanske Stat i vidt Omfang vilde understøtte Nybygningsprogrammet for Handelsflaaden. Der er i Forbindelse hermed udbudt et 5 pCt. Laan paa 23,5 Mill. Pesetas, hvis Beløb skal anvendes til Skibsbygnings-Finansiering. Laanet blev straks overtegnet, og man regner med, at der vil blive udbudt yderligere Laan, saa man i Løbet af Aaret kommer op paa 80 Mill. Pesetas.

#### Sydøsteuropæisk Valuta

Berlin har for Juli fastsat følgende Omregningskurser for de sydøsteuropæiske Valutaer: 100 Lewa (Bulgarien) = 3,05 Reichmark. 100 Drachmer (Grækenland) = 1,67 R.M. 100 kroatisk Dinarer (Kuna) = 5 R.M., 100 serbiske Dinarer = 5 R.M., 100 rumænske Lei = 1,62 R.M., 100 slovakiske Kroner = 8,60 R.M., 100 Pengö (ved Ud-førsel til Ungarn) = 59,72 R.M., 1 tyrkisk Pund = 1,98 R.M.

## PERSONALIA

#### 50 Aar

Kaptajn *Th. Larsen* fyldte 15. August 50 Aar. Han kom til Søs 1906 og sejlede med forskellige udenlandske Sejl-skibe i 7 Aar, tog Styrmandseksamen 1914 og blev samme Aar Styrmand i Ø. K. Som Skibsfører i Ø. K. fra 1923 førte han Motorskibet »Peru« og Damperen »Lituanien«. I 1927 gik han i Land for at blive Havari ekspert i Assurance-Comp. Baltica, en Stilling han frattraadte i Januar for at starte egen Forretning.

#### Dødsfald

Civilingeniør, cand. polyt. *Jens Brinch* er død, 75 Aar gammel.

*Jens Brinch*, der var Søn af Postmester Brinch i Fredericia, blev polyteknisk Kandidat, ansattes som Ingeniør-assistent ved Fyrvæsenet og var i 1896 kontrolerende Ingeniør ved Udvidelsen af Køge Havn. Og siden den Tid blev Brinch som Ingeniør og Entreprenør landskendt. Det var navnlig Bane- og Havneanlæg, hans Navn knyttedes til — og som nogle af hans Værker kan nævnes Kanali-seringen af Aaen i Aalborg, Stormbroen i København og Sluseanlægget i Kalveboderne. Han foretog Broanlæg for Statsbanerne, udførte de store Inddæmningsarbejder for Kabelfabriken ved Middelfart, ledede store Havnearbejder og Uddybninger af Havne rundt om i Landet.

Kaptajn *Hj. Jacobsen*, Storebæltsoverfarten, er død, 61 Aar gammel.

Kaptajn *Hj. Jacobsen* døde i Masnedø, hvor han havde sit Hjem. I 1902 kom han til D.S.B. som Matros, men søgte og fik sin Afsked for at læse til Styrmandseksamen. Som Styrmand vendte han i 1907 tilbage, blev i 1919 Reserveskibsfører og 1928 Skibsfører. Han sejlede paa Od-desund-Overfarten, kom derfra til Masnedø-Ruten og blev i 1936 Skibsfører paa Store Bælt.

Kaptajn *Oscar Jensen*, Nakskov, der var Fører for Galeasen »Ragnhild« af Nakskov, er død som Følge af et Ulykkestilfælde, 50 Aar gammel.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PB. KVARTAL** ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DANSKE LLOYD**  
 Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL

**AARHUS**  
**STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGÅDE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
 TLF. C. 3491

EFTER KONTORTID KALDES:  
 S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

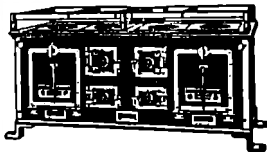
STIFTET 1786



**PALÆGADE 2**

**TLF. C. 6**

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**



HOLBLADSGÅDE 47  
 KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer*  
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1400  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

GRUNDLÆGT 1848

**TUBORG**

**PORTER**

*Export Beer*



DAMPSKIBSSELSKABET

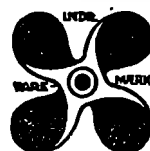
**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 14. August 1941.

Nr. 33.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugoutlig. Hølaarsabonnemont kan indtil Udgangon af Januar Kvartal tegnes paa alle Kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnemont 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 Hølaarsabonnemont. 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 Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort Nr. 200. *Østersøen, Danzig Bugt*. 1941. Maalestok 1 : 150 000. Kortet indeholder Specialkort over *Königsberg* og *Pillau* i Maalestok 1 : 40 000 samt over *Neufahrwasser* og *Gotenhafen* i Maalestok 1 : 50 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

## I. Østersøen.

1154. Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Dybde i Indsejling aftaget.

Dybden i Indløbet til *Rodby Havn* er formindsket og aftager fra 3,5 m i Løbets Midte til c. 2 m ved det W.-lige Mølehoved.

c. 54° 39' N. 11° 21' E.

(E. f. S. Nr. 28/1058 1941. Kort Nr. 185 og 186. Danske Lods III, Side 256. Havnelods, Side 182.)

1155. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Fortøjningstønder ombyttet.

(N. f. S. Nr. 33/2114, Berlin 1941.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/533 1941 meddeles, at de dæri nævnte rød- og hvidmalede Fortøjningstønder er ombyttet med graumalede Baaketønder, udlagt som følger:

a)	Baaketønde med 1 rødt	Andreaskors	paa	54° 37' 06" N.	18° 44' 18" E.	
b)	—	— 2 røde	—	paa	54° 37' 52" N.	18° 43' 12" E.
c)	—	— 3 —	—	paa	54° 38' 38" N.	18° 42' 06" E.

(E. f. S. Nr. 13/533 1941. Kort Nr. 200.)



**1156. Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.**

(N. f. S. Nr. 33/2115. Berlin 1941.)

Indtil den 27. August 1941 og i Tiden: 5.—27. September 1941 foretages Skydeøvelser hver Dag Kl. 0900—1200, Kl. 1400—1700 og Kl. 1900—2400.

Skydeomraadet begrænses af en Linie, der gaar fra et Punkt a. paa Kysten (Skydepladsen):  $54^{\circ} 26' 16''$  N.  $16^{\circ} 22' 42''$  E. (400 m W. for *Rügenwalde* Havneindløb) til Punktet b:  $54^{\circ} 22' 36''$  N.  $16^{\circ} 05' 48''$  E., herfra af en Cirkellinie med Radius  $10,8$  Sm og med Punkt a som Centrum til Punktet c:  $54^{\circ} 36' 45''$  N.  $16^{\circ} 19' 40''$  E. og fra dette Punkt af en ret Linie til Punkt a.

Paa Skydeomraadet indenfor *tysk* Højhedsomraade er paa Skydedagene Sejlads og Fiskeri forbudt.

Naar der skydes, vises om Dagen 2 internationale Signalfag *B* og om Natten 3 Lys, hejst lodret for hinanden, det øverste af Lysene rødt, de 2 nederste hvide, paa følgende Steder:

- a) Paa Signalmasterne paa begge Sider af Skydepladsen,
- b) paa det Orlogsfartøj, der udfører Sikkerhedstjeneste,
- c) paa *Rügenwalde* Lodsstations Taarn.

Indtræffer om Dagen en kortere Pause mellem Skydningerne, vises samtidigt med Dagsignalet en gul Stander med blaa Bort.

**1157. Tyskland. Swinemünde Bugt. Swine Indsejling. Oplysning om Dybde.**

(N. f. S. Nr. 33/2116. Berlin 1941.)

I Indsejlingen ved Ledefyrinien: *Winkbake—Landbake* er Dybden mod Vest indtil en Linie gennem Mærketønderne og mod Øst indtil en Afstand af 20 m fra Ledefyrinien overalt 10 m.

Udfor E.-Molens Hoved paa c.  $53^{\circ} 56',_0$  N.  $14^{\circ} 16',_8$  E. vinkelret paa Fyriniens Retning er i en Afstand af 40 m fra Molen Vanddybden aftaget til 8 m.

(E. f. S. Nr. 39/2268 1940.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1158. (P). Danmark. Sundet. København. Trekrøner Bølgebryder. Taagesignal forandres.**

Taagesignalet paa *Trekrøner Bølgebryder* paa  $55^{\circ} 42' 28''$  N.  $12^{\circ} 37' 01''$  E. bliver i Slutningen af August Maaned. 1941 forandret til at være En-Tone hver 30 s, Tonens Varighed c. 6 s. Tonehøjden, 300 c/s, forbliver uforandret.

Hvis Sirenen kommer i Uorden, afgives Taagesignal med Reservesirene, Tonehøjde c. 400 c/s, En-Tone hver 30 s, Tonens Varighed c. 6 s.

(Kort Nr. 134 og 133. Havnelods, Side 123 og 134. Fyr-Fort. Nr. 276.)

**1159. Danmark. Sundet. Københavns Søndre-Havn. Uddybning.**

Et Vandareal med en Udstrækning i N.—S.-lig Retning af c. 50 m og i E.—W.-lig Retning af c. 30 m, og som er beliggende Nord for den N.-ligste Fortøjningsbøje i *Københavns Søndre-Havn* og Øst for 5 m-Sejlrenden E. for *Gasværkshavnen*, er blevet uddybet til en Dybde af 5 m.

Ovennævnte Fortøjningsbøje:  $55^{\circ} 39' (52'')$  N.  $12^{\circ} 34' (29'')$  E.

(Kort Nr. 134 og 133. Havnelods, Side 124 og 125.)

**1160. Danmark. Lille-Bælt. N.-lige Indgang. Tvangsrute. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

(N. f. S. Nr. 33/2179. Berlin 1941.)

I. Alle S. fra kommende Skibe, der vil gaa gennem den N.-lige Del af *Lille-Bælt*, skal styre mod Punktet c.  $55^{\circ} 33',_1$  N.  $9^{\circ} 47',_1$  E., derpaa 5 Sm med Kurs  $54^{\circ}$  til c.  $55^{\circ} 36',_0$  N.  $9^{\circ} 54',_2$  E. Lodsning finder ikke Sted. Til Vejledning for Sejladsen er udlagt nedennævnte 2 Lystønder, imellem hvilke Skibene skal passere:

a) N.-lige rødmalede Lystønde paa c.  $55^{\circ} 34',_0$  N.  $9^{\circ} 49',_1$  E., som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8 s., Lys 4 s., Mørke 4 s.

b) S.-lige sortmalede Lystønde paa c.  $55^{\circ} 33',_8$  N.  $9^{\circ} 49',_3$  E., som viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 18 s., Blink 3 s., Mørke 4 s., Blink 3 s., Mørke 8 s.

Èthvert Skib, der kommer udenfor den ovennævnte Rute, udsætter sig for uden Varsel at blive beskudt af Bevogtningsfartøjerne. Ordre fra Bevogtningsfartøjerne skal nøje efterkommes.

II. Ankring og Fiskeri er forbudt i Omraadet, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a)  $55^{\circ} 34',_7$  N.  $9^{\circ} 47',_2$  E.                      c)  $55^{\circ} 33',_1$  N.  $9^{\circ} 51',_1$  E.

b)  $55^{\circ} 35',_8$  N.  $9^{\circ} 48',_3$  E.                      d)  $55^{\circ} 33',_1$  N.  $9^{\circ} 48',_6$  E.

(E. f. S. Nr. 1/7 1941. Kort Nr. 114, 151 og 150.)

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1161. Danmark. Kattegat. Rorvig Kirke NW. Skibsfartshindring fjernet.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 32/1151 1941 meddeles, at den deri nævnte Skibsfartshindring paa c.  $55^{\circ} 58',_4$  N.  $11^{\circ} 41',_0$  E., c. 2,<sub>1</sub> Sm  $310^{\circ}$  fra *Rorvig Kirke*, er fjernet. (E. f. S. Nr. 32/1151 1941.)

**1162. Danmark. Limfjorden E.-lige Del. Hals Barre. Somærke ombyttet.**

Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 57'$  ( $52''$ ) N.  $10^{\circ} 22'$  ( $37''$ ) E., paa N.-Siden af *Løbet over Hals Barre*, er ombyttet med en rød Stage med 1 opadvendt Kost.

(Kort Nr. 106 og 104. Søm.-Fort., Side 65, Nr. 22.)

(Se Tillæg.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1163. (T). Danmark. Rødsand Rende. Klokketønde i Uorden.  
Klokketønden *Rødsand S.* paa  $54^{\circ} 32' (48'')$  N.  $11^{\circ} 56' (09'')$  E., paa W.-Siden af *Rødsand Rende*, er væltet og i Uorden.
1164. Sverige. Kalmarsund. Slottsbredan. Oplysning om Grund.  
(U. f. s. Nr. 33/1651. Stockholm 1941.)  
En Grund med en mindste Dybde af  $5,9$  m ved Middelvandstand, er fundet paa c.  $56^{\circ} 55',7$  N.  $16^{\circ} 36',3$  E., c.  $3,6$  Sm  $55^{\circ}$  fra *Patslan Varde*.
1165. Sverige. Stockholms Skærgaard. Södertälje—Landsort. Igelsta Fyr forandret og atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 33/1619. Stockholm 1941.)  
*Igelsta Fyr* paa c.  $59^{\circ} 10'$  N.  $17^{\circ} 40'$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med 1½-Formørkelser hver 4 s. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Iøvrigt er Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 28/1062 1941.)
1166. Sverige. Bottniske Bugt. Örskär NE. Oplysning om Grund.  
(U. f. s. Nr. 33/1650. Stockholm 1941.)  
En Grund med en mindste Dybde af  $6,3$  m er fundet paa  $60^{\circ} 32',95$  N.  $18^{\circ} 25',94$  E., c.  $1,2$  Sm  $33^{\circ}$  fra *Oxens norra udde*.
1167. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 33/1618. Stockholm 1941.)  
Lystønderne *Gerdasgrund* paa c.  $63^{\circ} 31',0$  N.  $20^{\circ} 44',8$  E. og *Sörqudden* paa c.  $63^{\circ} 33',3$  N.  $20^{\circ} 50',6$  E. er atter udlagt paa Plads.
1168. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 33/1649. Stockholm 1941.)  
Lystønderne *Farstugrunden* paa c.  $65^{\circ} 19',5$  N.  $22^{\circ} 44',3$  E. og *Malörens rev* paa c.  $65^{\circ} 31',6$  N.  $23^{\circ} 30',5$  E. er atter udlagt paa Plads.

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

1169. Sverige. Sundet. Ven. Fyr- og Taagesignalstation oprettet.  
(U. f. s. Nr. 33/1623. Stockholm 1941.)  
Et nyt Fyr, *Vens södra udde Fyr*, er tændt paa  $55^{\circ} 53',45$  N.  $12^{\circ} 42',90$  E., c. 300 m ENE. for *Ven S.*-ligste Pynt. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formør-

kelser, Tre-Formørkelser hver 30 s. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejls fra 255° til 264°.
2. Hvidt i — - 264° - 285°,5.
3. Rødt i — - 285°,5 - 315°.
4. Grønt i Pejls fra 315° til 331°.
5. Hvidt i — - 331° - 1°.
6. Rødt i — - 1° - 66°.

Ved Fyret er installeret en Nautofon, hvormed der under usigtbare Vejrforhold hvert Minut afgives 3 Stød, hvert af 2 s. Varighed, adskilt af 2 s. Pause.  
(E. f. S. Nr. 51/3364 1939. Kort Nr. 131, 130, 125, 100 og 180.)

**1170. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmålingen den 12. August d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,2 m i E.-Siden af Renden, 5,3 m i Midten af Renden og 3,3 m i W.-Siden af Renden.

Udenfor Fylinien findes et bugtet Løb med 5,9 m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.

c. 54° 52' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

(E. f. S. Nr. 29/1095 1941.)

**1171. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelse. Forbudt Omraade.**

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser med Haandvaaben den 18. August 1941 Kl. 1000—1700. Angaaende Signaler under Skydningen samt Skydeterrænets Grænser henvises til E. f. S. Nr. 1/84 1941.

Det er under Skydningen Skibe og Fartøjer forbudt at opholde sig paa Skydeterrænet.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',6 N. 9° 38',8 E.  
(E. f. S. Nr. 1/84 1941.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1172. Danmark. Kattegat. Lindholm Flak. Skibsfartshindring afmærket.**

En Skibsfartshindring paa c. 55° 56',3 N. 10° 43',8 E., c. 500 m W. t. N. for *Lindholm Flak* E. røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, er blevet afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt NE. for Hindringen.

**1173. Danmark. Kattegat. Endelave. Oplysning om Havn.**

Det N.-lige Molehoved ved Indløbet til *Endelave* Havn paa c. 55° 45',8 N. 10° 16',6 E. er blevet ødelagt af Isen. Den over Vandet værende Del af den N.-lige Mole er derefter fjernet paa en Længde af c. 9 m, medens Molens Stenfyldning stadig henligger paa Plads under Vandet; ved Besejling af Havnen maa der tages Hensyn til dette Forhold.

Molehovedets Plads vil snarest blive afmærket ved Anbringelse af en Række Pæle, forbundet med Tømmer.

I Indløbet til Havnen kan ikke forventes normal Vanddybde, da en mindre Tilsanding har fundet Sted.

(Danske Lods II, Side 187. Havne-Lods, Side 56.)

**1174. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.**

Under de Bolværksarbejder, der udføres i *Aarhus* Havns *Bassin II*, kan det nu forventes, at Bolværksfylden fra Bassinets NE.-lige Bolværk ved *Pier II*, *Trælastkajen*, skrider ud i Havnen. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/92 1941 indskærpes derfor atter det deri meddelte midlertidige Forbud mod at lægge til og fortøje ved nævnte Bolværk.

c. 56° 09',5 N. 10° 13',3 E.

(E. f. S. Nr. 1/92 1941.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1175. Danmark. Graadyb. Spidstønde flyttet.**

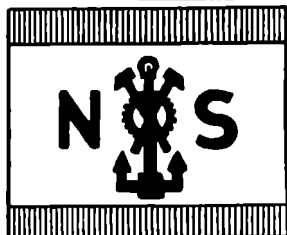
Paa Grund af mindre Ændring af Dybdeforholdene i *Graadyb* er den røde Spidstønde *III*, c. 70 m S. for *Sædenstrand* Fyrlinie og tæt indenfor Barrens E.-Kant, flyttet 350 m i Retning  $234^\circ$  og ligger nu i 5,8 m Vand paa  $55^\circ 26' (47'')$  N.  $8^\circ 17' (04'')$  E.  
(Kort Nr. 95, 94 og 93. Søm.-Fort. Side 15, Nr. 17.)

---

# 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.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

## *Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTH. 13779  
TELEGR. »JANHY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

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

## HOBRO

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## KJØGE

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## MARIAGER

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

**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

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr. i „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

De statslige Indgreb over for Skibsfarten, der er affødt af Krigsforholdene, har medført, at en lang Række Lande, som ikke disponerer over en egen Handelsflaade af Betydning, men som under normale Forhold har fri Adgang til at dække deres Tonnagebehov paa Verdensmarkedet, hvor de kun er underkastet Loven om Tilbud og Efterspørgsel, er kommen i overordentlig store Vanskeligheder. Knapheden paa Tonnage medfører nemlig, at ikke alene Importen af de nødvendige Raastoffer for det nationale Erhvervs- liv vanskeliggøres og fordyres, men ligeledes at Exporten, ogsaa paa Grund af Tonnagemanglen, skrumpet ind. Under Indtrykket af de Rystelser i den sociale og økonomiske Struktur, disse Forhold kan medføre, saafremt denne Tilstand varer ud over en begrænset Tid, arbejdes der derfor ivrigt i de forskellige Stater for at forandre disse Forhold.

Vi har allerede tidligere nævnt de Vanskeligheder de neutrale europæiske Stater som Schweiz, Portugal og Irland er stillet over for i denne Henseende og de Forholdsregler, der er truffet af disse Stater for at imødegaa Vanskelighederne, men ogsaa de latin-amerikanske Stater er meget haardt ramt af disse Forhold, der danner Baggrunden for de Forsøg de forskellige Stater gør paa at skabe sig en egen Handelsflaade, hvad enten dette nu sker, som for Chiles vedkommende ved en simpel Rekvision af de der paa Grund af Krigsforholdene oplagte Skibe, eller som for Argentinas Vedkommende ved at købe de der i Landet oplagte italienske Skibe, der paa Grund af den engelske Blokade ikke kan komme hjem. Forholdsregler som disse, der skabes under en Nødssituation, kan imidlertid meget let under Indtrykket af de Vanskeligheder, disse Foranstaltninger skyldes, medføre en konsekvent Stræben fra disse Landes Side efter ogsaa under Fredsforhold tonnagemæssigt set at være selvforsynende, og hvad dette vilde betyde f. Eks. for River Plate Markedet behøver ingen nærmere Kommentarer.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder er der iøvrigt kun meget lidt Nyt at meddele. Paa de frie Markeder rapporteres Hvede fra Bahía Blanca til Portugal sluttet til \$54:—, hvorimod der stadig indikeres \$55:— fra n.a. San Lorenzo/Lissabon. Northern range/Lissabon skal have gentaget \$26:—, men dette er muligvis den allerede tidligere rapporterede Slutning. Om Forholdene paa de engelsk-amerikansk kontrollerede Markeder foreligger der kun faa Nyheder. En Rapport omtaler, at mindre Tonnage skal være sluttet i Vestindia Trade til \$7.50 for Rundtur, men i samme Rapport nævnes at Sukker Cuba/Northern range indikerer 40 Cents. Hvis sidstnævnte Rate er rigtig, kan der ikke blive noget af større Overskud for den amerikanske Operator, der tager en Baad paa Timecharter til \$7.50, men Forhold, som ikke oplyses, maa jo paa den ene eller anden Maade gøre sig gældende for disse Forretningers vedkommende. Af andre Afslutninger skal lige nævnes Kul Hampton Roads/Lower Plate, \$8.50 og Hørførø Santa Fe/New York til \$25:—.

I vore hjemlige Farvande er Rater og Betingelser i de fleste Trades jo fastlagte. Der har været adskillige Trælasterdrer fra Finland og Sverige til Tyskland, men disse Ordre gaar jo hovedsagelig til tysk

Tonnage. Endvidere blev der sluttet forskellige Baade, deriblandt flere danske, for Eris fra Nordsverige til Tyskland, ligesom der er sluttet flere Baade for Trælaster fra Finland til Danmark til omkring Kr. 125:— p. Std. — Raten for disse Laster afhænger naturligvis af Størrelse, Last- og Lossehavne. I Kol- og Koks-farten fra Tyskland til Danmark har der været jævn god Aktivitet fra Nordsehavnene, ligesom enkelte mindre Baade skal have faaet Last fra Østersøpladeserne.

### BEKENDTGØRELSE ANGAAENDE NATIONALITETS- OG REGISTRERINGS-CERTIFIKATER SAMT NATIONALITETSBEVISER FOR DANSKE SKIBE

I Medfør af § 6 i Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten, jfr. Lov Nr. 141 af 31. Marts 1941, fastsættes herved følgende:

#### § 1.

Intel Skib kan erholde dansk Nationalitets- og Registrerings-Certifikat eller midlertidigt Nationalitets-Certifikat, forinden Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt Tilladelse dertil.

#### § 2.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart kan, naar det af Hensyn til et dansk Skibs Ejendoms- eller Administrationsforhold eller andre Skibet vedrørende Forhold skønnes paakrævet, indkalde dets Nationalitets- og Registrerings-Certifikat, dets midlertidige Nationalitets-Certifikat eller Nationalitetsbevis. Hvorvidt og under hvilke Betingelser Certifikatet eller Beviset paany vil kunne udleveres, eller nyt Certifikat eller Bevis udfærdiges, afgøres af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

#### § 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 322 af 13. September 1939 angaaende Nationalitets- og Registrerings-Certifikater for danske Skibe.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart,

den 15. August 1941.

H. Hendriksen.

Ove Nielsen.

### KRIGSTILLÆGET

Mellem Repræsentanter for Dansk Dampskibsrederiforening og de søfarende Organisationer har der været ført Forhandlinger vedrørende Ændringer af de løbende Aftaler om Krigsrisikotillægene. Disse Forhandlinger er nu resulteret i, at visse Krigsrisikotillæg forhøjes. Det nuværende Krigstillæg til Officerer og menigt Mandskab paa henholdsvis 60 og 75 pCt., forhøjes til henholdsvis 90 og 100 pCt. De nuværende Tillæg til Officerer og menigt Mandskab paa henholdsvis 20 og 25 pCt., forhøjes til henholdsvis 30 og 40 pCt.

Endvidere er Erstatningen for mistede Ejendele ved Forlis fastsat til 1500 Kr. for Styrmand og Maskinmestre, 1300 Kr. for Hovmestre og 900 Kr. for den øvrige Besætning. Disse Bestemmelser gælder fra og med den 16. August.



## SKIBSOFFICERERNES PENSIONSFOR- SIKRING

Der har tidligere været ført en Række Forhandlinger om Statens Garanti for Præmiebetalingen for Pensionsforsikringen for Officerer paa Skibe i danske Handelsskibe, med hvilke Rederierne paa Grund af Krigsforholdene ikke har Forbindelse.

Der har været truffet flere midlertidige Ordninger for korte Perioder, idet der stadig har været forhandlet med Søfartsministeriet og Pensionsforsikringsanstalten, men nu foreligger der en Ordning, der gælder indtil Udgangen af dette Aar.

Folketingets Finansudvalg har givet sin Tilslutning til en Ordning, hvorved de løbende Pensionsforsikringer for Skibsofficerer, der som Følge af Krigsforholdene er afskaaret fra at holde deres Forsikringer i Kraft, kan opretholdes. Efter nærmere Forhandlinger med Finansministeriet har Finansudvalget billiget, at der fortsat indtil Udgangen af 1941 ydes Pensionsforsikringsanstalten Garanti af Statskassen for Tab, som maatte opstaa ved at Selskabet giver Henstand med Erlæggelse af Præmier for de paagældende Forsikringer.

Garantien er endvidere udvidet saaledes, at der kan indrømmes Fritagelse for senere Betaling af paaløbne Præmierestancer i Tilfælde, hvor en gift forsikret afgaar ved Døden i Udlandet. Der ydes ogsaa en tilsvarende Statsgaranti med Hensyn til de Skibsofficerer, der er Medlemmer af Pensionskasser i enkelte Rederier, der stadig opretholder en saadan, naar der fremsættes Ønske herom, og Garantien gælder ligeledes de i Svitzers Bjergnings-Entreprise, der er forsikret i Pensionsforsikringsanstalten.

## REGLER FOR SEJLADS I NÆRHEDEN AF ORLOGSSKIBE, FORTER OG SPÆRRINGER

Marineministeriet har udstedt Bekendtgørelse angaaende Sejlads i Nærheden af Orlogsskibe, Forter, Spærringer o. lign., hvorefter ethvert Skib eller Fartøj i dansk territorialt Farvand ubetinget og øjeblikkelig skal efterkomme alle Bestemmelser, Signaler og Anvisninger, der af sømilitære Myndigheder gives i Anledning af:

1) Orlogsskibes (Orlogsfartøjers) Minestrygningsarbejder, Arbejder med Miner og Bøjer, Skydninger o. lign.

2) Neddykkede Undervandsbaades Sejlads.

3) Skydning o. l. fra Forter, Batterier, Torpedostationer, Luftfartøjer m. v.

4) Spærring af militære Grunde af visse Farvandsomraader.

Saadanne Bestemmelser, Signaler og Anvisninger skal af danske Skibe og Fartøjer ogsaa efterkommes i Farvandene omkring Danmark, udenfor dansk territorialt Farvand.

Orlogsskibe er bemyndigede til at fjerne, eventuelt anholde, Skibe, og Fartøjer, som ikke retter sig efter de givne Anvisninger.

I Bilag til Bekendtgørelsen gives nærmere almindelige Regler for Signalføring og Forholdsregler under ovennævnte Forhold. Det fremgaar heraf bl. a., at Formationer af Orlogsskibe ikke maa gennembrydes, Fiskeredskaber o. l., maa ikke udsættes i Nærheden af minestrygende Orlogsskibe, som udlægger Miner eller arbejder i Minespærringer, og Ankring og Fiskeri maa ikke finde Sted paa Skydepladser, naar Skydning finder Sted.

I aabent Farvand maa Skibe eller Fartøjer ikke nærme sig Orlogsskibe og disses Minestrygningsgrejer paa mindre end 300 m, naar særligt Signalfag føres. Hvor Passage ikke kan ske i mindst 300 m Afstand, maa et Orlogsskib, der fører dette Signal, ikke overhales, og det er forbudt at forsøge at passere mellem

Minestrygere og efterfølgende Bøjefartøjer. For modgaende Passage gives særlige Regler.

Løvrigt indeholder Bilaget udførlig Beskrivelse af Signalføringen for Orlogsskibe, der udfører Minestrygning, foretager Udlægning af Miner eller arbejder i Minefelter, Orlogsskibe, der afholder Skydning med Kanoner eller Torpedoer eller foretager Kastning med Dybd bomber, Skydning fra Forterne omkring København, fra Forter og Batterier udenfor Københavns Nærhed og endelig for Skydning med Torpedoer fra Bramsnæsvig, samt for Vagtfartøjer ved spærrede Omraader.

## NATIONALBANKENS CLEARING-KONTO

Den anden Uge af August har bragt en Del Forskydninger i Nationalbankens Balance, som pr. 15. August viser et Tilgodehavende paa Clearing Konti med Udlandet paa 664 Mill. Kr., hvilket er en Stigning paa 18 Mill. Kroner. Samtidig er diverse Aktiver formindsket med 11 Mill. Kr. til 856 Mill. Kr.

Seddelcirkulationen er gaaet ned med 18 Mill. Kr. til 685 Mill. Kr. og Indlaan paa Folio, Kontokurant etc. er steget med 27 til 2852 Mill. Kroner. Endelig er Gælden for Clearing Konti med Udlandet vokset med 5 til 10 Mill. Kr. og diverse Passiver er vokset med 7 til 47 Mill. Kroner. Den samlede Balance er hermed steget med 7 Mill. Kr. til 1.741.886.839 Kr.

## AMERIKAS SKIBSBYGNING

Den amerikanske Søfartskommission har offentliggjort nogle Tal, som viser, at Nybygningen af Handelsskibstonnage nu har oversteget den forrige Verdenskrigs Topproduktion.

Skibsværftsindustrien i Amerika arbejder for Øjeblikket i Virkeligheden efter tre Planer, nemlig for det første Programmet af 1938 om Oprettelse af en effektiv amerikansk Handelsflaade; for det andet Regeringsbevillingen af Januar i Aar gaende ud paa, at der som Led i det nationale Forsvarsprogram bygges 200 Handelsskibe efter Standardmodel; og for det tredje, Planen om Bygning af 222 Fragtdampere som et Led i Hjælpen til England.

Efter disse Bygningsprogrammer vil der i Amerika blive bygget Fragtdampere i Aar til en samlet Dødvægts-Tonnage af 1,250,000, som vil stige til 3,500,000 Tons næste Aar, og til 5,000,000 Tons i 1943. Dette vil sige, at med Udgangen af Trearsperioden i 1943 vil der i de forenede Stater være bygget ca. 9,000,000 Tons Handelsskibe, som vil koste 1,715,000,000 Dollars.

Naar et saa omfattende Skibsbyggeri kan finde Sted, skyldes det den Omstændighed, at Antallet af Skibsværfter er stærkt forøget. I 1937 var der 9 Værfter med ialt 44 Beddinger, hvorpaa der kunde bygges oceangaende Skibe, men dette Tal vil i Aar blive forøget til 29 Værfter med ialt 186 Beddinger. Værfternes Beliggenhed er fordelt over baade Øst- og Vestkysten, og Lederne af Værfterne har regnet ud, at Maksimumsproduktionen af Skibe vil blive naaet i Marts 1942.

## SCHWEIZ' SKIBSFART

Med den efterhaanden skabte Schweizer-Handelsflaade — bestaaende af Dampere: »Generoso«, »Colanda«, »Maloja«, »St. Gothard«, »Gloria« og seneste »Chasseral« — er det lykkedes at gennemføre den mest nødtørftige Trafiktjeneste mellem Nordamerika og Europa og mellem Lissabon og Genua. Hertil kommer nogle få Timecharter gaende spanske og portugisiske Skibe, saaledes at Schweiz ialt raader over omkring 100,000 Tons Skibsrum, hvoraf ca. 60,000 Tons i oversøisk Fart og henved 40,000 Tons i Fart mellem Lissabon og Genua.

Siden det schweiziske Forbundsraads Beslutning om Skibsfart under det schweiziske Flag blev truffet, er stiftet tre Schweizer-Skibsfartsselskaber, nemlig: Suisse Atlantique, Société de Navigation Maritime S/S med

Sæde i Lausanne, Schweizerische Reederei A/G med Sæde i Basel og Companhia Suissa de Navegação med Sæde i Lissabon. Disse Selskaber er for saa vidt vanskeligt stillede, som de er tvungne til at beregne sig temmelig høje Fragtsatser i Betragtning af de høje Tonnagepriser og paa Grund af de store Omkostninger, der er forbundet med Omladningen af Godset i portugisiske og spanske Havne. De høje Rater bereder ligeledes den schweiziske Import- og Eksportheandel Vanskeligheder gennem den uforholdsmæssigt store Fordyrelse af de transporterede Varer. Foreløbig er det forløbne Tidsrum dog for kort til en Bedømmelse af de fremtidige Chancer for den schweiziske Handelsflaade.

Man har endvidere søgt Forbindelse med den italienske Regering ud fra den store Interesse, der er knyttet til en Tilslutning til Italiens Kanalsystem og en mulig Delagtiggørelse heri. Herigennem vilde Schweiz nemlig kun være 250 til 300 km beliggende fra Havel i Stedet for de 5—600 km, som Tilfældet er nu.

### DE HANSEATISKE MARKEDER

Et Udtryk, der faar os til at mindes en fjern Fortid, »de hanseatiske Markeder« har været anvendt af den tyske Gauleiter Kauffmann i Hamburg, den Mand, der er udset til at være Rigskommissær i Ukraine.

I en stor Tale til alle de ledende Mænd i Hamburgs Erhvervsliv minder Kauffmann om, at Hamburgs oversøiske Handel har lidt haardt. To Gange har en Generation bygget Handelen op, og to Gange mistet den. Til Trods for dette bevarer den stadig Haabet om at se det gamle Terræn i de oversøiske Lande erobret tilbage, men Kauffmann advarer mod alt for stor Optimisme. Udviklingen nu er ikke en Overgang, som den var det tidligere. Mange Varer, som før blev hentet fra oversøiske Lande, skal i Fremtiden fremskaffes fra Europa, Afrika og Asien, fordi Tyskland har den største Interesse i, at Omraaderne med dets Raastoffer og Ernæring befinder sig i dets Nærhed. Kauffmann opfordrede derfor de Handelsselskaber, som har arbejdet paa oversøiske Markeder, til at stille sig selv det Spørgsmaal, om de ikke skulde søge sig et yderligere Arbejdsfelt i Østeuropa. Der er saadan en Sum af Erfaring og Trang til at handle i Hamburgs Handel, at den udmærket kunde mobiliseres i Østeuropa. Det russiske Erhvervsliv skal og maa udnyttes for Europa, saa der her er Arbejdsmuligheder, selv om der paa den anden Side maa advares imod at foretage overlede Løsninger, naar det russiske Erhvervsliv nu skal udnyttes for Europa.

Senere i sin Tale bekendte Kauffmann sig som en absolut Tilhænger af det private Erhvervsliv. Han bebudede, at Brugsforeningerne i Hamburg skal føres over i privat Eje efter Krigen, og erklærede, at hvis et eneste Kolonisationskab skulde have den samlede Indførsel af Raastoffer fra de tyske Kolonier, vilde det hurtig vise sig at være en Fejl, for kun den frie Handel sikrer Forsyningerne. Naar en Statsvirksomhed konkurrerer med en Privatvirksomhed, maa det i hvert Fald kræves, at det private Foretagende faar de samme Startbetingelser, som de statslige. Det store statslige Foretagende har utvivlsomt sine Fordele, men man maa ogsaa kaste et Blik bag ved Kulisserne for at se, om Kalkulationerne nu ogsaa er gennemført efter rent økonomiske Synspunkter, eller Rentabiliteten ikke sikres ved Hjælp af fremmede Midler. Yder man Tilskud, saa kan man i de fleste Tilfælde lige saa godt yde dem til det private Erhverv, der ikke arbejder ringere, men ofte bedre end det statslige.

Det er nye Toner fra tysk Side, men Understregningen af det private Initiativ vil kun møde almindelig Tilfredshed ogsaa i danske Erhvervskredse.

### TUNNEL ELLER BRO TIL SVERIGE

I »Ingeniøren« har Baneingeniør Chr. L. Knudsen skrevet en Artikel med ovenstaaende Overskrift, hvori det bl. a. hedder:

I »Ingeniøren« 1941, Nr. 22, har Civilingeniør Maniche redegjort for et Forslag til et Tunnelanlæg under Øresund med omtrent samme Linieføring umiddelbart Syd om Kastrup Lufthavn (Østergaardens Arealer) som forudsat af Firmaerne Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz og Kampmann, Kierulff & Saxild, for det af disse Firmaer i 1936 foreslaaede Broanlæg over Sundet.

Af Sejlløbene gennem Sundet er Drogden det Løb, der er stærkest benyttet og tillige det Løb, der er lettest at besejle. Saafremt der derfor skulde blive rejst Krav om en større fri Højde i Gennemsejlingsbrofagene end de 45 m, som var foreslaet af Firmaerne i 1936, vil Kravet formentlig fortrinnsvis blive rejst for Sejlløbet i Drogden. En Forøgelse af den frie Højde til for Eks. 67 m, der tillader Skibe med størst forekommende Mastehøjde at passere, vil medføre meget betydelige Udgifter til et Broanlæg og Brokonstruktionerne vil komme til at strække sig langt ind over Amager med muligt heraf følgende vanskelig Tilslutning til det eksisterende Vejnet her.

Et Broanlæg over Drogden med en Højde fra Vandspejlet til Overkanten af Gennemsejlingsbrofaget paa ca. 100 m svarende til 45 m fri Højde i Faget vil nødvendigvis gøre en Linieføring for Broanlægget i meget stor Afstand fra Kastrup Lufthavn, saafremt Ulemper for Trafikken paa denne Havn skal undgaas. En Linieføring, som foreslaet af Firmaerne, umiddelbart Syd om Østergaardens Arealer vil i denne Henseende, og naar Hensyn til en fremtidig Udvidelse af Lufthavnen skal tages, formentlig ikke være tilstrækkelig, og om en Linieføring Nord for Lufthavnen kan der for et Broanlæg næppe være Tale.

En Linieføring Nord om Lufthavnen aabner imidlertid Muligheder for en Udnyttelse af Jernbaneanlægget, dels som Forbindelse til Kastrup Havn og en eventuel fremtidig Østhavn og dels som lokal Personforbindelse til Lufthavnen og den nordlige Del af Amager. Den nordlige Linie vil endvidere medføre en noget kortere Vej fra Byens Centrum til Saltholmen.

Tanken at erstatte Broanlægget over Drogden med et Tunnelanlæg synes under disse Forhold naturligt.

Til Tunnelanlægget under Drogden vil der ialt medgaa ca. 50.000 t Jernmaterialer, d. v. s. meget nær samme Jernmængde, som til den ovenfor angivne Bro. De forskellige andre nævnte Broanlæg vil kræve betydelige større Jernmængder end Tunnelanlægget. Cementforbruget til Tunnelanlægget vil vel være betydeligt større end til Broanlæggene, men den Valuta, der skal anvendes til Kul til Fabrikationen af Cementen, spiller en relativt ringe Rolle i Sammenligning med den til Jernmaterialerne nødvendige Valuta. Fabrikationen af Jernkonstruktionerne til et Broanlæg maa formentlig i betydeligt Omfang finde Sted i Udlandet, hvorimod et Tunnelanlæg i Hovedsagen kun vil kræve indenlandsk Arbejdskraft.

Udgifterne til det foreslaaede Tunnelanlæg vil være noget større end til et Broanlæg med tilsvarende Færdselsbane og 45 m fri Gennemsejlingshøjde.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Forbindelsen til Sverige paa Strækningen over Drogden i givet Fald bør udføres som et Broanlæg eller som et Tunnelanlæg, vil derfor i første Linie være afhængig af hvilken fri Højde, man vil forlange i Gennemsejlingsbrofaget. Saafremt der kun skulde blive rejst Krav om den mindre Højde paa 45 m, maa det overvejes, om de anførte Fordele ved den nordlige Linieføring fremfor den sydlige i Forbindelse med æstetiske og tekniske Fordele ved en Tunnel fremfor en Bro vil være en relativt ringe Merudgift værd. Saafremt der derimod skulde blive rejst Krav om 67 m fri Gennemsejlingshøjde, maa Tunnelanlægget formentlig anses for den rigtige Løsning.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skibenes Registrering

Handelsminister Halfdan Hendriksen har forelagt et Lovforslag om Beskyttelse af Skibsnavne, Skorstensmærker paa Skibe og Rederiflag. Det er Søfartsrådet, der foreslaar en saadan Beskyttelse, fordi der er alt for mange Skibe med de samme Navne eller næsten enslydende Navne. Ministeren oplyste, at der er 18 danske Skibe med Navnet *Anna*, 8 hedder *Ellen*, 3 *Christian* og 2 *Danmark* o. s. v. De Skibe, som nu er fælles om et Navn, skal ikke tvinges til at skifte Navn, men ved fremtidig Indregistrering skal der kunne skrives ind mod Fællesnavne. Stridigheder med Skibsregistreringsmyndigheden kan indankes for Ministeriet.

Skorstensmærker og Flag skal indregistreres, og Rederierne Navne maa ikke ligne hverandre.

### Spaniens Skibsfart paa Argentina

Hele den spanske Skibstrafik paa Argentina vil blive indstillet inden Udgangen af September, meddeles det i Kresen der staaer det argentinske Udenrigsministerium nær. Manglen paa Brændselsstoffer i Spanien har ført til, at Spanien for en Tid siden henvendte sig til den argentinske Regering med Ønske om at Argentina skulde forsyne de spanske Rederier med tilstrækkelig Brændsel til Opretholdelse af Trafikken mellem de to Lande.

Efter langvarige Forhandlinger i Buenos Aires har man nu fra argentinsk Side erklæret, at Argentina er i Stand til at forsyne de spanske Skibe med Brændsel for Tilbagefarten til Spanien, men ikke for Fart begge Veje. Paa Grund heraf har de spanske Rederier meddelt, at de som Følge af Mangel paa Brændsel saa sig nødsaget til at indstille Trafikken midlertidig. Undtagelsesvis har den argentinske Regering tilstaaet den spanske Dampers »Cabo de Hornos« fuld Brændselsforsyning for Frem- og Tilbagerejse, men kun for en Tur.

### Skoleskibet »Georg Stage«s Togt afsluttet

Skoleskibet »Georg Stage«s Elever vil nu blive afmønstrede og hjemsendt, men en Del af dem skal bistaa med Afrigning af Skibet.

Medens det ikke i Fjor lykkedes at faa Skoleskibet udrustet og sendt paa Togl, opnaaede man i Aar Marineministeriets Tilladelse til at sende Skibet ud paa Øvelsestogt. Til dette Togt, der dog maatte indskrænkes til Sejlads og Øvelser i Isefjorden, havde der meldt sig op imod 150 unge Mennesker, men da Pladsforholdene ikke tillod at medtage et saa stort Antal Elever, blev der kun paamønstret 80.

Med Kaptajn L. Juncher som Chef og Overstyrmand F. Svendsen som Næstkommanderende forlod »Georg Stage«, under Ledsagelse af en Torpedobaad, København den 2. Maj og henimod Aften gik det til Ankers ud for Lynæs i Isefjorden. I denne Tur deltog Formanden i Bestyrelsen for »Skoleskibet Georg Stages Minde«, Kommandør Baron Juel-Brockdorff, som ogsaa fulgte med Skibet fra Isefjorden til København. Bestyrelsens Medlemmer foretog i Lørdags Inspektion af Skibet, hvor Eleverne viste, hvad de havde lært i Løbet af Sommeren og der herskede Tilfredshed med det gode Resultat, der var opnaaet. Alle Øvelserne gennemførtes med Hurtighed baade i Riggen, under Sejlmånøvre og Baadmanøvre, ligesom alt Skibsmandsarbejde var præget af den udmærkede Undervisning, Eleverne havde faaet af de ledende Officerer med Bistand af Lærere og Understyrmande.

De unge Sømand vil nu søge Hyre med de mindre Motorsejlere, der befærer de danske Farvande, eller deltage i det forestaaende store Efteraarsfiskeri, der netop nu indledes, og man venter, at mange af dem kan faa Lejlighed til at stifte Bekendtskab med Sildefiskeriet.

### Nyt Søkort

Paa Søkort-Arkivet er udkommet et nyt Søkort Nr. 200, Østersøen, Danzig Bugt, 1941, i Maalestokken 1 : 150,000.

Kortet indeholder Specialkort over Königsberg og Pillau i Maalestok 1 : 40,000 samt over Neufahrwasser og Gotenhafen i Maalestok 1 : 50,000.

Pris 4 Kr. plus en midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

### 3359 neutrale Søfolk omkommet

En i den svenske Presse offentliggjort Statistik meddeler, at den neutrale Skibsfarts samlede Tab siden Krigens Udbud har været 516 Skibe, med en Tonnage paa over 2,3 Mill. Tons. Sverige alene har mistet 139 Skibe med ca. 500,000 Tons. Tabet af neutrale Søfolk siden Krigsudbruddet har udgjort 3359.

### Vareudveksling med Schweiz for 6 Mill. Kr.

Efter forudgaaende Delegationsforhandlinger er der den 13. August i Bern undertegnet en dansk-schweizisk Vareudvekslingsaftale, ved hvilken Samhandelen mellem Danmark og Schweiz er blevet tilrettelagt for Resten af indeværende Aar. Aftalen forudsæer en Udførsel her fra Landet

til Schweiz til en Værdi af godt 6 Mill. Kr. og en Indførsel af schweiziske Varer hertil til omtrent samme Beløb.

### Hollands Fiskehandel centraliseres

For at faa den hollandske Fiskehandel reguleret, er det fra Statens Side blevet besluttet at gennemføre en Centralisering af Fiskeriet i en enkelt Organisation. Det er overladt til »Nederlandsche Visscherrijcentrale« at foretage det fornødne for at faa de nye Bestemmelser gennemført.

### Japans Skibsfart under Statskontrol

I Tokio beskæftiger Bladene sig med en ny Lov, der stiller hele den japanske Skibsfart under Statskontrol og indrømmer Staten de videst gaaende Fuldmagter ikke blot med Hensyn til Skibsbevægelser og reguleret Indsats af al disponibel Tonnage, men ogsaa med Hensyn til Bemandingen af Skibene og Betalingen til deres Besætninger. Efter denne Ordning, der er et Led i Mobiliseringsloven, har Staten i Fremtiden Ret til at beslaglægge hele Skibsfarten i Statsøjemed.

### Nyt Rederi

Der er i disse Dage stiftet et nyt Rederi, »Dansk Rederiaktieselskab«, med Hjemsted i København. Aktiekapitalen er paa 73,000 Kr. Bestyrelsen bestaar af Kaptajn H. P. Lauritzen og Dr. med. Alfred Beyer, Aabenraa, Landsrets-sagfører Knud L. Svendsen, København, Grosserer Winchell Böttern, Lyngby, samt den korresponderende Reder, Skibsreder Svend Aage Lauritzen, København.

### Gøteborg-Frederikshavn Linien

Det danske Udvalg for Gøteborg-Frederikshavn Linien var paa Foranledning fra svensk Side sammenkaldt til Møde i Aalborg. Det var Konsul Harry Trapp, Gøteborg, der havde berammet Mødet, hvori fra dansk Side deltog Overinspektør Jakob Andersen, Aarhus, Folketingsmand Vangaard, Hjørring, samt Direktør P. Kjærø og Overretssagfører Rendsbeck, Aalborg. Forhandlingerne paa Mødet drejede sig om Liniens Forhold og den nuværende vanskelige Situation som Helhed.

### Spanske Statslaan til Finansiering af Skibsbygninger

For kort Tid siden blev det bebudet, at den spanske Stat i vidt Omfang vilde understøtte Nybygningsprogrammet for Handelsflaaden. Der er i Forbindelse hermed udbudt et 5 pCt. Laan paa 23,5 Mill. Pesetas, hvis Beløb skal anvendes til Skibsbygnings-Finansiering. Laanet blev straks overtegnet, og man regner med, at der vil blive udbudt yderligere Laan, saa man i Løbet af Aaret kommer op paa 80 Mill. Pesetas.

### Sveriges Skibstab

I Juni Maaned anmeldtes ikke nye Fartøjer til den svenske Handelsflaade, som derimod mistede fire Skibe paa til sammen 6228 Bruttotons og to Motorskibe paa 12,166 Bruttotons gik tabt ved Krigsforlis. Desuden er yderligere 3 Fartøjer opført som mistede. Det totale Tab har saaledes været paa ialt 9 Fartøjer med ialt 18,951 Tons.

### Lloyds Register

Den nye Udgave af Lloyds Skibsregister vil, efter hvad Associated Press meddeler fra London, blive ca. tre Maaneder forsinket.

### Jernrationering

Jernsituationen er af en saadan Karakter, at de størst mulige Beparelser er tvungne nødvendige i alle Tilfælde, hvor Jern anvendes, og Træsituationen nødvendiggør ogsaa Økonomisering med Materialerne, saaledes at Bygningstømmer m. v. kun bruges i den absolut nødvendige Udstrækning.

Efter at Handelsministeren allerede i Marts Maaned gennemførte en Rationering af Jern til Byggearbejder, fastsattes der i Maj Maaned af Beskæftigelsesudvalget bestemte Maksimumsgrænser for Anvendelsen af Træ og Jern ved alle Arbejder, som udføres for Ministerierne, eller hvortil der af det offentlige ydes Laan eller Tilskud.

Nu har Indenrigsministeriet udsendt Meddelelse om, at tilsvarende Begrænsninger i Forbruget af Jern skal finde Sted baade i kommunale Anlægsarbejder, hvortil der ikke

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

ydes Laan eller Tilskud fra Staten, og i private Anlægsarbejder, f. Eks. Arbejder, der udføres af Havne, hvor der ikke ydes Støtte i Henhold til Lovgivningen.

Hovedreglen vil være, at Jernforbruget ikke overstiger de Grænser, der er fastsat af Statsministeriet med Hensyn til Arbejder, der iværksættes af Staten eller med Statsstøtte.

Normalt maa intet Arbejde kræve mere end 3 Tons Jern pr. 10,000 Kr. Arbejdsløn ved det paagældende Anlægsarbejde. Til Rensningsanlæg maa der dog anvendes indtil 4 Tons Jern pr. 10,000 Kr. Arbejdsløn.

I Tilfælde af, at de fastsatte Grænser for Jernforbruget overskrides, maa det forventes, at Direktoratet for Væreforsyning ikke vil være i Stand til at meddele den nødvendige Tilladelse til Importen af Jernet.

Bestemmelserne gælder saavel nye Projekter som Arbejder, der allerede er projekteret og eventuelt paabegyndt. For allerede udarbejdede Projekter vil det derfor være nødvendigt, at der sker en Undersøgelse af, hvorvidt Jernforbruget er indenfor de angivne Grænser, og hvis det viser sig, at Grænserne vil blive overskredet, maa der foretages Ændringer i Projektet, saa vidt det er muligt og forsvarligt.

Ogsaa i Forbruget af Træ maa der udvises den størst mulige Sparsommelighed, særlig for Tømmer. For de Anlægsarbejder, der udføres af Staten, eller som udføres med offentlig Støtte, maa Træforbruget ikke overstige 10 m<sup>3</sup> pr. 10.000 Kr. Arbejdsløn.

#### Nye Bestemmelser om Dykkerarbejde

I 1936 vedtog Rigsdagen paa Foranledning af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart en Lov om Dykkerernæring og Betyggelse af Dykkerarbejde.

I Medfør af Dykkerlovens § 10 har Ministeriet nu fastsat en Række nærmere Bestemmelser til Betyggelse for Dykkere under deres Arbejde under Vandet.

Linholderen, hvem et meget stort Ansvar paahviler, skal saaledes være en ædruelig og paalidelig Mand med Kendskab til Dykkerarbejde, og forinden Nedstigningen skal Dykkeren forvisse sig om, at Linholderen kan afgive og forstaa de Signaler, der vil blive anvendt under Dykkerarbejdet, ligesom Linholderen herunder skal være i uafbrudt Forbindelse med Dykkeren gennem Luftslange og Livline.

Der er ligeledes fastsat Bestemmelser om, at Skibets Drivskrue under Dykning fra Skib ikke maa sættes i Bevægelse, uden Dykkeren er underrettet herom. Da det frembyder stor Fare for Dykkeren at arbejde fra Skib med Skruen i Gang, skal Linholderen udvise særlig Agtpaaagivenhed med at holde Luftslange og Livline klar af Skruen, — ligesom der til yderligere Betyggelse skal være anbragt faste Afvisere i en saadan Udstrækning, at Skruen ikke kan fiske Luftslange og Livline under Forfaring.

#### Søforhør i Marstal

Ved Retten i Marstal er afholdt Søforhør i Anledning af, at den 3-mastede Skonnert »Albert« forliste den 7. Juni i den botniske Bugt. Skibet var paa Rejse fra Lybæk til Hudiksvall med Salt, men ud for Storjomsfruens Fyr stødte man paa noget haardt, antagelig et Vrag, hvorved man fik en Lækage. Man satte Kursen mod Land og satte Skibet paa Grund 100 Meter fra Land, hvor det snart efter krængede over og sank, saa der var 10 Fod Vand over Dækket. Besætningen reddede sig i sidste Øjeblik i Redningsbaaden. Skibet, der var forsikret i Søassuranceforeningen »Ærø«, repræsenterede en Værdi af ca. 130,000 Kr.

#### Store Nordiske Telegraf-Selskab

Bestyrelsen for Det Store Nordiske Telegraf-Selskab meddeler:

Regnskabet for 1940 udviser en Bruttoindtægt paa 7,451,136 Kr. og Driftsudgifter til Beløb af 7,419,637 Kr. Regnskabet er imidlertid ufuldstændigt paa Grund af manglende Oplysninger fra Udlandet. At de regnskabsmæssige Indtægter viser større Nedgang end de regnskabsmæssige Udgifter, har Sammenhæng med, at Hovedkontoret har større Kendskab til afholdte Udgifter end til indgaende Indtægter.

Efter Tillæg af Overførslen fra 1939 15,262,791 Kr. fremkommer en Saldo paa 15,294,290 Kr.

Bestyrelsen har, som tidligere meddelt, ikke fundet det forsvarligt at udbetale à Conto Udbytte og mener ej hel-

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

### HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

ler at kunne foreslaa Generalforsamlingen at udbetale Udbytte, men vil indstille til denne, at den fremkomne Saldo hensættes til en Konto for senere Disposition.

#### Havnefogdernes Jubilæumsmøde

Foreningen af Havnefogder i Danmark afholdt Lørdag og Søndag Aarsmøde i Fredericia, hvor Foreningen blev stiftet for 25 Aar siden. Formanden, Havnemester J. Christensen, Haderslev, aflagde Beretning, hvorefter der foretoges Nyvalg til Bestyrelsen. Valgt blev Havnefogderne Knudsen, Horsens, Toft, Skive, Madsen, Middelfart, og Johannesen, Tuborg Havn. Bestyrelsen konstituerede sig med Havnefoged Knudsen som Formand.

#### Sømandsskolen paa Fregatten »Jylland«

Paa Foranledning af »Foreningen til Søfartens Fremme« blev der sidste Vinter om Bord i Fregatten »Jylland« gjort Forsøg med Oprettelse af en Sømandsskole for at give ledige Sømænd Lejlighed til Videreuddannelse i alt Søfartsarbejde, Teori og Kompas m. m.; og det er nu Foreningens Hensigt ogsaa i den kommende Vinter at genoptage Arbejdet.

Formanden for Foreningen, Kommandør, Baron Juel-Brockdorff oplyser, at man allerede nu har indledet Forhandlinger med Marineministeriet om et lignende Arrangement som i Fjor. Fregatten »Jylland«, der ogsaa i Sommer har gjort Tjeneste som Bolig for tilrejsende Skolebørn fra Landet og Provinsen, vil snart blive bugseret fra sin nuværende Anlægsplads ved Langebro tilbage til Flaadens Leje, og det Varme anlæg, som med Bistand fra Marinen blev installeret i Fregatten, kan derfor naar som helst sættes i Virksomhed, da Varmen tilføres Skibet fra Holmens Centralvarmeanlæg. Det med Undervisningen forbundne nødvendige Materiale er til Stede, og der bliver derfor ikke nye Udgifter ved Etablering af Skolen.

Med Hensyn til Lærerkrafterne, vil Chefen for Skoleskibet »Georg Stage«, Kaptajn Juncher med sin Næstkommanderende, Overstyrmand Svendsen ogsaa i Aar overtage Ledelsen af Skolen, medens en Del hjemmeværende Navigatører og ældre, erfarne Sømænd vil danne Lærerpersonalet. Undervisningen er gratis, ligesom alle Elever daglig i Holmens Marketenderi gratis faar et varmt Maaltid Mad.

I dette Vinterkursus, der er beregnet til at være 3 Maaned, vil der kunne optages op til 100 unge Sømænd, og der fordres kun, at de ved Indtegningen medbringer Søfartsbog, og at de iøvrigt underkaster sig den i et Skib nødvendige Disciplin. Tiden for Skolens Oprettelse er ikke endnu endelig fastlagt, men det ventes, at det vil blive ligesom sidste Aar i Tiden fra Januar til April. Der bliver 8 Timers Undervisning med 1 Times Spisepause.

Alle de med Skolens Drift forbundne Udgifter afholdes af »Foreningen til Søfartens Fremme«.

## PERSONALIA

#### 60 Aar

En af Vestkystens kendte Mænd, Formanden for Centralforeningen af Fiskeriforeninger i Thisted Amt, Anton Jensen, Hanstholm, fyldte i Mandags 60 Aar. Anton Jensen, hvis Navn først og fremmest er kendt for hans Virke for Fiskeriets Fremgang, har en lang Række lokale Tillidshverv og har deltaget energisk i Arbejdet for Hanstholm Havn.

Havnefoged P. C. S. Christiansen fyldte Fredag 60 Aar. Han har været ansat i Københavns Havnevesen siden Nytaar 1915 og i snart en Snes Aar har han beklædt sin nuværende Stilling som Havnefoged i Kalvebod Distrikt, afholdt og respekteret baade indenfor Havnevesenet og af Havnens Kunder, de Søførende og Forretningsdrivende.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

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

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

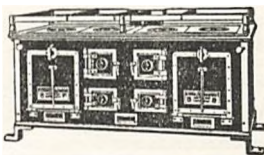
**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

Kabys - Komfurer  
til Kul og Olie

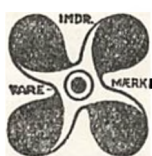
Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAST 1648



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
V A S A (Finland)

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

Grundlagt 1874

**Th. Höeg + Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstoft for Træskibe  
Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Tolbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

## *Scandinavian Shipowners*

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibss Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter niernere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,000 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlossesapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossesapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partaladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1003 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 65,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T.. Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolbalingssplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,6 m. Ved Bolværk 4,6 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,60 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedio. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Brødder 7,5 m og i Fyrlinlen 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjte-tonder og flere Fyrlinior. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandaafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Ladning: Losning og Ladning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—60 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Electricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 34

FREDAG 29. AUGUST 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

De Meddelelser, der kommer frem om Forholdene paa de store Markeder udenfor den engelske Blokadezone, er stadig faa, som oftest lidet indholdsrige og tit forældede. Under saadanne Forhold er det naturligt vanskeligt at give et koncist Billede af, hvorledes Situationen virkelig er, men som en rød Traad gennem alle Rapporter gaar Meddelelsen om Tonnageknaphed og statslige Reguleringsforanstaltninger, saavel hvad Disponeringen af Tonnagen angaar som med Hensyn til Rateniveauei.

Om de kurante Markedsforhold i de oversøiske Trades er der, som allerede ovenfor berørt, kun meget lidt Nyt at fortælle. I Atlanterhavsfarten fra saavel Nord- som Sydamerika til England er Raterne som bekendt fastlagte af den engelske Regering, og det er længe siden, at der er sket nogen Forandring i disse. I fri Trade noteres der stadig heavy grain fra Northern Range til Portugal til omkring \$ 26.—, men det er kun i Ny og Næ, at der kan skaffes Tonnage for saadan Forretning. I Vestindia Farten ligger Timecharterraten stadig paa \$ 7.50 for handy size Tonnage for Rundture, og Sukker fra Cuba til Northern range noteres ogsaa uforandret 40 Cents pr. 100 lbs. Iøvrigt foreligger der nu fra amerikansk Side Meddelelse om de Rater, der skal betales til de amerikanske Skibe, der rekvisioneres af U.S. Maritime Commission for den amerikanske Regerings Regning. Den Tonnage, det drejer sig om, er foreløbig store og meget store Cargo-liners, saa nogen Konklusion om, hvad der vil blive betalt af U. S. A. for de udenlandske Skibe, der er overtaget, kan næppe drages heraf, selv om det for Sammenlignings Skyld kan være af Interesse, at for den Kategori, hvor flere af de moderne danske Dieselskibe vilde komme ind under, nemlig 12 Knobs Skibe paa mellem 2500 og 10.000 N. R. Tons, er Raten fastsat til \$ 6.05 med et Tillæg paa 10 Cents pr. Ton dw. for hver halve Knob Skibets Fart overstiger 12 Knob. — Af andre amerikanske Forretninger skal blot nævnes Kul Hampton Roads/Rio til \$ 8.50 og Hampton Roads/Lower Plate \$ 9.—. Hørfro Santa Fe/New York noteres \$ 26.—. Om Pacificmarkedet foreligger der ingen Meddelelser udover, at store Kvanta Benzin og Krigsmateriel skal transporteres til Vladivostock. Der synes at gøre sig en vis storpolitisk Spænding gældende i Forbindelse med disse Transporter, men efter Meddelelse fra New York skal den første Damper med Benzin allerede være ankommet til Vladivostock i god Behold.

Om Markederne i det fjerne Østen foreligger der heller ingen Efterretninger, men det bliver vel heller ikke store Sager, der kan gøres her, efterhaanden som den amerikanske, hollandsk-ostindiske og engelske Handelsblokade af Japan bliver effektiv. Fra Indien og Sydafrika noteres der stadig mange Kulorder til de store engelske Flaadestationer i Singapore og Port Said. Durban/Port Said er sluttet til 70/- og til Singapore er betalt 48/- . Calcutta/Singapore indikerer 15 Rupees. Gunny bags har betalt 50 Cents pr. Chfl. bale paa Netcharter fra Calcutta til 2/3 Havne U. S. Atlantic.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene rolige. Der er stadig en Del Ertsladninger fra Sverige til Tyskland ligesom der stadig kommer nogle nye Trælad-

ninger i Markedet. Der placeres ligeledes adskillige Skibe i tysk Kysttrafik, saa Tonnagen har i det store og hele let ved at finde Beskæftigelse. I Kul- og Koks-farten fra Tyskland til Danmark er Beskæftigelsen kun jævn.

### TONNAGEUDNYTTTELSEN EFTER KRIGEN

Der er ingen Tvivl om, at denne Krig er endnu mere materialekrævende end Verdenskrigen, og navnlig paa eet Omraade, nemlig paa Skibsfartens, viser de store Tonnagetab tydeligt dette. At bygge Skibe tager Tid, og derfor regner man, at Verden i alle Tilfælde efter Krigen vil mangle Skibsrum, saa meget at man allerede nu i udenlandske Kredse diskuterer Nødvendigheden af en streng Rationalisering inden for Skibsfarten. Skibene maa udnyttes bedre, Ballastrejser saa vidt muligt undgaas og Skibene anløbe færre Lossepladser, idet Lokaltrafik skulde udfore Fordelingen. Unodig Konkurrence mellem Havne maa undgaas, kort sagt Transportsystemet til Søs maa centraliseres som aldrig før.

I Sverige anbefales saaledes særlig en Styrkelse af Göteborgs Forbindelser med Byens Opland, bl. a. ved Anlæg af dobbeltsporet Jernbane op til Mellem-Sverige og Stockholm, kombineret med en kraftig Nedsættelse af Fjerntrafiktaksterne. Dette og en større Udbygning af Göteborgs Havn bør, hævdes det, indgaa i eventuelle Arbejder til Afhjælpning af Arbejdsløsheden efter Krigen.

### KRIGSTILLÆGET

Vi bragte i sidste Uge Meddelelse om de nye Krigstillæg, der er vedtaget mellem Repræsentanter for Dansk Dampskibsrederiforening og de søfarendes Organisationer. Der havde heri indsneget sig en Fejl, idet vi meddelte, at det tidligere Krigstillæg til Officerer og menigt Mandskab paa henholdsvis 60 og 75 pCt. var forhøjet til henholdsvis 90 og 100 pCt., mens det sidste Tal skal være 110 pCt.

### SKOLESKIBET »DANMARK«

Præsident Roosevelt har ifølge Efterretninger fra New York givet de amerikanske Marinemyndigheder Tilladelse til at rekvirere det danske Skoleskib »Danmark«. Skibet skal fremtidig anvendes til Øvelsesskib for Kystbevogtningskadetter.

Skoleskibet »Danmark« har siden Danmarks Besættelse den 9. April 1940 ligget for Anker i Jacksonville i Florida. Det tilføjes i Meldingen om Rekvisionen, at De forenede Stater vil betale en halv Million Dollars for Skibet. Beløbet skal allerede være blevet tillagt Danmarks indefrosne Tilgodehavender i U. S. A.

»Danmark«, der havde Plads til 120 Elever, blev den danske Stats første Skoleskib. Tidligere har vi herhjemme haft Skoleskibe drevet af private Rederier, saaledes »Viking«, som Det forenede Dampskibsselskab holdt i Søen, og »København« — Ø. K.s pragtfulde Femmaster, der er forsvundet med Mand og Mus paa sin Rejse mellem Buenos Aires og Adelaide.

Det stod, da »København«s Tragedie var en afgjort Sag, danske Søfartsekspertes klart, at Skoleskibuddannelsen for enhver Pris maatte bevares, og at der her laa en Op-gave for Staten at varetage. Efter lange Forhandlinger blev det vedtaget, at »Danmark« skulde bygges paa Nakskov Skibsværft, og i 1933 blev det fuldendt.

Overalt, hvor det smukke Skoleskib kom frem paa sine Togter, vakte det Beundring. Ude under fjerne Himmelstrøg har »Danmark« repræsenteret Danmark paa værdig-



ste Sæt. Paa de første Togter forttes »Danmark« af nu afdøde Kaptajn *Ankersø*, der for fire Aar siden blev afløst af sin 1. Styrmand, Kaptajn *Knud Hansen*, der ogsaa var Skipper paa denne foreløbig sidste Rejse under Dannebrog.

### ARBEJDSLØSHEDENS BEKÆMPELSE

Statsminister Stauning redegjorde forleden for Regeringens Indsats til Bekæmpelse af Arbejdsløsheden.

Som Hovedpunkter i Redegørelsen kan nævnes,

at Statens Udgifter til Beskæftigelsesforanstaltninger nu og senere er anslaaet til 5—600 Mill. Kroner, at de iværksatte eller planlagte Arbejdere i Løbet af Oktober-November paaregnes direkte at kunne beskæftige knap 30,000 Arbejdere til Aflastning af de Arbejdere, der vender hjem fra Tørvemoserne,

at Regeringen udover de planlagte har yderligere Beskæftigelsesforanstaltninger under Forberedelse,

at man desuden overvejer en Række Foranstaltninger af mere speciel Art, som f. Eks. Overgang til Hel-aarsfæste for Landbrugets Medhjælpere, Optagning af Sukkerroer ved Haandkraft m. m.,

at Regeringen fortsat venter det private og stedlige Initiativ sat ind i fuldt Maal,

samt at man agter at iværksætte en omfattende Propaganda i Landet for at bidrage til en Forøgelse af Beskæftigelsen.

Paa De samvirkende Fagforbunds Repræsentantskabsmøde vedtoges samme Dag — ifølge den udsendte Beretning — enstemmigt og uden Diskussion en Henvendelse til Statsminister Stauning.

Der rettes heri i Anledning af den Kendelse om uforandrede Lønninger til 1. Marts n. A., som Forligsnævnelss Formandskab afsagde i forrige Uge en alvorlig Henstilling til Samlingsregeringen »om Gennemførelse af en Række Foranstaltninger til Imødegaaelse af den Krise, der har ramt de Tusinder af danske Arbejderhjem«.

Der peges i Henvendelsen paa følgende Forslag:

- 1) at der gennemføres en ubetinget Fastholdelse af Prisniveauet, om fornødent gennem en Skærpelse af »Lov om Priser m. v.«,
- 2) at der gennemføres en Pristalsudregning, der først og fremmest tager Hensyn til Prisniveauet paa de egentlige Livsfornødenheder og opbygget paa Grundlag af de af Krigen skabte Forhold,
- 3) at der ydes Arbejderne en Kompensation for de allerede indtraadte Pristiligninger,
- 4) at »Lov om midlertidige Forbrugsafgifter« enten ændres gennem en væsentlig Nedsættelse af Afgiften, eller at Loven helt bortfalder,
- 5) at »Lov om midlertidig Regulering for Fordeling af Arbejde« tages op til Revision med Hensyn til Betaling af Lønskatten.
- 6) at den nuværende Fordeling af Rabatkort paa visse livsvigtige Fornødenheder udvides til at omfatte flere Personer og tillige udvides til ogsaa at omfatte Beklædningsgenstande og andre nødvendige Varer, og
- 7) at Kronens Værdi hæves væsentligt i Forhold til fremmed Valuta.

Problemerne taarner sig op for Danmark i dette Efteraar, og der er ikke Tvivl om, at det bliver meget alvorlige Tider, vi skal igennem. Under et frygteligt Tryk lever vi, og det gælder først og fremmest disse to Ting: Sammenhold indadtil og desuden at holde Arbejdsløsheden fra Livet saa vidt det er gørligt.

### NATIONALBANKENS BALANCE

Nationalbankens Ugebalance pr. 23. August udviser en Stigning i Tilgodehavende paa Clearing Konti med Udlandet paa 8 Mill. Kr. og en Stigning paa 9 Mill. Kr. paa diverse Aktiver, hvorefter de to Beløb udgør henholdsvis 673 og 865 Mill. Kr. Udlaan og diskonterede Veksler er gaaet 2 Mill. Kr. ned til 51 Mill. Kr.

Seddelcirkulationen er formindsket med 17 Mill. Kr. til 668,5 Mill. Kr. Indlaan paa Folio, Konto-Kurant etc. er vokset med 38 til 890 Mill. Kr., medens Gæld

paa Clearing Konti med Udlandet er formindsket med 6 til 4 Mill. Kr., og Diverse Passiver er steget med godt 1 Mill. Kr. til 48 Mill. Kr.

### DET DANSK-FINSKE HANDELSSAMKVEM

Danmark var et af de første Lande, med hvilket Finland efter Krigen med Sovjetunionen indledte Forhandlinger for at konsolidere sine Handelsforbindelser. Med Handels- og Søfartsaftalen af 1923 som Grundlag gjaldt det om at komme overens om en Ordning, hvorved de ved Vareudvekslingen fremkomne Betalinger kunde balancere i Forhold til hinanden, og i Maj 1940 underskrev man en Clearing-overenskomst og en Protokol for den resterende Del af 1940.

I et finsk Tidsskrift konstaterer Finlands Udenrigshandelsforbund, at disse Aftaler har ført til de ønskede Resultater, og at den dansk-finske Handel i den sidste Del af 1940 var overordentlig livlig. Danmarks Andel i Finlands Udenrigshandel, der i 1938 var steget til 3,8 pCt., udgjorde i ovennævnte Periode ikke mindre end 8,3 pCt., og de Kontingenter, som siden den Tid er blevet fastsat for første Halvaar af 1941, tyder paa en fortsat Udvikling af den indbyrdes Handelsforbindelse og forudser betydelige Leverancer af begge Landes vigtigste Eksportartikler.

### INDUSTRI-PRODUKTIONEN

Den svage Nedgang i den danske Industris Produktion er blevet fortsat i Juli, da det officielle Produktionsindeks for Industrien er blevet beregnet til 96 mod 97 i Juni og 90 i Juli 1940. For hele Aaret 1940 var Tallet 97, for 1939: 117. Udgangspunktet er Produktionen i 1935 lig 100.

Det er — som tidligere — navnlig Produktionen af Konsumvarer, der er gaaet ned; Indekstallet for disse er dalet fra 90 til 88, medens Produktionsmidler er steget fra 108 til 110. I Samklang hermed er det, at Indekstallet for Jern- og Metalindustrien er steget fra 113 til 116 og for Sten-, Ler- og Glasindustrien fra 88 til 90. Endvidere viser Beklædningsindustrien en Opgang fra 91 til 93, medens Tekstilindustrien er dalet fra 94 til 90, Læderindustrien fra 111 til 103 og Næringsmiddelindustrien fra 92 til 87. De øvrige Industrigrupper viser ingen Forandring.

### DANSK-SPANSK VAREUDVEKSLING

Efter forudgaaende Forhandlinger mellem det danske Gesandtskab i Madrid og den spanske Regering er der den 23. d. M. dersteds blevet undertegnet en dansk-spansk Vareudvekslings- og Clearingsaftale, ved hvilken der er tilvejebragt Rammer for Samhandelen mellem Danmark og Spanien for et Aar.

Aftalen tager Sigte paa en Import fra Spanien til en Værdi af ca. 6 Mill. Kr. og en Eksport herfra til Spanien af omtrent samme Størrelse. Af spanske Eksportvarer, der omfattes af Aftalen, kan særlig nævnes Kork, Sydfrugter, tørret Frugt og Frugtkerner samt Vin, hvortil kommer forskellige andre Varer. Danske Eksportvarer, som kommer i Betragtning, er navnlig Industrivarer, herunder Motorer og andre Maskiner samt farmaceutiske Præparater m. v.

Ved Aftalen aabnes der tillige Mulighed for en gradvis Afvikling af ældre Tilgodehavender.

### UDENLANDSK BESÆTNING PAA AMERIKANSKE SKIBE

Præsident Roosevelt har udstedt en Forordning, ifølge hvilken det fremtidigt er muligt at lade amerikanske Skibe sejle med udenlandske Besætninger. Denne Lempelse af Skibsfartsloven kan ogsaa anvendes paa Skibe, som sejler i Forbundsskibsfartsmyndighedernes Tjeneste.

Præsident Roosevelts Dekret om, at amerikanske Skibe i Fremtiden ogsaa maa sejle med udenlandsk

Mandskab, har vakt Opmærksomhed i Skibsfartskredse i New York, idet denne Bestemmelse ogsaa vil kunne faa Anvendelse paa Skibe, der staaer under Forbundsskibsfartskommissionens Myndighed, d. v. s. de beslaglagte Skibe, der tilhører Aksemagterne. »New York Herald Tribune« betegner Præsidentens Forordning som enestaaende i Skibsfartens Historie.

### ARGENTINAS HANDELSFLAADE

I Udenrigsministeriet i Buenos Aires undertegnedes forleden en Overenskomst om den argentinske Regerings Køb af 16 italienske Skibe. Ifølge Overenskomsten forpligter Argentina sig til ikke at benytte Skibene til Fordel for Lande, der fører Krig med Italien og dets Forbundsfæller. Købesummen for 8 definitivt købte Skibe udgør pr. Netto-Ton 2850 Lire og for 8 med Tilbagekøbsklausul købte Skibe 2375 Lire. Tilbagekøbsoptionen kommer 6 Maaneder efter Krigens Slutning til at omfatte samtlige 16 Skibe. Halvdelen af Købesummen betales straks og Resten

efter Krigens Slutning i Form af argentinske Produkter.

### SKIBSFARTEN PAA SVENSKKE HAVNE

Skibsfarten paa svenske Havne i 1940 har været væsentlig mindre end forrige Aar. For Storhavnenes Vedkommende er Stillingen holdt bedst af Stockholm, hvor Trafiken er formindsket med 5,3 til 6,3 Mill. Tons eller med ca. 46 pCt. Göteborg har haft en Nedgang fra 15,7 til 6,3 Mill. Tons, eller ca. 60 pCt., og Malmö har haft en Nedgang fra 8,8 til 2,9 Mill. Tons eller ikke mindre end godt 67 pCt. Skibsfarten paa Helsingborg er formindsket med 5,1 Mill. Tons. For de to Øresundshavnens Vedkommende skyldes Nedgangen navnlig dels Isblokaden, dels Nedgangen i den regulære Trafik Sverige—Danmark.

Den eneste svenske Havn, som har haft øget Trafik, er Malmeksporthavnen Luleå, hvor Trafiken er steget med ca. 30 pCt., medens Trafiken i den anden Malmeksporthavn Oxelösund er formindsket med en tilsvarende Procentsats.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Styrmændenes Løsøreforsikring

For nogen Tid siden rejste Dansk Styrmandsforening Sag mod Dansk Dampskibsrederiforenings gensidige Løsøreforsikring. Det drejede sig om Opsigelse af Forsikringerne paa Grund af den Risiko, der opstod den 9. April 1940. Dansk Styrmandsforening optraadte som Befuldmægtiget for Medlemmerne, Styrmænd Gunnar E. Jørgensen og Styrmænd Th. Bødker, fra det krigsforliste S.S. »Alfa«.

Skibet var paa Rejse til tysk Havn i Ballast fra Rotterdam, hvor det havde ligget fra før den 9. April, da det krigsforliste 22. Juni 1940. Styrmændene, der begge var blevet paamønstrede Skibet ved dets Afsejling fra Danmark en af de første Dage i April 1940, mistede ved den Lejlighed alle deres ombordværende Ejendele.

For den Del af deres derved lidte Tab, som de to Styrmænd ikke i Henhold til Sømandslovens Prgf. 41, jfr. Bekendtgørelse Nr. 451 af 30. November 1923, fik erstattet af Skibets Rederi, anmeldte de derefter Krav overfor Dansk Dampskibsrederiforenings gensidige Løsøreforsikring, hos hvem Styrmændene hver for sig havde tegnet en saakaldt Supplement-Forsikring mod Krigsfare for det dem »ombord paa det nævnte Skib tilhørende Løsøre, der ikke er dækket paa anden Maade«. Løsøreforsikringen afviste imidlertid Kravet under Paaberaabelse af, at de nævnte Forsikringer var ophørt den 22. Juni 1940, da Forliset indtraf.

Dansk Styrmandsforening kunde ikke anerkende, at Forpligtelserne ifølge de af de to Styrmænd tegnede Forsikringer er bortfaldet, og man paastod Løsøreforsikringen dømt til at betale til Styrmænd Jørgensen 1000 Kr. og til Styrmænd Bødker 788 Kr. 50 Øre.

Dansk Dampskibsrederiforenings gensidige Løsøreforsikring procederede til Frifindelse.

Forsikringerne er af Styrmændene tegnet hver for en Forsikringssum af 1000 Kr., for Styrmænd Jørgensens Vedkommende ved Anmeldelse af 16. Oktober 1939 og for Styrmænd Bødkers Vedkommende ved Anmeldelse af 1. April 1940. Ifølge den trykte Tekst i de hertil benyttede af Løsøreforsikringen affattede Anmeldelsesblanketter var Forsikringerne tegnet i Henhold til de paa Anmeldelsens Bagside trykte »Regler for den under 19. September 1939 oprettede Supplement-Forsikring under Dansk Dampskibsrederiforsikrings gensidige Løsøreforsikring«.

I Skrivelser af 3. Maj 1940 til henholdsvis Den almindelige danske Skibsførerforening, Dansk Styrmandsforening og Radiotelegrafisforeningen af 1917 opsagde Dansk Dampskibsrederiforening »Paa Grund af de indtrufne Forhold« den med Foreningen under 19. September 1939 oprettede Løsøre-Supplementforsikring til Ophør straks dog saaledes, at de enkelte Forsikringer forblev i Kraft indtil Udløbet af den Periode, for hvilken der pr. Dato var betalt Præmie.

Modtagelsen af denne Opsigelse blev uden Forbehold anerkendt af de tre nævnte Foreninger, og Styrmandsforeningen gengav endvidere Opsigelsesskrivelsen i Foreningens Medlemsblad for Maj 1940.

Styrmandsforeningen kan imidlertid ikke anerkende, at den saaledes af Dansk Dampskibsrederiforening foretagne Opsigelse af Supplement-Forsikringen er gyldig i Forhold til de to Styrmænd, som den 31. Maj 1940 — uden at kende eller at kunne kende noget til Opsigelsen — paa den i Forsikringsreglerne foreskrevne Maade har forudbetalt Præmien for den følgende Maaned.

Rederiernes Løsøreforsikring gør heroverfor gældende, at den omhandlede Supplement-Forsikring, der var ment som en Kulance overfor Skibsofficererne og maatte paa-regnes at give Underskud, blev etableret ved en Aftale mellem Dampskibsrederiforeningen og Skibsofficerernes respektive Organisationer, og at Forsikringen følgelig paa tilsvarende Maade som andre kollektive Aftaler ved Opsigelse til de respektive Organisationer — hvilken Opsigelse i det her foreliggende Tilfælde var hjemlet som Følge af den ved Danmarks Besættelse af tyske Tropper den 9. April 1940 indtrufne Risikoforøgelse — maatte kunne bringes til Ophør i Forhold ogsaa til Organisationens enkelte Medlemmer.

Sø- og Handelsretten frifandt som tidligere kort omtalt Dansk Dampskibsrederiforenings gensidige Løsøreforsikring, idet Retten dels mener, at Risikoforøgelsen har foreligget, dels at Opsigelse med bindende Virkning kunde ske til Styrmændenes Organisation.

Dansk Styrmandsforening appellerede denne Afgørelse til Højesteret, der enstemmigt med ni Stemmer omstødte Sø- og Handelsrettens Dom. Højesteret dømte Løsøreforsikringen til at betale de krævede Beløb og Sagsomkostninger for begge Retter 500 Kr.

Højesteret udtaler, at Styrmandsforeningens Virksomhed for Tilvejebringelsen af den omhandlede Supplementforsikring og dennes nærmere Ordning ikke findes at kunne medføre, at den Opsigelse, der maatte kunne være foretaget i Henhold til Forsikringsaftalelovens § 47, har kunnet ske til Bestyrelsen for Foreningen paa de Sikredes Vegne.

I Højesteret mødte for Styrmandsforeningen som Befuldmægtiget for de to Styrmænd Højesteretssagfører Rode, for Løsøreforsikringen Højesteretssagfører Gelting.

### Norsk Forbud mod Køb af Skibe

Det norske Søfartsministerium har den 14. August udfærdiget en Forordning med Forbud mod at købe udenlandske Skibe. Forordningen gælder til 1. Juli 1942.

### D. F. D. S.'s Passagertrafik

Paa Det Forenede Dampskibsselskabs to Hovedruter fra København til Aarhus og Aalborg vil Passagertrafikken ophøre fra Begyndelsen af September.

De tre store Skibe, der siden Pinse har besørget denne Trafik, nemlig »Frederikshavn« paa Aarhus-Ruten og »København« og »Cimbria« paa Aalborg-Ruten med henholdsvis 3 og 4 Ture om Ugen i hver Retning, har befordret et meget betydeligt Antal Passagerer. Naar Selskabet nu ser sig nødsaget til at standse Passagerbefordringen paa disse to Hovedruter, skyldes det, at Skibene ikke længere ved Dagejladts kan naa at udføre deres Ture.

De sidste Ture for Passagertrafikken paa Aarhus- og Aalborg-Ruten bliver med Afgang fra København Søndag den 31. August og fra Aarhus og Aalborg Tirsdag den 2. September.

Godsbeholdningen mellem disse to Havne og København og de øvrige Provinshavne bibeholdes, men med nogle Forandringer i Farplanen.

### Kroatien bygger moderne Havne

Indenfor Rammerne af det foreløbige økonomiske Opbygningsprogram for Kroatien er planlagt en Udvidelse af begge Havneanlæggene ved Latscha ved Nareva-Mundingen og ved Cruz ved Dubrovnik.

### Nyt Motorskib

Det her i Landet for Rederiaktiebolaget Helsingborg (Otto Hillerström) byggede Motorskib »Eros« paa 6000 Tons d.w. er nu blevet leveret til dets Ejer. Skibet er det første Motorskib i Helsingborgs Handelsflaade.

### Paa Krydstogt

Svenska Amerika Linjens Passagerskib »Kungsholm«, som siden Krigens Begyndelse har været i Amerika, er nu aller ude paa Krydstogt. Den 9. August afgik Skibet paa et 12 Dages Togl med alle Pladser optaget. Til næste Rejse var næsten alle Billetterne bestilt.

### Havnetrafikken i Kina

Fra Tokio meldes, at Havnetrafikken i Kina i første Halvdel af indeværende Aar viser en Tilbagegang i Tonnagemængde paa 17 pCt. i Forhold til første Halvdel i Fjor. Den japanske Andel i Tonnagen er imidlertid steget med 3,5 pCt. og udgjorde 56 pCt. af den samlede Tonnage. Af den samlede Skibstrafik faldt 42 pCt. paa Shang-hai, hvilket er en Nedgang i Sammenligning med i Fjor, mens Tsingtaos Andel er steget fra 13 til 16 pCt.

Ialt blev de kinesiske Havne i første Halvdel anløbet af 3570 Skibe med en samlet Tonnage af 10.982.000 Bruttonons. Den britiske og amerikanske Skibsfart i det fjerne Østen er gaaet tilbage. Regelmæssig Linjefart mellem U. S. A. og det fjerne Østen opretholdes nu kun af Lykes-Linjen med 8 Lasteskibe paa tilsammen 57.000 Tons. Nederlandsk Indien har ikke længere Skibe i Fart paa kinesiske Havne. Siden Begyndelsen af Aaret har fransk Skibsfart optaget regelmæssig Linjefart mellem Saigon, Hanoi og Shanghai med 12 Skibe paa 70.000 Tons. Den britiske Kystskibsfart i Kina disponerer for Tiden over 82 Skibe paa tilsammen 214.000 Tons.

### Fiume og Ungarn

I Fiume, hvor der for Tiden forhandles om Oprettelse af en ungarsk Frihavn, vil der i nær Fremtid blive grundlagt et ungarsk Skibsfartsselskab, hvis Skibe foreløbig skal drives paa Adriaterhavet. Yderligere fører Ungarn og Italien for Tiden Forhandlinger gaende ud paa at lede en stor Del af Ungarns Udenrigshandel over Fiume.

### Göteborg—Frederikshavn-Linien og »Kronprinsessan Ingrid«

Som en direkte Følge af det store Behov, der for Tiden er for Skibstonnage, har Göteborg-Frederikshavn-Linien modtaget et Tilbud om Salg af sit smukke Skib »Kronprinsessan Ingrid«, der blev bygget i Frederikshavn i 1935, og som staar Linien i ca. 800.000 Kr. Meddelelsen herom blev af Konsul Harry Trapp, Göteborg, forelagt paa det i sidste Nummer omtalte Møde, afholdt af det danske Udvalg paa Göteborg-Ruten forleden. Konsul Trapp, der er Rederiets administrerende Direktør, meddelte, at den svenske Ledelse havde besluttet sig til at afvise Tilbudet, og denne Afgørelse kunde det danske Udvalg enstemmigt tiltræde.

Motiveringen for ikke at sælge Skibet er den, at ingen ved, hvornaar Forbindelsen kan genoplyses. Hvad enten det bliver snart, eller det bliver langt ud i Fremtiden, er det i hvert Fald sikkert, at naar normale Tider igen indtræder, vil Rederiet ikke kunne købe et nyt Skib til samme fordelagtige Pris som i 1935. Rent bortset fra, at Skibsværfterne til den Tid vil være saa stærkt belastet med Nybygninger, at der kan blive Ventetid paa 2—3 Aar.

### Dansk Sejlernskole stiftet i Odense

Paa et Møde forleden har en Kreds af Odense-Borgere besluttet at oprette en »Dansk Sejlernskole« efter svensk Mønster med det Formaal at vække og vedligeholde Interessen for Søen og dygtiggøre Elever og Mandskab gennem en alsidig og teoretisk Uddannelse. Som Skoleskib er erhvervet en 12 Ts. Yacht, et Søsterskib til Kongens tidligere Kutter »Rita II«. Foreningens Formand blev Direktør N. Andersen, Odense.

Foreningen arbejder filantropisk, og der er derfor samtidig dannet en Landsforening, der har faaet Navnet »Den danske Sejlernskoles Landsforening«. Det er ogsaa efter svensk Mønster, at denne Støtteforening er dannet.

### Statsfiskerihavnene

Samtlige 14 danske Statshavne er paa Finansloven i indeværende Finansaar budgetteret med et samlet Driftsunderskud paa 3.214.117 Kr., der er opført som Statens Tilskud til Havnenes Drift, deriblandt Frederikshavn: Indtægt 276.000 Kr., Udgift 209.264 Kr., Forrentning 160.864 Kr., Afskrivning 48.639 Kr. — Underskud 142.767 Kr. — Anholt: Indtægt 10.300 Kr., Udgift 46.267 Kr., Forrentning 23.729 Kr., Afskrivning 10.802 Kr. — Underskud 70.498 Kr. — Den eneste af Havnene, der foruden Thorsminde Anlægsplads er budgetteret med Overskud, er Krik Havn ved Nissum Bredning, som har Havne- og Bropenge til

6000 Kr., og Udgifterne med Honorar til Opsynsmanden 300 Kr. og andre Udgifter til 1000 Kr., hvortil kommer Forrentning 1754 Kr. og Afskrivning 798 Kr. — Overskud 2148 Kr.

### »Blenheim«

For nogen Tid siden hærgede en Ildebrand det norske Dampskib »Blenheim« paa 1807 BRT., som blev totalt Vrag. Skibet var bygget i 1923 og tilhørte Fred. Olsen & Co., Oslo. Hvordan Branden er opstaaet, vides ikke.

### Krigsforlist

Det norske Motorskib »Fernlane« paa 4310 BRT. er krigsforlist. Det er lykkedes Norges Røde Kors at faa oplyst, at Besætningen er i god Behold. Skibet, der var bygget i København i 1927, tilhørte Fearley & Eger, Oslo. Hvalfangerselskabet Norge A/S har mistet Tankskibet »Solheim«, som er krigsforlist i engelsk Tjeneste. »Solheim« var bygget i Nakskov i 1934 og lastede ca. 12.400 Tons.

### Trafikken paa Sydafrika

I Trafikken paa Sydafrika arbejder for Tiden to amerikanske Selskaber, American South African Line og Robin Line. For begges Vedkommende er Trafikken i den sidste Tid steget betydeligt. Det meddeles nu, at American South African Line vil sætte tre nye Passagerskibe ind paa Ruten. Skibene skal gaa med en Hastighed af 16½ Knob, hvorved det vil blive muligt at reducere Rejseliden New York—Kapstaden fra 23 til 16½ Dag. De ovennævnte Skibe vil kunne befordre 1030 Passagerer og blive udstyret med moderne Køleanlæg. Det første bliver antagelig færdig nu i Efteraaret, og de to andre vil blive søsat i den nærmeste Fremtid.

### Faste Sejltider gennem Langebro

Der er ved Langebro opdaget en Skade, som straks maa tages under Reparation. Det er den sydlige Aksel til Broklappen, der skal udskiftes. I den Tid, Reparationen slaar paa, maa Gennemsejlingen gennem Broen begrænses, dels for ikke at overbelaste den beskadigede Aksel, dels for at give Ro til Reparationsarbejdet.

Indtil videre vil Broen derfor paa Søgnedage kun blive aabnet for indgaaende Skibe Kl. 6, 10, 12, 15 og 18 og for udgaaende Skibe Kl. 9, 11, 14, 16 og 19,30.

Paa Søndag — den 31. August — aabnes for indgaaende Skibe Kl. 7, 9 og 17 og for udgaaende Skibe Kl. 8, 9,30 og 17,30.

### Indenlandsk Sømandsmission

Indenlandsk Sømandsmission afholder i disse Dage Aarsmøde i Fredericia. Efter et lukket Hovedbestyrelsesmøde afholdtes der Mandag et offentligt Møde i Missionshuset, hvor der var samlet ca. 400 Mennesker, og hvor der var Forhandling om Farerne og Velsignelserne ved Sømandsmissionens Gerning. Forhandlingen indlededes af Bestyrer Aksel Christensen, Thyborøn, og Sømandsmissionær Lodberg Jensen, Esbjerg.

### Lodrette Skibssvingninger med to Knuder

Civilingeniør C. W. Prohaska har udsendt sin Afhandling med ovenstaaende Titel, der allerede for to Aar siden blev antaget af Den polytekniske Lærestanstalt til at forsvare for den tekniske Doktorgrad. Det meget grundige, men ogsaa i høj Grad specielle Arbejde fremtræder i et smukt og usædvanligt Udstyr, idet det er fotozinktrykt hos Tutein & Koch. Talrige Tabeller og Beregningsskemaer ledsager Redegørelsen, og i et Forord udtaler Ingeniør Prohaska bl. a.:

Efter gentagne Gange at have konstateret, at de hidtil benyttede Metoder og Formler til Forudbestemmelse af Skibes Egensvingningstal, svarende til lodrette Svingninger med to Knuder, var enten tidsslugende eller upaalidelige, fik jeg Lyst til at undersøge Problemet nøjere. Desværre har Forholdene ikke tilladt en eksperimentel Underbygning af visse i det følgende fremsatte Formodninger om Vanddybdens Indflydelse paa Svingningstallet, men bortset fra denne Mangel, som andre forhaabentlig vil kunne afhjælpe, er det mit Haab, at det foreliggende Arbejde vil have bragt en Del mere Klarhed over Spørgsmaalet som Helhed.

I en Efterskrift fra i Aar — 5 Aar efter at ovenstaaende var skrevet — hedder det:

Dette Arbejde indleveredes den 12. Oktober 1936 til Den

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

### KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

polytekniske Læreanstalt, Danmarks tekniske Højskole, med Forespørgsel, om det kunde anlages til Forsvar for den tekniske Doktorgrad.

Den polytekniske Læreanstalt udnævnte derefter som Censorer for Afhandlingen: Professor, Dr. techn. h. c., W. Hovgaard, Brooklyn, N.Y., og Professorerne C. Hansen og P. M. Frandsen. Samtlige Censorer indstillede Afhandlingen til Antagelse, og dette meddeltes mig i Skrivelse af 13. Juli 1939 fra Den polytekniske Læreanstalts Rektor.

Efter Afhandlingens Indselse til Læreanstalten havde jeg imidlertid fortsat arbejdet med visse Afsnit, og da der i den forløbne Tid var fremkommet udenlandske Publikationer, der havde Tilknnytning til de behandlede Emner, var det min Hensigt at komplettere visse Afsnit af denne Bog, hvis Offentliggørelse derfor udsattes. Disse supplerende Arbejder antog dog større Dimensioner end ventet, og det fandtes derfor efter Samraad med Den polytekniske Læreanstalts Rektor rimeligst at udsende Afhandlingen i den antagne Form uden de omtalte Tilføjelser, som imidlertid vil blive publiceret i nær Fremtid.

### Den spanske Handelsflaade

Den spanske Handelsflaade omfatter for Tiden 1.159.228 BRT. eller 100.000 Tons mere end i 1939. Skibene fordeler sig med 696 Dampere, 117 Motorskibe, 97 Sejlskibe. Af Dampere paa over 6000 Tons findes kun 18. 40 pCt. af alle Skibene er 20 Aar eller ældre, og kun 18.890 BRT. er nybygget de sidste 5 Aar. De spanske Værfter beskæftiger ca. 16.500 Mand.

### Nye Koncessioner

Den nederlandsk-indiske Regering har givet nye Koncessioner til Koloniale Petrol Mij., som tilhører Standard Oil, og til det af Shell kontrollerede Bataafsche Petrol Mij. Standard Oil har faaet to nye Koncessioner paa Sumatra, i Nærheden af Palembang, hvor man fra tidligere Tid har flere rige Oliefelter. Shell har faaet Koncessioner paa Syd- og Øst-Borneo og paa Celebes.

### Helsingør Havn

Marineministeriet meddeler Onsdag:

Ifølge Meddelelse fra Vandbygningsdirektoratet vil der paa Grund af Oprensingsarbejder i Helsingør Havn ikke kunne gives Vinndrivere og Skibe, der af anden Aarsag søger Tilflugt til Havnen, Adgang i Tidsrummet fra ca. 30. August til 14. September d. A.

### Ulovligt Salg til udenlandske Skibe

Ved Byretten var Slagtermester *Johannes Johansen* og Clerk *Martin*, der er ansat hos Johansen, sat under Tiltale i Anledning af, at de gentagne Gange uden Toldvæsenets Tilladelse til i Københavns Havn liggende udenlandske Skibe, sidste Gang den 8. April, har leveret Fødevarer, nemlig 2,4 kg roget Flæsk, 12 kg fersk Flæsk, 13 kg Oksekød og 20 kg Fedt. Johansen gav ikke Møde. Martin erkendte, at han havde handlet med Skibene og erklærede sig villig til at betale en Bøde paa 40 Kr.

### Nyt svensk Frugtmotorskib

Det første af de to Motorskibe, som er bestilt af Trelleborgs Angf. Nya A/B, er nu leveret af Eriksberg. Skibet, der løb af Stabelen den 12. September i Fjor, fik Navnet »Bohus«. Det er af moderne Type, og dets Lastkapacitet er 2160 Tons. Skibet har en 2-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor af B. & W.-Typen af Værftets egen Fabrikation. Den udvikler 1950 HK., saa Skibet med fuld Last kan gøre en Fart paa 13,5 Knob.

### Eksamensresultater

Til den den 27. August afsluttede Haandværksprøve havde indstillet sig 28 Eksaminander, som alle bestod Prøven, meddeler Direktøren for Maskinistundervisningen.

### Ny Rute Spanien—Sydamerika

Den største spanske oversøiske Dampere »Cabo de Buena Esperanza«, der er paa 23.000 Tons, har tiltraadt sin Rejse til Buenos Aires. Hermed er den nye Skibsfartslinie til Sydamerika blevet aabnet. Ruten gaar over Cadiz og Lisbon.

### Nyt Frugtmotorskib

Fra Øresundsværftet i Landskrona er forleden afleveret en Nybygning, Frugtmotorskibet »Sandhamn«, til Rederi-

aktiebolaget »Pulp« i Stockholm. Skibet er paa 3000 Tons Dødvægt og har Kølehlsterum paa 183.000 Kbfd. Hovedmaskineriet bestaar af Atlas Dieselmotorer paa ialt 4500 I.H.K. Paa Prøveturen opnaaedes 17 Knobs Fart.

### Dødsfald

Den tidligere Direktor i Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening, *Johannes Jørgensen* er afgaaet ved Døden i en Alder af 75 Aar. 15 Aar gammel blev Johs. Jørgensen i 1881 ansat i Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening, hvor han arbejdede sig op gennem Graderne og i en lang Aarrække virkede som Kontorchef og til Slut i Aarene 1926—28 som Direktør.

Konsul *Carl Stouland*, Skien, er død. Han var især kendt for Oprettelsen af den norske Handelsstands Understøttelsesforening og for Grundlæggelsen af Sømands-hjemmet i Langesund.

Tidligere Skibsfører paa Kinakysten *Otto Ludvig Jespersen*, der nu var bosiddende i Kansas City, er afgaaet ved Døden, 79 Aar gammel. Kaptajn Jespersen var født i Neksø.

Skibsfører *P. A. Wraae*, Fredericia, er død, 64 Aar gl. Under Verdenskrigen sejlede han som Kaptajn, men hans Skib blev torpederet ved Hollands Kyst. Efter Krigen sejlede Wraae med Ø.K.s Skibe paa Siam. I de sidste 10 Aar har han været Fører af forskellige Skibe tilh. C. Clausens Rederi i Svendborg.

Forhenværende Baadsmand ved Redningsstationen i Nørre Vorupør *Søren Eriksen Mikkelsen* er død, 64 Aar gammel, efter nogen Tids Sygdom. Eriksen Mikkelsen blev ansat i Redningsvæsenets Tjeneste i 1909 og virkede i 28 Aar, indtil han af Helbredshensyn maatte tage sin Afsked. Han havde deltaget i Bjergningen af 103 Skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Kaptajn *Frits Kruse*, Svendborg, er død efter en Maa-neds Sygeleje, 61 Aar gammel. Kruse blev i 1908 ansat som Styrmand i Sydfyenske Dampskibsselskab og udnævntes i 1914 til Kaptajn i Selskabet. Han var Fører af forskellige af Selskabets Rutebaade, bl. a. i den sydfyenske Sundfart. Fra 1937 forle han Motorfærgerne »Egeskov« paa Svendborg—Rudkøbing—Marstal-Ruten.

### 75 Aar

Forhenværende Betjeningsmand ved Redningsstationen i Ferring *Peder Borg* fejrede forleden sin 75 Aars Fødselsdag.

### 60 Aar

Kaptajn *C. Albertsen*, mangeaarig Fører i Dampskibsselskabet »Heimdals«, fyldte 60 Aar den 25. ds.

Betjeningsmand ved Redningsstationen paa Christiansø *Hans Chr. Petersen* fyldte forleden 60 Aar.

### 50 Aar

Fyrskibsfører *Hans Svarrer*, Læsø Rende Fyrskib, fyldte 26. August 50 Aar. Kaptajn Svarrer, der er født paa Fanø, kom til Søs i 1906. I 1914 tog han Styrmandseksamen 1. og 2. Del fra Navigationsskolen paa Fødeøen. Straks efter sin Eksamen traadte han ind i Dampskibsselskabet »Danias«, men overgik i 1919 til »Torm«. Et Aar var han derefter Styrmand i Redningsdamperen »Vesterhavet«, men kom saa ud som 1. Styrmand med Havundersøgelsesskibet »Danas«. Saa traadte han ind i Fyr- og Vagervæsenet som Styrmand ved Fyrskibene, hvor han nu er avanceret til Kaptajn.

### Udnævnelser

Undermaskinmester af 1. Grad, *E. Rasmussen*, Storebælt-overfarten, er udnævnt til Skibsmaskinmester af 2. Grad ved København—Malmø-Overfarten fra 1. September.

Til Bestemand i Fyr- og Vagervæsenets Inspektions-skib »Kattegat« i Stedet for Bestemand *O. C. Petersen*, der er ansat som Fyrskipper i Lappegrund Fyrskib fra 1. September, er udnævnt hidtilværende Matros *S. G. Hansen*, der har aflagt Sætteskippereksamen og siden 1927 har været tjenstgørende i »Kattegat«.

### Nyt Bestyrelsesmedlem

Grosserer *A. F. Hovmand* er indtraadt i Bestyrelsen for »K. K. K. K. Fabrikker A/S« efter Direktør og Medlem af Bestyrelsen *Albert Jensens* Død.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN.**

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**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

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET  
 STIFTET 1786

PALEGADE 2 TLF. C. 6

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

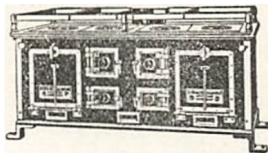
Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer*  
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1403  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**TUBORG**

**PORTER**

*Export Beer*



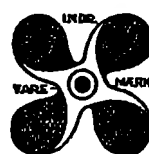
REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

### *Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

**5/-, post free**

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1  
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

## ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

**CHR. CLEMMENSEN**

(JAC. OG UFPE CLEMMENSEN)

**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

**C. HOPPE**

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 608

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude«,  
Svendborg

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAEGT 1876)

**FREDERICIA**Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464  
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 35

FREDAG 5. SEPTEMBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Krigen er gaaet ind i sit tredje Aar, og endnu er der Intel, der tyder paa, at Afslutningen er nær. Tværtimod, de sidste Udtalelser, der foreligger fra de kæmpende Magtgrupper, giver alle Udtryk for en determineret Vilje til at føre Kampen til den bitre Ende under Indsats af alle de Resourcer, der disponeres over. Hvad Resultatet vil blive af denne Jættestrid, hvis Virkninger, især paa det økonomiske Omraade, gør sig stærkere og stærkere gældende over hele Kloden, er det ingen Dødelig givet at kunne forudsige, idet en Række Faktorer, hvis Tilstedeværelse vel kendes, men om hvis Indflydelse man kun kan have en dunkel Anelse, kan spille ind paa en saadan Maade, at alle Beregninger reduceres til det rene Gætteværk.

Krigens Virkninger for Skibsfarten er kendte fra vore ugentlige Artikler og fortjener, sørgelig som Udviklingen har været for dette, det frieste af alle internationale Erhverv, ikke flere Kommentarer. Hvad Fremtiden vil bringe kan kun Tiden vise, men een Ting synes givet, nemlig at Shipping, Ordet brugt i videste Forstand som omfattende ikke alene Transporten over Havene, men ogsaa Skibsbygningsindustrien, Laste- og Losseoperationer o. s. v., vil komme til at spille en mere og mere fremtrædende Rolle i Krigsførelsen.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun sparsomme Rappporter. Tonnageknapheden har nu medført, at den pan-amerikanske Unions Stater er bleven enige om, at rekvisitionere de resterende i Pan-Amerika oplagte udenlandske Skibe. Efter Meddelelse fra New York drejer det sig om ca. 110 Skibe, der vil blive sat i Fart mellem de pan-amerikanske Stater. Denne Foranstaltning kommer ogsaa til at berøre danske Interesser, idet adskillige danske Skibe har været oplagte i sydamerikanske Havne siden April i Fjor. Efter de foreliggende Meddelelser skal der udbetales de forskellige Skibes Redere en passende Godtgørelse. Det vil blive interessant at se, hvad denne vil blive fastsat til.

Som ovenfor nævnt foreligger der kun faa Meddelelser om Afslutninger. Korn fra River Plate til Portugal indikerer uforandret \$55, hvilket faktisk er den eneste Rate, der er rapporteret i den forløbne Uge fra de frie Markeder. I de af den engelske Regering kontrollerede Trades er Raterne uforandrede, men fra de Markeder, der dækkes af den engelsk-amerikanske Tonnageoverenskomst, foreligger der flere Rater, der nærmest viser Nedgang, nemlig: Durban/US. Northern range, \$16, Vestafrika/Baltimore \$17.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Der kan stadig placeres Tonnage for Erts fra Sverige til Tyskland, ligesom der kommer enkelte nye Trælastordrer frem saavel fra Sverige som fra Finland. Der kan ogsaa stadig placeres Tonnage i tysk Kystfart, ligesom der er flere Ladninger i Markedet fra Tyskland til Norge og Vestsverige, saa i det store og hele kan Tonnagen beskæftiges uden store Vanskeligheder. I Kul- og Koksfarten fra Tyskland til Danmark har Forholdene været noget roligere i den forløbne Uge.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Det statistiske Departement har udsendt en Oversigt over Omfanget af Danmarks Udenrigshandel i Juli og de foregaaende 6 Maaneder.

Sammenlignet med Juni har Juli bragt ikke uvæsentlige Forskydninger, i Juni var Importværdien 99,4 Mill. Kr., Værdien af Eksporten 119,4 Mill. Kr., saaledes at der fremkom et Eksportoverskud paa 20 Mill. Kr. For Juli er der en Importværdi paa 124,4 Mill. Kr., altsaa en Stigning i Forhold til Juni med ca. 25 Mill. Kr., samtidig med, at Eksportens Værdi i Juli er dalet til 104,9 Mill. Kr., eller knapt 15 Mill. Kr. lavere end i Juni. Juli møder derefter med et Importoverskud paa 19,5 Mill. Kr.

I de første 7 Maaneder i Aar har Danmark indført Varer til en samlet Værdi af ca. 790,7 Mill. Kr. og eksporteret Varer til en Værdi af 760,4 Mill. Kr., saaledes at der foreligger for disse 7 Maaneder et Importoverskud paa ca. 30 Mill. Kr., mens der for den tilsvarende Periode i Fjor var et Eksportoverskud paa ca. 35 Mill. Kr., — denne Forskydning kan nok se relativt betydelig ud, idet den jo udgør en Forskydning paa ialt ca. 65 Mill. Kr., men det maa selvsagt tages i Betragtning, at adskillige Maaneder i Fjor viste ret unormale Forhold.

I Landbrugseksporten konstateredes en Nedgang fra 84,7 Mill. Kr. i Juni til 72 Mill. Kr. i Juli, — til Sammenligning kan anføres, at denne Eksports Værdi i Juli i Fjor var paa 117,9 Mill. Kr.

At Nedgangen staar i direkte Relation til de meget omfattende Besætnings-Reduktioner, der er sket, er ganske givet. Og hvad Eksportværdiens Nedgang fra Juni til Juli angaar, synes det ganske klart, at det ogsaa der er Besætnings-Reduktionerne, der spiller ind. Eksempelvis nævnes det, at mens der i Juni eksporteredes 7500 Tons Smør med en Værdi paa 38,3 Mill. Kr., var Eksporten i Juli kun 6100 Tons til en Værdi af 30,9 Mill. Kr. Flæskeeksporten viser fra Juni til Juli en Nedgang fra 7300 Tons til 4800 Tons, idet det vil erindres, at Svineleverancerne i Juli var meget smaa, — Værdien dalede samtidig fra 18,3 Mill. Kr. til 12,1 Mill. Kr. For levende Svin skete der ligeledes en Nedgang i Eksporten, fra 19,500 Stk. i Juni til 17,400 Stk. i Juli med en Nedgang i Eksportværdien fra 3,9 til 3,5 Mill. Kr. Ogsaa Ægeksporten viser Nedgang fra Juni til Juli, — mængdemæssigt fra 2,9 til 2,5 Mill. Snese, værdimæssigt fra 7,9 til 7,2 Mill. Kr. For Okse- og Kalvekød har Eksportmængden holdt sig uforandret, med ca. 300 Tons hver af de to Maaneder. Eksportværdien var i Juni 0,6 Mill. Kr., i Juli 0,5 Mill. Kr. Endelig viser Eksporten af levende Hornkvæg fra Juni til Juli en mængdemæssig Stigning fra 16,600 Stk. til 24,100 Stk., utvivlsomt i Forbindelse med den Eksportpræmie-Ordning, der har været gældende. Værdien af denne Eksport er fra Juni til Juli steget fra 8,9 til 13,1 Mill. Kr.

For Industrieksporten gælder, at den praktisk talt har holdt sig uforandret de to sidste Maaneder igennem, — den var i Juni med en Værdi paa 24,3 Mill. Kr. og for Juli 24,2 Mill. Kr.

### NATIONALBANKENS BALANCE

Danmarks Nationalbanks Maanedsbalance pr. 30. August viser en Stigning i den samlede Balance-sum paa ca. 58 Mill. Kr., og Balancen har med 1,786½ Mill. Kr. sat ny Rekord; men Forholdet er iøvrigt det,



at Balancen gennem længere Tid har været stigende fra Uge til Uge, og allerede for en Uge siden passerede Balancen 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Milliard Kroner.

Paa Aktivsiden har der i August kun været større Bevægelser paa faa Poster. Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet er steget 42 Mill. Kr. og er dermed oppe paa 682 Mill. Kr.,<sup>1</sup> og Tilgodehavender hos forskellige Debitorer er forøget med 24 Mill. Kr. til 742 Mill. Kr. De to Poster tilsammen udgjorde saaledes 1424 Mill. Kr. Beholdningen af Obligationer og Aktier er formindsket med 5 Mill. Kr. til 136 Mill. Kr., medens alle øvrige Bevægelser paa Aktivsiden er minimale.

Seddelcirkulationen er nogenlunde uforandret, den er forøget med 3 til 740 Mill. Kr., idet Indskud paa Folio Konto er steget ikke mindre end næsten 93 Mill. Kr., og den samlede Indskudssum paa Folio Konto er dermed oppe paa 771 Mill. Kr., hvortil kommer Indskud paa Konto Kurant, der er gaet 7 Mill. Kr. ned til 48 Mill. Kr., og Finansministeriets Tilgodehavende i Nationalbanken er formindsket med 33 Mill. Kr. til 21 Mill. Kr. Endelig er Nationalbankens Gæld paa Clearing Konti med Udlandet steget 1 Mill. Kr. til 6 Mill. Kr.

### VERDENS OLIEPRODUKTION

Fagtidsskriftet »World Petroleum« ansætter Verdensproduktionen af Raaolie i Juli 1941 til 186,6 Millioner Fade mod 184,5 Millioner i Fjor. I U. S. A. var Produktionen 115 Millioner Fade, i Sovjetrusland 21,87, i Venezuela 18,2, i Iran 6,5, i Nederlandsk Indien 5,23 og i Mexico 2,89. Verdensproduktionen i første Halvaar 1941 beløb sig til 1081 Millioner Fade mod 1102 Millioner i Fjor.

### 21 AMERIKANSKE LANDE BESLAGLÆGGER OPLAGTE UDENLANDSKE SKIBE

Efter hvad Associated Press meddeler, har det interamerikanske Finans- og Økonomiudvalg bekendtgjort, at 21 amerikanske Lande har besluttet at tage samtlige udenlandske Skibe, som paa Grund af den europæiske Krig er oplagte i amerikanske Havne, i Tjeneste. Udvalget har i 7 Maaneder været beskæftiget med at finde Forholdsregler, som kan raade Bod paa Tonnagemangelen i de amerikanske Farvande. Udvalget meddeler, at de paagældende Lande vil faa en passende Godtgørelse for Skibene. Foranstaltningen begrundes med Nødvendigheden af at forsvare »de amerikanske Republikers og den vestlige Halvkugles Økonomi, Fred og Sikkerhed«. Til Slut meddeles det, at Skibe, som er oplagt i Lande, i hvilke der ikke findes tilstrækkelig Organisation til Skibenes Bemanding, gennem Forbundsskibsfartsmyndighederne skal overtages af De forenede Staters Regering. I denne Forbindelse meddeles det, at den engelske Regering vil anerkende Skibenes Overtagelse, saafremt de opererer efter fastsatte Regler.

Udvalgets Formand, Viceudenrigsminister Sumner Welles betegner den trufne Beslutning som den vigtigste Foranstaltning, det interamerikanske Udvalg hidtil har truffet.

I Forbindelse med Overtagelsen af de i amerikanske Havne oplagte udenlandske Skibe meddeler Associated Press, at det ifølge paalidelige Oplysninger vil komme til at dreje sig om ca. 110 Skibe.

### SVENSK SKIBSBYGNING

Ved Krigsudbrudet udgjorde den svenske Handelsflaades Tonnage 1,62 Mill. Brutto Tons. Pr. 31. Juli 1941 var det tilsvarende Tal 1,48 Mill. Brutto Tons. Handelsflaadens Krigstab indtil 15. Aug. var ialt 263,400 Brutto Tons, heraf en Del beslaglagte men endnu ikke prisedømte Skibe. Omkring Halvdelen af de hidtil kendte Krigsforlis har altsaa været erstattet med ny Tonnage, hovedsagelig bygget i Sverige. Desuden har

svenske Redere kontraheret Nybygninger paa ca. 350,000 Brutto Tons ved svenske Værfter til Levering i de nærmeste Aar. En Forudsætning for Leveringen er selvfølgelig, at Materialet til Bygningen kan skaffes.

De svenske Værfter har for Tiden Rekord, hvad angaar Ordre paa Handelsskibe, nemlig 600,000 Tons Brutto. Desuden har den svenske Marine afgivet betydelige Ordre til de svenske Værfter. Den tidligere Rekord for Ordre paa Handelstonnage i Sverige var ca. 535,000 Brutto Tons ved Begyndelsen af 1939. Ved dette Aars Begyndelse opgaves Værfternes Ordremasse til ca. 370,000 Brutto Tons. Alene for svenske Redere har Værfterne nu lige saa store Bestillinger som ved Begyndelsen af Aaret, men desuden har svenske Værfter ogsaa modtaget Bestillinger fra Udlandet, og en Del Materiale skal leveres fra Udlandet. Man regner med, at der gennemsnitlig medgaar ca. 30,000 Tons Staal til Bygning af Handelstonnage paa ca. 100,000 Tons d.w.

De svenske Værfter har udvidet deres Byggekapacitet med nye Beddinger, bl. a. Kockum og Eriksberg. Under Forudsætning af tilstrækkelig Tilgang paa Materialer synes man derfor at kunne regne med yderligere Stigning i Sveriges Skibsbygning. De nuværende Byggeomkostninger er naturligvis væsentlig højere end hvad de var før Krigen, sikkert omkring 60 pCt. højere. Forøvrigt har i længere Tid Kontraheringer ikke kunnet gøres til faste Priser, men Priserne er gjort afhængige af Materialepriserne og Arbejds lønningernes fremtidige Udvikling. De af svenske Redere bestilte Nybygninger vil efter det nuværende Prisniveau antagelig beløbe sig til ca. 300 Mill. Kr. Til Sammenligning kan nævnes, at hele den svenske Handelsflaade, før Krigen skabte den store Værdistigning, havde en Forsikringsværdi eller antaget Salgsværdi af ca. 600 Mill. Kr. Det, som nu bygges, er hovedsagelig værdifuld Motortonnage, Last-, Rute- eller Tankskibe, alle beregnet for høj Fart og alle med nogen Passagerindretning. Ved Udgangen af 1939, da Forsikringsværdien allerede var steget betydelig, opgaves Handelsflaadens Gennemsnitsværdi til 450 Kr. pr. Brutto Tons, deraf 366 Kr. for Dampskibe og 567 Kr. for Motorskibe.

### JAPANS TANKSKIBS-FLAADE

Japans Flaade af Tankskibe omfatter nu 14 Tankdampere paa ialt 122,177 Brutto Reg. Tons og 33 Motorskibe paa 307,613 Brutto Reg. Tons, d. v. s. tilsammen 47 Tankskibe paa 429,790 Brutto Reg. Tons. De japanske Tankskibe har saaledes en gennemsnitlig Størrelse af 9144 Tons.

### FINSK-SVENSK TRANSPORTSPØRGSMÅL

Den kendte finske Shipping-man Dr. Henrik Ramsay, Direktør for Finska Ångfartygs A/B, skriver i det finske Eksporttidsskrift: »Finlands Eksport til Skandinavien«:

I Vareudvekslingen mellem Finland og Sverige er Transporten en Faktor, som man maa tage med i Beregning. Med Hensyn til Finlands Eksport til Sverige har man ofte fremhævet, at Omkostninger i Forbindelse med Varernes Transport har været store og vanskeliggjort Indførsel af finske Produkter paa det svenske Marked.

En Undersøgelse af Fragtrater og Havneudgifter synes imidlertid ikke at tyde paa, at Trafikken Sverige—Finland er særlig tyngt af høje Udgifter og, særlig hvad Eksportvarerne vedrører, ligger Fragtraterne ikke paa et højere Niveau, men snarere lavere end de tilsvarende Tal for anden Østersøtrafik. Denne Udtalelse gælder Finlands typiske Stabelvarer og ikke ganske ubetydelige Mængder. Ved Leverancer af ringe Kvantitet og af hidtil ukendt Art kan Omkostningerne, beregnet pr. Vægtenhed, undertiden ligge ret højt. I saadanne Tilfælde burde derfor den Eksportør, som mener at kunne finde Afsætning for sin Vare

paa det svenske Marked, i Forvejen undersøge Mulighederne for Transportens Gennemførelse paa de mest fordelagtige Vilkaar. De trafikerende Rederier er altid rede til at bistaa med saadanne Oplysninger, og fra Søfartens Side har man al Grund til at søge at fremme Eksport paa sund Basis fra Finland til Sverige.

Ofte kunde, ved Samraad mellem Eksportøren og Transportforetagendet, en Del af de her berørte Vanskeligheder formindskes eller undgaas. Men — der er dog en Grænse, som er dikteret af Omkostningerne i Forbindelse med Lastning, Transport og Losning, hvorunder man ikke kan gaa, og efter hver Undersøgelse viser det sig, at een Ting er sikkert: Transport af Gods mellem Finland og Sverige betyder en vis Udgift, og Transporten bliver en Faktor, som man maa tage i Betragtning.

Op saa snart en Vare fra Finland skal konkurrere med Produkter frembragt i Sverige, bliver Transportudgifterne i de fleste Tilfælde i den finske Vares Disfavør. En Producent i Helsingfors skal føre sit Eksportgodt til Kajen, Godset indlades, transporteres til Stockholm, losses, og føres pr. Bil til Forbrugeren i den svenske Hovedstad. Konkurrenten i Stockholm har kun Biltransporten inden for Byen eller fra Fabrikken i dens umiddelbare Nærhed at regne med. Hvordan man end søger at regne, saa bliver der uvægerlig en Difference til Fordel for den svenske Vare. For at linde et modsat Forhold maa man paa Kortet finde de Punkter, hvor den geografiske Beliggenhed er mere fordelagtig for den finske Produktion. Men selv denne Fremgangsmaade vil give et misvisende Resultat. Teoretisk var det fristende at sammenknytte et saa stort Antal Punkter som muligt paa den svenske Side med de nærmest deroverfor liggende Steder i Finland, d. v. s. oprette Trafikforbindelser mellem alle Havnepladser i Österbotten, Salakunta og det egentlige Finland og de overfor liggende Steder i Norrland, Västerbotten, Hälsingland etc. I Praksis lader dette sig ikke gøre. Varemængderne ad hver af disse Linjer vilde blive ubetydelige. Herom har man mange Erfaringer, sidst ved Forsøgene paa Oprettelse af en Sommerrute mellem Wasa og Sundsvall. For at opnaa hyppig Afsejling og hurtig Ekspedition maa Godset koncentreres paa nogle faa Linjer, og disse Linjer er blevet Åbo—Stockholm og Helsingfors—Stockholm. Men dette Forhold indvirker paa Transportudgifterne. En Vare fra f. Eks. Tammerfors til Gävle skal føres med Jernbane til Åbo, indlades, udlosses i Stockholm, overføres til Jernbane for at viderebefordres til Bestemmelsesstedet. Denne Vare, som er blevet indladet tre Gange og udlosses tre Gange, har kun ringe Udsigt til at konkurrere med en Sending fra Norrköping til Gävle direkte. Man kunde finde mange saadanne Tilfælde, og i sit Væsen bestaar Finlands Eksport til Sverige af udelukkende saadanne Tilfælde, som taget hver for sig er altfor smaa til selvstændige Ruter, og som tilsammen ikke engang er tilstrækkelige til at give fulde Laster til de regelmæssige Skibe paa de to Hovedforbindelser. I denne Forbindelse maa man dog tænke paa den Grænse, Nord om hvilken det er mere fordelagtigt at lade Varerne gaa nordpaa til Torneå og derefter nedad med de svenske Jernbaner end at lade dem sejle i Kurver sydpaa, vestpaa og nordpaa. I faa Ord kan det siges, at selv naar Afstanden paa Kortet maalt langs en ret Linje synes ringe, bliver Transportruten, som den virkelig er, lang. Transporten maa derfor blive en Faktor, som mere eller mindre tungt belaster Produkter fra Finland i Konkurrencen med svenske Varer paa det svenske Marked.

Drejer det sig om Eksporten fra Finland i Konkurrencen med Udførslen fra andre Lande, burde Transportudgifterne ikke være nogen tungt vejende Faktor, da Udførslen fra andre Lande vel rammes

af de samme Udgifter. Men selv i denne Henseende tager Geografien et Forbehold. Sydsverige, særlig Skaane, ligger betydelig nærmere Danmark og Tyskland og har gode Jernbaner og Skibe med korte og hyppige Forbindelser.

Hvordan man end betragter ovennævnte Problem, maa man gøre sig klart, at der er en vis Afstand, og i flere Tilfælde en Omvej, mellem Producenten i Finland og Forbrugeren i Sverige. Transporten af Varerne over denne Afstand medfører under alle Omstændigheder visse Udgifter. Disse Faktorer maa imidlertid ikke hæmme Finlands Bestræbelser paa, gennem øget Eksport fra Finland til Sverige, at udvide Vareudvekslingen mellem disse to nordiske Lande, thi kun ved at Finlands Muligheder for Eksport kan vokse kan denne Vareudveksling i Længden opretholdes i et tilstrækkeligt stort Omfang.

## DØDSFALD

Der er til København kommet Meddelelse om, at Skibsfører i Ø. K., Kaptajn *Vilhelm Kragelund*, er død i Udlandet, 47 Aar gammel.

Kaptajn Kragelund var en af Ø. K.s yngre og meget dygtige Kaptajner, der i en tidlig Alder havde naaet frem til den fremskudte Post som Skibsfører i Kompagniet, efter at have gaaet den lange Skole igennem i Farten paa Østen.

Vilhelm Kragelund, der var født i Hobro som Søn af Distriktslæge Kragelund, gik som ung til Søs med Skoleskibet »Viking«. Senere var han paa Langfart med danske og udenlandske Sejlere. Sine Navigationsksamener tog han ved Københavns Navigationsskole, og han traadte umiddelbart efter ind i Ø. K.

Kaptajn Kragelund har sejlet som Fører af flere af Selskabets store oceangaende Dieselskibe paa Østen.

Megen Deltagelse samler sig om Kaptajn Kragelunds Familie. I Søfartskredse, indenfor sit Rederi, i Østens Havne og blandt de forskellige Besætninger vil han blive mindet for sin Dygtighed og Elskværdighed.

— — —

Fra Udlandet foreligger der endvidere Meddelelse om, at Maskinchef i Ø. K., *Robert Hughes* er død, 56 Aar gammel.

Maskinmester Hughes, der var født i England, kom, efter at have taget Præliminæreksamen, i Lære hos I. A. Hermannsens Sønner i Næstved. Sine Eksaminer afsluttede han i 1909 og traadte straks efter ind i Ø. K. Da Kompagniet gik over til Dieselskibene, studerede Hughes disse Skibes Bygning og Funktioner hos Burmeister & Wain. Det skete i Aaret 1912, da »Selandia« blev bygget. I 1920 blev Hughes Maskinchef om Bord i de store Baade. Han efterlader sig Hustru og voksne Børn.

## U. S. A.s SKIBSFARTSKOMMISSION

De Forenede Staters Skibsfartskommission har givet Ordre til, at Halvdelen af den i Kysttrafikken paa den mexikanske Bugt og Atlanterhavshavnene beskæftigede Tonnage skal indsættes i transatlantisk Fart. Denne Tonnage omfatter ca. 60 Skibe. Yderligere har Kommissionen købt 28 Passager- og Linjeskibe, deriblandt U.S.A.'s største Passagerliner »Amerika«, paa 27,000 Tons og endvidere »Washington« og »Manhattan«, der skal ombygges til Hjælpekrydsere og Transportskibe for Hæren og Flaaden. Endelig har Kommissionen beslægtet Nybygningen »Rio de Janeiro«, som for nylig løb af Stablen. Denne Dampvar var bestilt af den brasilianske Regering.

De Forenede Staters Skibsfartskommission har afsluttet Kontrakter med forskellige Skibsværfter i det indre af Landet om Bygning af 45 Kystdampere paa 2900 d.w. Byggesummen andrager 950,000 Dollars for hvert Skib.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Falsterbokanalen

Falsterbokanalen, som etablerer ny Forbindelse mellem Østersøen og Kattegat er nu blevet færdig. Kanalen gaar fra Höllviken ved Øresund til Kämpinge Bugten paa Østersøensiden. Den samlede Længde af denne nye Rute er ca. 27 km, hvilket er betydelig kortere end rundt om Falsterbo. Bredden varierer mellem 40 og 100 m, og Dybden er ca. 7,2 m, hvilket er tilstrækkeligt for store Handelsskibe og ogsaa for Sveriges største Krigsskibe. Da der kan være temmelig stor Forskel paa Vandstanden i Øresund og Østersøen, har man bygget en særlig Sluse, der er ikke mindre end 1 km lang, og bygget saaledes, at Skibene ikke behøver at standse, men kan blive ved at sejle, medens den eventuelle Forskel i Vandstanden udjævnes. Tværs over Kanalen gaar der en Bro for Landevejs- og Jernbanetræfik. Arbejdet paabegyndtes i 1940 og blev i alt væsentligt færdigt nu i Slutningen af August, da det første Skib, med flere Regeringsrepræsentanter om Bord, gik gennem Kanalen. Ved Fuldførelsen af denne nye Vandvej, som har kostet ca. 20 Mill. Kr., er et gammelt Projekt, som nu paa Grund af Krigen er blevet aktuelt, blevet til Virkelighed.

### Nye svenske Motorskibe

Fra Eriksberg Skibsværft leveredes for nylig Motorskibet »Yarrowonga« til Rederi A/B Transatlantic, Göteborg. Skibet, der er af den moderne Shelterdæk Type, bygget til Lloyd's højeste Klasse med to gennemgaaende Dæk, laster ca. 9050 Tons d.w. paa 25 Fods Dybgaende. Det har en Længde paa 432 Fod, Bredde 56 Fod og Dybde til Hoveddæk 28 Fod. Der er 4 Lastrum, Dybtanke til ca. 1000 Tons Olje, 5 Luger og 12 5-Tons Bomme. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 2-Takts, enkeltvirkende B. & W. Dieselmotor af ny Type og Eriksbergs Fabrikat.

Ved samme Skibsværft sesattes forleden Motortankskibet »Tankland«, som er paa 12,800 Tons d.w. Skibet bliver bygget for Rederi A/B Motortank (Broström-Koncernen). Dets Længde er 465 Fod, Bredde 60 Fod, Dybde 34 Fod. Fremdrivningsmaskineriet udgøres af en dobbeltvirkende, 2-Takts B. & W. Dieselmotor af Værftets egen Fabrikation, som er beregnet at give Skibet en Fart af ca. 13 Knob paa fuld Last.

### Norsk Damper gaet tabt

Fragtskibet »Helle«, der sejlede i engelsk Tjeneste, er gaet tabt, meddeler Norsk Telegrambyrå. Skibet, der var paa 2467 B.R.T., tilhørte Rederiet Henneseid i Porsgrund.

### To Bjærgninger

De fire Brødre Flyvbjerg i Hirtshals, der driver en Bjærgningsentreprisevirksomhed med Bjærgningsfartøjerne »Emmy« og »Nelly«, har i Løbet af den sidste Maaned bjærgget to Fragtskibe. Det ene var et Træskib, »Lisbeth« af Vejle, paa 100 Tons, der sank udfor Sjællands Odde for nogen Tid siden med en Ladning Brunkul. Det andet Fartøj, der er blevet bjærget, er et 160 Tons stort Jernskib, »Hertha Johanne«, der havde ligget et Aars Tid paa Havbunden udfor Gedser. Bjærgningen af »Hertha Johanne« var særlig vanskelig og varede 8—10 Dage. De to bjærgede Fartøjer er straks kommet paa Bedding og vil om kort Tid paa ny være sejlklare.

### Amerika bygger Ertsskibe

Skibsfartsudvalget i De forenede Stater har i Produktionsministeriet faaet godkendt en Plan om Bygning af 25 Transportskibe til Ertis. Hvert af Skibene skal være paa 12,500 Tons og være færdigt til 1943. De skal sættes ind paa Farten paa de store Søer. Omkostningerne ved Skibenes Bygning er anslaaet til 50 Mill. Dollars.

### Vitus Berings sidste Rejse

Statsbiblioteket i Aarhus har i disse Dage gennem den amerikanske Legation i København modtaget to Bind fotostatistiske Kopier af en Række vigtige paa Russisk af-fattede Haandskrifter om Vitus Berings Rejse til Alaska, der endte med Skibet »St. Peter«s Stranding og Berings Død paa Berings-Øen.

Det er Norsk-Amerikaneren, Professor Leonhard Steinger, som paa Foranledning af Bibliotekar Erling Stensgård, Aarhus, har formaaet Chefen for Kongresbiblioteket i Washington, Archibald MacLeish, til at lade disse Kopier fremstille efter de opbevarede originale Papirer.

### Finlands største Rederier

Finlands største Rederi er som bekendt *Finska Ångfartygs A/B* med en Tonnage paa 77,333 BRT. Derefter følger *Gustaf B. Thordén* med 41,238 Tons og videre Rederi *A/B Atlanta* med 24,170 Tons, *Antti Wihuri* med 23,522 Tons, *A/B R. Nordström & Co.* med 22,826 Tons, *Ångfartygs A/B Bore* med 21,810 Tons og *J. R. Zachariasen & Co.* med 20,608 Tons.

### En Sømand debuterer som Forfatter

»Paa Togt med danske Orlogsmænd« af Orlogskaptajn *Kay Jungersen* er en Bog, der nok skal finde Læsere.

Vi starter mod Øst paa Krydseren »Valkyrien«s Kommandobro, hvorfra Prins Valdemar som Chef styrer sit Skib mod Østens favre Riger, under Vejs mindes vi, hvor bravt danske Orlogsmænd i fjerne Tider kæmpede med Barreskerne og Korsarerne for at beskytte vore Handelsskibe mod Kapring og deres Besætninger mod at blive solgt som Slaver i Nordafrikas Byer, og da vi senere sætter Kursen over det indiske Ocean, møder Mindet os om Ove Gjedde, der i 1618 grundlagde vor første Tropekoloni »Trankebar«, og om Korvetten »Galathea«s Verdensomsejling i 1845—46. Men denne Gang gaar Færden til Siam, Kina og Japan, hvor Sømandsprinsen var vort Land en saa fortrinlig Gesandt.

»Handelen følger Flaget«, siger et gammelt Ord, og det kom ogsaa til at passe, da »Niels Juel« slod ud paa sin store Rejse til Sydamerika i 1923. Under Vejs oplever vi en »Liniedaab« og gaar paa Strandhugst med »Mønterne« i de sydamerikanske Byer. Saa sættes Kursen mod Vest, hvor vi er med til at skyde Afskedssalutten med »Valkyrien«s Kanoner, da Dannebrog i 1917 blev strøget over de Dansk-Vestindiske Øer. Forinden har vi oplevet en Orkan, der paa et hængende Haar havde slaaet »Valkyrien« til Vrag paa St. Thomas Klipper. Kun takket være Chefens fremragende Sømandsskab blev Krydseren reddet.

Og endelig sættes Kursen imod Nord forbi »Lange Marer« og de grønklædte Færøer til Islands taagede Farvande, hvor Fiskeriinspektionen venter i sludfyldte Dage med fygende og bidende Storme. Skildringen af Grindehvalfangsten under Færøerne paa Vejen mod Bestemmelsesstedet og senere af Jagten paa Trawlerne indenfor Tremilegrænsen, er nogle af Bogens bedste. De er fortalte friskt, fornøjeligt og djærvt. Man mærker ligefrem under Læsningen Nordhavets salte og vaade Pust. Bogen slutter med Kongebesøget paa Grønland, hvor Majestæten, da han gik i Land i Godthaab i sin røde Gallauniform, vandt alle Grønlændernes Hjerter.

Orlogskaptajn Kay Jungersen har paa den smukkeste Maade løst den Opgave, han har sat sig, at give et Billede af vor Marines Indsats paa fredelige Togter til fjerne Lande.

Bogen er udkommet paa H. Hirschsprungs Forlag.

### Hirtshals Havn

Da Trafikminister *Gunnar Larsen* for et Par Maaneder siden gæstede Hirtshals, udtalte han sig stærkt til Gunst for en Udvidelse af Hirtshals Havn, og paa hans Opfordring blev der nedsat et Udvalg, som nu har udarbejdet et Forslag til en Havneudvidelse. Forslaget, der for nylig er tilstillet Ministeriet for offentlige Arbejder, gaar ud paa, at det store Østbassin i Havnen, der hidtil har fungeret som Afløb for Dønningerne ude fra Nordsoen, graves flere Hundrede Meter længere ind i Landet og indrettes som Trafikhavn. I Østbassinet ønsker man tillige indrettet et Færgeleje for Norgesruten, og desuden ønsker man bygget en ny Auktionshal, da den nuværende store Hal er alt for lille til de mægtige Fisketilførsler, som Hirtshals har oplevet i de sidste Par Aar. Endelig ønsker man bygget en moderne Kran ved Havnen. Det samlede Forslag vil med de nuværende Priser komme til at koste op mod 5 Mill. Kroner.

### Ny Udvidelse af Forbudet mod Sejlads og Fiskeri

I Henhold til Loven om Skibsfartens Betyggelse er der udstedt en ny Bekendtgørelse ang. Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand o. lign. i en Række nærmere betegnede Omraader Nord for Frederikshavn, ved Skagen, Syd for Sæby, ved Sjællands Rev, ved Hornbæk, ved Bornholm Syd for Hasle, Nordøst og Vest for Dueodde og i Mølle Bugt samt i Lillebælt Øst for Fredericia.

Bekendtgørelsen er traadt i Kraft straks.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

### Belønnet Redningsdaad

En Dag i Foraaret kæntrøde en lille Baad ved Glyngøre med to Fiskere, Fader og Søn, ombord. Kæntringen blev iagttaget af Fisker Peter Andersen, Glyngøre, som laa et Stykke derfra paa Hummerfiskeri. Han roede i største Hast til Hjælp, og det lykkedes ham at bjerge de to Fiskere, der laa livløse paa Fjordbunden, og faa dem bragt i Land, hvorpaa han kaldte dem til Live ved kunstligt Aandedræt, inden Lægen blev tilkaldt. Redningsdaaden vakte stor Opmærksomhed, og en Indsamlingskomité, bestaaende af kendte Mænd fra Skive og Salling, traadte sammen. Forleden havde Indsamlings-Komiteén ifølge »Jyllp.« indbudt Peter Andersen til et festligt Samvær i Skive, hvor den udbetalte ham 1092 Kr. som Hyldestgave.

### Helsingør Skibsværft

Paa et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Nettooverskud, som efter Afskrivninger til et Beløb af 500.000 Kr., Henlæggelse af 100.000 Kr. til løbende Garantier og 425.000 Kr. til Skatter, udgør 1.140.025 Kr., udbetales 11 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 462.000 Kr., afholdes Tantiømer til Bestyrelsen med 21.000 Kr. samt henlægges 200.000 Kr. til Arbejder i Forbindelse med Værftets Arealudvidelse og 400.000 Kr. til Dispositionsfondet, hvorefter Resten, 57.025 Kr., overføres til næste Aars Regnskab. Selskabets Nettooverskud for 1939—40 androg 731.776 Kr. I Udbytte til Aktionærerne udbetales 8¼ pCt. Udbytte, hvilket var det højest tilladte Udbytte efter den dagældende Udbyttebegrænsningslov.

### Dansk-norsk Vareudvekslings-Aftale

Udenrigsministeriet meddeler:

Onsdag den 3. September 1941 er der i Stockholm undertegnet en Protokol angaaende Grundlaget for den dansk-norske Vareudveksling i Tiden 1. September 1941 til 28. Februar 1942. Den forudsætter for de nævnte 6 Maaneder en Udførsel til Norge af danske Varer til en samlet Værdi af ca. 28 Mill. danske Kroner, derunder Levnedsmidler, særlig Sukker og en Række andre Varer. Indførselen til Danmark af norske Varer forudsættes at ville udgøre omtrent samme Beløb og omfatter navnlig Kunstgødning, Papir samt forskellige Mineralier og Kemikalier.

### Den danske Samhandel gennem Frankrig

Med Henblik paa Samhandelen med Spanien og Portugal blev der i sin Tid fra dansk Side over for de tyske Myndigheder fremsat Ønske om, at Omkostninger i Forbindelse med Transiteringen af Varer fra og til Danmark gennem Frankrig kunde dækkes over dansk-tysk-fransk Clearing.

Det danske Ønske er nu imødekommet, saaledes at Ordningen gælder, indtil en dansk-fransk Clearingsaftale kommer i Stand.

### Tysk Krav om Lukning af danske Konsulater i de besatte Lande

Udenrigsministeriet meddeler:

Den tyske Regering har over for den danske Regering, saavel som over for andre Regeringer, der er konsulært repræsenteret i Belgien, Luxembourg, Nederlandene, Norge og den besatte Del af Frankrig fremsat Krav om, at de pangældende Repræsentationers Virksomhed bringes til Ophør fra den 1. September dette Aar.

Efter stedfundne Forhandlinger har den tyske Regering dog imødekommet et fra dansk Side fremsat Ønske om Opretholdelse af de konsulære danske Hovedrepræsentationer for Nederlandene og Norge samt Generalkonsulatet i Paris, medens det ikke har været muligt at bevare nogen dansk Repræsentation i Belgien. I Overensstemmelse hermed vil samtlige danske konsulære Repræsentationer i Belgien, Luxembourg, Nederlandene, Norge og den besatte Del af Frankrig med Undtagelse af de nævnte tre Hovedrepræsentationer fra og med 1. September d. A. indstille deres Virksomhed.

### Motortankskibet »Sveajarl«

Kockums Værft har nu afleveret det store, nybyggede Motortankskib »Sveajarl« til Stockholms Rederiaktiebolag Svea.

»Sveajarl«, der har været paa Prøvetur i Øresund, er i Hovedsagen Magen til »Svendrott«, som Kockum

for et Par Aar siden leverede til samme Rederi, kun er det noget større og dermed ikke blot Sveaselskabets største, men overhovedet det største Fartøj med Hjemsted i Stockholm. Tankskibets vigtigste Dimensioner er følgende: Længde 500 Fod, Bredde 63 Fod, Dybde 38 Fod og 6 Tommer og Lasten 16.450 Tons ved 29 Fod 10½ Tommers Dybgaende. Lasttankens Volumen udgør 22.000 Kbm., hvilket vil sige, at Fartøjet kan medføre rundt regnet 22 Millioner Liter Benzin.

Maskineriet bestaar af en 8-cyl. totakts, dobbeltvirkende Kockum-Man Dieselmotor, der som Maksimum udvikler 6000 Aksehestekræfter, hvilket, naar Fartøjet er lastet, giver det en Fart af ca. 14½ Knob.

Prøveturen med Skibet — der er helsevæjet — forløb programæssigt i Overværelse af Repræsentanter for Rederi og Værft.

### Nyt Rederi-Aktiebolag

Et nyt Selskab, som har faaet Navnet Aktiebolaget Atlanta, Stockholm, er blevet indregistreret den 6. August. Selskabet har en Aktiekapital paa 300.000 Kr. Medlem af Bestyrelsen er bl. a. Skibsreder Sven Salén. Det nye Selskab har ved Eriksbergs Mek. Verkstad i Göteborg bestilt et Motorskib paa 9.050 Tons d.w. til Levering i Foraaret 1943.

### To ukendte, undersøiske Vrag

Bjergningsentreprenør Sigurd Damsgaard, Hirtshals, har fundet Vragene af to Dampere, hvis Eksistens ikke var kendt, og er gaaet i Gang med at bjerge Skibenes Maskingods, som er meget værdifuldt. Vragene ligger paa 21 m Vand. Sigurd Damsgaard er for Tiden i Færd med systematisk at eftersøge Vestkysten for Vrag for at bjerge Metallerne. Ved Hjælp af et System af Fangliner, der slæbes efter Bjergningsdamperen, er han i Stand til at opspore Vragene.

### Afsked

Pakhusformand i Københavns Frihavn *Rs. Jensen*, der fyldte 70 Aar den 28. August, har taget sin Afsked efter mere end 40 Aars Tjeneste i Frihavnen.

### 70 Aar

Flv. Overfartsleder ved Store Bælt-Overfarten, Kaptajn *C. Eir*, fejrede sin 70 Aars Fødselsdag den 3. September.

I mange Aar beklædte Kaptajnen talrige Tillidshverv, han var saaledes Formand for sine Kollegers faglige Forening og Bisidder i Søretten.

### 60 Aar

Lederen af Redningsstationen »Gudhjem« paa Bornholm, *Lars A. Tranberg*, fyldte Onsdag 60 Aar.

### Dødsfald

Skibsfører *Jacob Nikolaj Rasmussen*, Thurø, er død, 73 Aar gammel. Rasmussen var født paa Thurø og kom efter Konfirmationen til Søs, og han gennemgik derefter i Aarens Løb de forskellige Grader. Han fik sin Styrmandseksamen fra Svendborg Navigationsskole og sejlede med forskellige Thurøskibe. Han var blandt andet Fører af Skonerterne »Johanne« og »Fritz Emil«. Omkring 1912 byggede han selv den tremastede Skonnert »Falken«, som han sejlede med i mange Aar. For nogle Aar siden solgte han Skibet til A. E. Sørensen Rederi. Rasmussen lagde op for 3—4 Aar siden.

### Gammel Søfarer død

Rigsgrave *Ludwig von Rantzow* er død, 83 Aar gammel. Han har ført en meget omtumlet Tilværelse. Hans Fader ejede Korsøgaard i Himmerland, men døde, da Sønnen kun var en halv Snes Aar gammel, og efter Konfirmationen gik den unge Greve til Søs og fo'r viden om under fremmede Himmelstrøg. I mange Aar opholdt han sig i Australien, hvorfra han som Ejer af et Fartøj drev Handel paa Sydhavsøerne, og senere var han Guldgraver og deltog i Udnyttelsen af nogle Kullejer uden dog at have Held med sig.

I 1912 vendte han hjem til Danmark og oprettede sammen med sin Ven og Fælle fra Guldgravningens Dage, Kaptajn *V. Engelhardt*, et Værft for de af Engelhardt opfundne sammenfoldelige Redningsbaade. Senere gik han i Kompagni med Grosserer *Knud Abel* om et Handelshus. For nogle Aar siden genopfriskede han Erindringer fra sit eventyrlige Liv i Bogen »Wala, min Sydhavsø«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL** ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/s  
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

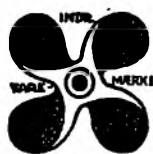
L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKULViking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterInnehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang til, KatalogBrug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
V A S A (Finland)Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 4. September 1941.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar egentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarteralsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarteral med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. Kvarteralsabonnentor 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 Sæen.

## I. Østersøen.

1231. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer N. Oplysning om Vrag. Vragtønde inddraget.

(N. f. S. Nr. 36/2346. Berlin 1941.)

Masten, der ragede op over Vandet fra Vraget, der var sunket paa  $54^{\circ} 35' 20''$  N.  $13^{\circ} 39' 33''$  E., er fjernet. Mindste Dybde over Vraget er nu 15 m. Den udlagte Vragtønde med N.-Topbetegnelse er inddraget.

(E. f. S. Nr. 3/140 1940.)

(Se Tillæg.)

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

1232. Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke genudlagt.

Den sorte Stage med 1 sort Flag paa c.  $55^{\circ} 58',_{2}$  N.  $12^{\circ} 36',_{8}$  E., c. 2 Sm  $92^{\circ}$  fra Humlebæk Havn, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 35/1230 1941.)

1233. Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke inddraget.

Den sorte Stage med 1 sort Flag, der var udlagt paa  $55^{\circ} 45' (42'')$  N.  $12^{\circ} 36' (36'')$  E., c. 200 m E. for Skovshoved Havnemole, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 27/1042 1941.)

1234. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Strynø. Kendeligt Punkt.

En Vindmotor er opført paa Strynø paa  $54^{\circ} 54' 16''$  N.  $10^{\circ} 36' 49''$  E., c. 200 m  $230^{\circ}$  fra Strynø Kirke.

(Kort Nr. 170 og 142. Danske Lods III, Side 181.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1235. (T). Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarp-skydningsøvelser. Advarsel.

Under militære Skydeøvelser, som i September og Oktober Maaneder 1941 skal afholdes paa *Melby—Tollerup* Overdrev mellem *Asserbo* Plantage og *Liseleje* Plantage, vil Overdrevet samt den NW. for nævnte Terræn værende Del af Kysten og Søen indtil en Afstand af c.  $3\frac{1}{4}$  Sm paa Skydedage være spærret for al Passage saavel Dag som Nat.

Terrænet er afspærret ved Poster, og der vil blive opstillet Afvisere. Røde Flag med hvid Spuns vil, saalænge Skydningen varer, være hejst i *Liseleje* og *Asserbo* Plantager.

Der vil endvidere blive skudt fra Flyvemaskine mod Slæbemaal. Maskinerne flyver langs Kysten fra Midten af *Liseleje* Plantage og til c. *Brantebjerg*.

Grundet paa Livsfare forbydes al Færdsel paa det afspærrede Areal samt Sejlads i den afspærrede Del af *Kattegat* i September og Oktober Maaneder d. A.

*Asserbo* Plantage: c.  $56^{\circ} 01' N.$   $12^{\circ} 01' E.$

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1236. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 27. August 1941 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

## § 1.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. Nord for *Frederikshavn*.
 

a) $57^{\circ} 28',_9 N.$ $10^{\circ} 31',_0 E.$	d) $57^{\circ} 47',_0 N.$ $10^{\circ} 53',_0 E.$
b) $57^{\circ} 46',_5 N.$ $10^{\circ} 42',_0 E.$	e) $57^{\circ} 45',_2 N.$ $10^{\circ} 44',_0 E.$
c) $57^{\circ} 48',_5 N.$ $10^{\circ} 52',_0 E.$	f) $57^{\circ} 27',_7 N.$ $10^{\circ} 32',_5 E.$
2. Ved *Skagen*.
 

a) $57^{\circ} 43',_5 N.$ $10^{\circ} 38',_5 E.$	c) $57^{\circ} 45',_5 N.$ $10^{\circ} 46',_0 E.$
b) $57^{\circ} 43',_5 N.$ $10^{\circ} 46',_0 E.$	d) $57^{\circ} 44',_8 N.$ $10^{\circ} 39',_2 E.$
3. Syd for *Sæby*.
 

a) $57^{\circ} 17',_0 N.$ $10^{\circ} 33',_0 E.$	c) $57^{\circ} 11',_0 N.$ $10^{\circ} 45',_0 E.$
b) $57^{\circ} 13',_5 N.$ $10^{\circ} 47',_0 E.$	d) $57^{\circ} 13',_3 N.$ $10^{\circ} 33',_0 E.$
4. Ved *Sjællands Rev*.
 

a) $55^{\circ} 59',_0 N.$ $11^{\circ} 17',_5 E.$	d) $56^{\circ} 03',_7 N.$ $11^{\circ} 18',_0 E.$
b) $56^{\circ} 06',_0 N.$ $11^{\circ} 05',_4 E.$	e) $56^{\circ} 00',_0 N.$ $11^{\circ} 18',_0 E.$
c) $56^{\circ} 08',_0 N.$ $11^{\circ} 10',_0 E.$	
5. Ved *Hornbæk*.
 

a) $56^{\circ} 05',_7 N.$ $12^{\circ} 27',_7 E.$	c) $56^{\circ} 06',_7 N.$ $12^{\circ} 33',_0 E.$
b) $56^{\circ} 07',_8 N.$ $12^{\circ} 30',_5 E.$	d) $56^{\circ} 05',_3 N.$ $12^{\circ} 31',_0 E.$
6. Ved *Bornholm* Syd for *Hasle*.
 

a) $55^{\circ} 11',_3 N.$ $14^{\circ} 39',_5 E.$	c) $55^{\circ} 08',_2 N.$ $14^{\circ} 42',_8 E.$
b) $55^{\circ} 11',_3 N.$ $14^{\circ} 42',_5 E.$	d) $55^{\circ} 08',_2 N.$ $14^{\circ} 39',_5 E.$
7. Ved *Bornholm* Nordøst for *Dueodde*.
 

a) $55^{\circ} 01',_4 N.$ $15^{\circ} 07',_4 E.$	c) $54^{\circ} 59',_7 N.$ $15^{\circ} 11',_4 E.$
b) $55^{\circ} 01',_4 N.$ $15^{\circ} 11',_4 E.$	d) $54^{\circ} 59',_7 N.$ $15^{\circ} 05',_6 E.$

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

1941

- 1/1 Forholdsregler vedrørende Sejlads i *danske* Farvande. Advarsel.  
1/4 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/6 *Store-Bælt. Korsør—Sprogø—Nyborg.* Ankring og Fiskeri forbudt.  
1/7 *Lille-Bælt. N.-lige Indsejling.* Ankring og Fiskeri forbudt.  
1/8 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltbroen* og *Storstrømsbroen.*  
29/1077 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

### I. Østersøen.

1941

- 1/9 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidigt slukket.  
1/10 *Østersøen.* Sejladforskrift vedrørende *Stockholm.*  
1/12 *Danmark. Christiansø.* Sejladforskrift.  
1/15 *Sverige. Golland N.-Kyst. Fårösund.* Miner udlagt. Advarsel.  
1/16 *Sverige. Golland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.  
1/17 } *Sverige. Stockholm Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.  
15/610 }  
1/18 } *Sverige. Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.  
1/19 }  
24/954 } *Sverige. Ålandshavet.* Minefare.  
1/21 } *Finland.* Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor *finsk* Søterritorium.  
7/387 }  
1/22 }  
5/292 } *Finland.* Minefare. Oplysning om Sejlløb. Sejladforskrifter.  
15/611 }  
21/836 }  
1/27 *Finland. Skärgårdshavet. Utö* Radiofyr. Ekstraudsendelser.  
1/28 *Finske Bugt.* Farlige Omraader. Sejladforskrifter.  
1/41 *Tyskland.* Signaler forbudt i *tyske* Farvande.  
1/42 } *Tyskland.* Skydeøvelser. Advarsel.  
14/665 }  
1/43 } *Tyskland. W.-lige Østersø.* Lodstvang.  
4/251 }  
1/44 *Tyskland. W.-lige Østersø.* Sejladforskrifter.  
1/46 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
1/47 } *Tyskland. Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/48 }  
1/49 } *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiék.* Forbudt Ankringsomraade.  
9/423 }  
1/50 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/51 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt.  
1/52 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiék.* Baaker for maalt Mil. Tønder udlagt.  
1/55 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Staberhuk W.* Arbejder udføres.  
1/56 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg* Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.  
1/57 *Tyskland. Kielerfjord. Bülk* Fyr. Forbudt Ankerplads.  
1/58 *Tyskland. Kielerfjord.* Undervandshindringer. Advarsel.  
1/59 *Tyskland.* Passage gennem *Kielerkanalen.*  
1/60 *Tyskland. Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.  
1/61 *Tyskland. Kieler Bugt.* Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/62 *Tyskland. Kieler Bugt. Slien.* Farvand spærret.  
8/399 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbudt Omraade.  
10/437 *Finland. Skärgårdshavet. Utö.* Advarsel.



- 1941**  
 13/528 *Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.*  
 15/609 *Sverige. Karlskrona S.- og W.-lige Indsejling. Miner udlagt.*  
 16/650 *Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.*  
 17/660 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1941. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.*  
 17/664 *Rusland. Finske Bugt. Fæstningsomraader.*  
 18/711 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 21/827 *Østersøen. Warnemünde N. Magnetiske Forstyrrelser.*  
 22/891 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.*  
 22/892 *Tyskland. Grossendorf. Skydeøvelser.*  
 23/918 *Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.*  
 23/936 *Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.*  
 24/956 *Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.*  
 25/990 *Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.*  
 25/997 *Tyskland. Grossendorf E. Skydeøvelser.*  
 25/998 *Tyskland. Zingst. Bombekastningsøvelser. Spærret Omraade.*  
 26/1021 *Østersøen. Miner udlagt. Advarsel.*  
 26/1029 *Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.*  
 27/1037 *Sverige. Öland E. Miner udlagt. Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.*  
 27/1040 *Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 28/1063 *Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget.*  
 28/1067 *Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.*  
 28/1069 *Østersøen. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.*  
 29/1080 *Sverige. Käsehavud S. Sejladsforskrift.*  
 29/1082 *Sverige. Arholma og Lundsört. Anvisninger angaaende Ankring.*  
 29/1083 *Sverige. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.*  
 29/1091 *Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel.*  
 30/1105 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde W. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 31/1126 *Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 33/1154 *Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indsejling aftaget.*  
 33/1156 *Tyskland. Rügenwalde. Skydeøvelser.*  
 35/1211 *Danmark. Bornholm. Ronne. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.*  
 35/1213 *Sverige. Öland E. Miner udlagt.*  
 35/1228 *Finland. Bottniske Bugt. Rauma. Lystønde udlægges paa Fyrskibs Plads.*  
 36/1238 *Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt med Lystønde.*  
 36/1239 *Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Vännövikcn. Sprængningsarbejder. Advarsel.*

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

- 1941**  
 1/65 *Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.*  
 1/67 *Danmark. Sundet. Kronborg Signalstation. Drogden Fyr. Trafiksignal.*  
 1/68 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Toldbodbommen ombygges.*  
 1/69 *Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Magnetiske Forstyrrelser.*  
 1/70 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.*  
 1/71 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
 1/73 *Sverige. Sundet. Bestemmelse om Forbud mod Udkastning af Affald i Flinterenden m. m.*  
 1/74 } *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning.*  
 4/255 } *Advarsel.*  
 1/75 *Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsfartøj midlertidigt udlagt.*  
 1/78 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masned Sundbroen. Anbringelse af Beskyttelsesnet ved Masned Sundbroens Piller.*  
 1/81 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*  
 1/83 *Danmark. Lille-Bælt. Anbringelse af Beskyttelsesnet omkring Lillebæltsbroens Strømpiller. Advarsel.*  
 1/84 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning.*  
 1/85 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 3/215 *Danmark. Sundet. København—Drogden Fyr. Advarsel.*  
 4/257 *Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa Plads.*  
 12/515 *Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev. Reservefyrskib udlægges midlertidigt.*  
 13/547 } *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde aftaget.*  
 14/589 }  
 16/645 } *Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.*  
 27/1043 }  
 18/714 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Nyt Løb. Dybde aftaget.*  
 19/764 *Danmark. Sundet. Flinterenden. Afmærkning forbliver midlertidigt inddraget.*  
 19/795 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*  
 19/796 *Danmark. Sundet. København. Trekroner. Stenspærring opføres.*

- 1941  
 20/815 Danmark. *Taarbæk Havn*. Dybde aftaget.  
 21/851 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Agersø Havn*. Dybde aftaget.  
 24/963 Danmark. *Sundet. København. Søndre Havn*. Havnearbejder. Advarsel.  
 28/1071 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klordyb*. Oplysning om Dybde.  
 29/1096 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Ulvsund*. Bro under Bygning. Advarsel.  
 30/1106 Sverige. *Sundet. Hålsingborg*. Oplysning om Ankring og Fiskeri.  
 30/1107 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bogestrom* gravede Rende. Tilsanding. Afmærkning flyttet.  
 30/1114 Danmark. *Store-Bælt. Vengeancegrund N.* Sømærke midlertidigt flyttet.  
 31/1127 Danmark. *Sundet. Drogden. Taagesignalet ved Nordre-Rose Fyr* forandres midlertidigt.  
 32/1145 Danmark. *Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøe*. Skydeøvelser. Advarsel.  
 33/1170 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Gronsvund*. Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.  
 34/1184 Sverige. *Sundet. Hålsingborg Havn*. Fyr midlertidigt slukket.  
 34/1185 Danmark. *Store-Bælt. Slipshavn SE*. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.  
 35/1220 Danmark. *Sundet. Helsingør Stalshavn*. Oprensning. Bestemmelser for Besejling.  
 35/1222 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Staldyb*. Sømærke midlertidigt inddraget.  
 35/1223 Danmark. *Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn*. Sømærker midlertidigt inddraget.  
 36/1243 Sverige. *Sundet. Råå*. Fyr midlertidigt slukket.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1941  
 1/86 Kattegat. *Hasenøre—Sjællands Rev*. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.  
 1/87 Danmark. *Kattegat N.-lige Del*. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.  
 1/88 Danmark. *Kattegat SW.-lige Del*. Lystønder midlertidigt udlagt.  
 1/90 Danmark. *Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk*. Havnearbejder iværksættes.  
 1/92 } Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II*. Tillægning til NE.-lige Bolværk midler-  
 33/1174 } tidigt forbudt.  
 1/94 Danmark. *Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord*. Dybde aftaget.  
 1/95 Danmark. *Kattegat. Aalbæk Bugt*. Ankring forbudt.  
 1/96 Danmark. *Kattegat. Skagen Havn*. Oplysning om Dybde i Indsejling.  
 1/97 Danmark. *Kattegat. Læso S. Søndre-Rønner Baake* forsvundet.  
 1/99 Sverige W.-Kyst. *Kattegat og Skagerrak*. Minespærringer udlagt. Advarsel.  
 1/100 Danmark. *Limfjorden. Hals Barre*. Trafiksignaler.  
 1/101 Danmark. *Limfjorden. Bejstrup Løb*. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.  
 1/103 Danmark. *Limfjorden. Oddesundbroen*. Trafikbestemmelser. Advarsel.  
 1/105 Danmark. *Skagerrak. Hirtshals Havn*. Dybde i Indløb aftaget.  
 1/106 Sverige. *Skagerrak*. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
 1/107 Norge. *Skagerrak. Kristianssand* Anduvning. *Vestregapet*. Forbud mod Ankring.  
 7/373 Sverige. *Kattegat. Göteborg Skærgaard*. Ankringsforbud.  
 13/537 Danmark. *Limfjorden. Oddesundbroen*. Afvisorværk og Strømviser ødelagt af Isen. Advarsel.  
 13/553 Danmark. *Limfjorden. Holstebro-Struer Havn*. Reparationsarbejder udføres. Advarsel.  
 20/818 Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro*. Dybde aftaget.  
 21/858 Danmark. *Kattegat SW.-lige Del. Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn*. Dybde aftaget.  
 21/861 Danmark. *Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.  
 22/898 Danmark. *Kattegat. Grenaa*. Sirene og Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
 23/946 Danmark. *Limfjorden. Aggersund*. Brobygningsarbejder. Sejløb forandres.  
 24/974 Norge. *Oslofjord. Ildjernsftu Fyrskib* midlertidigt ombyttet med Lystønde.  
 28/1074 Danmark. *Kattegat. Gerrild W.* Udskibningsbro under Bygning.  
 30/1108 Danmark. *Isefjord. Jægerspris*. Skydeøvelser. Advarsel.  
 30/1117 Danmark. *Limfjorden. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn*.  
 31/1133 Danmark. *Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring*. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.  
 32/1148 Sverige. *Kattegat. Yttre Tistlarna—Hallands Svartskär. Valda Sandö*. Skydeøvelser.  
 34/1189 Danmark. *Limfjorden. Nibe*. Dybde aftaget.  
 34/1190 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand*. Dybde paa Puller.  
 34/1207 Danmark. *Isefjord. Lynæs*. Skydeøvelser. Advarsel.  
 35/1229 Danmark. *Kattegat. Sejero Bugt. Neksø S. Stold*. Skydeøvelser. Advarsel.  
 36/1235 Danmark. *Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage*. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.

### IV. Nordlige Ishav og Nordøen.

- 1941  
 1/109 Norge. *Trondheim Fjord*. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.  
 4/267 Finland. *Varanger Fjord*. Oplysning om Minefelt.  
 13/530 Norge. *Lofoten. Osanpollen (Leirosen)*. Advarsel mod at anløbe.  
 19/790 Norge. *Lofoten. Svolver*. Sejladsbestemmelser. Luft- og Krigsskibsalarm.  
 22/807 Finland. *Petsamo. Läänhamari*. Sejladsforskrift.

- 1941  
 25/1010 *Rusland. Hvide Hav. Letni Kyst. Forbudt Omraade.*  
 27/1052 *Rusland. Barentshavet. Fareomraade. Miner udlagt.*  
 31/1129 *Danmark. Jylland W.-Kyst. Esbjerg Havn. Tilsandinger.*

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

- 1941  
 1/110 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki Grund fundet.*  
 1/111 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE. Grund.*  
 2/168 *Island. Sejladsforskrifter.*  
 2/213 *Island W.-Kyst. Hvalfjærdur. Forbudt Ankringsomraade.*  
 13/542 *Island W.-Kyst. Hvalfjærdur. Farligt Omraade.*  
 25/1015 *Island. Farlige Omraader.*  
 32/1149 *Island W.-Kyst. Eidsvík. Forbudt Omraade.*

#### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1941  
 1/112 *Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.*  
 1/114 *Danmark. Bekendtgørelse om Hæmmelighedsholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.*  
 1/117 *Danmark. Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.*  
 1/119 *Norge. Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.*  
 1/120 *Sverige E.-Kyst. Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.*  
 1/121 *Sverige. Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning og Sejlads i svensk Kystfarvand.*  
 1/122 *Tyskland. Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.*  
 1/123 *Tyskland. Advarsler til Søfarende i Henhold til Seewasserstrassenordnung § 17.*  
 1/124 *Danmark. Sundet. Lodstakster.*  
 7/375 *Tyskland. Afstandssignal. Advarsel.*  
 19/431 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ud for Hanklit.*  
 5/638 *Danmark. Lov om Forlængelse af Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten. Bekendtgørelse i Medfør af Loven.*  
 17/685 *Kattegat. Skagerrak. Advarsel for Fiskere.*  
 17/686 }  
 20/820 } *Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.*  
 24/976 }  
 28/1075 }  
 17/687 *Rusland. Fæstningsomraader. Sejladsforskrift.*  
 17/688 }  
 17/732 } *Rusland. Forskrifter ved Anduvning af russiske Kystfarvande. Havnespærringssignaler.*  
 17/730 } *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Salg, Udlejning og Bortfragtning til Udlandet af danske Skibe.*  
 18/731 *Danmark. Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i Øresund m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.*  
 19/794 *Norge. Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.*  
 23/947 *Danmark. Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskædigelse og Flytning af Søværker m. v.*  
 23/948 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejlads i Sundets sydlige Del.*  
 25/1016 *Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i Østersøen og Tilgangene dertil samt i Kattegat og Skagerrak.*  
 28/1076 *Tyskland. Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.*  
 30/1112 }  
 31/1131 } *Sverige. Midlertidige Lodsfarvande.*  
 34/1204 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Nationalitets- og Registrerings-Certifikater samt Nationalitetsbeviser for danske Skibe.*  
 34/1205 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i Nærheden af Orlogskibe, Forter, Spærringer o. l.*  
 36/1236 *Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.*

8. Ved *Bornholm Vest for Dueodde*.  
 a)  $54^{\circ} 59',_7$  N.  $15^{\circ} 01',_0$  E.      c)  $54^{\circ} 56',_4$  N.  $15^{\circ} 07',_0$  E.  
 b)  $54^{\circ} 56',_2$  N.  $15^{\circ} 03',_0$  E.      d)  $54^{\circ} 59',_2$  N.  $15^{\circ} 05',_0$  E.
9. Ved *Bornholm i Mølle Bugt*.  
 a)  $55^{\circ} 04',_9$  N.  $14^{\circ} 42',_6$  E.      c)  $55^{\circ} 00',_0$  N.  $14^{\circ} 39',_2$  E.  
 b)  $55^{\circ} 01',_5$  N.  $14^{\circ} 36',_8$  E.      d)  $55^{\circ} 03',_0$  N.  $14^{\circ} 45',_6$  E.
10. I *Lille-Bælt Øst for Fredericia*.  
 a)  $55^{\circ} 34',_7$  N.  $9^{\circ} 47',_2$  E.      c)  $55^{\circ} 33',_1$  N.  $9^{\circ} 51',_1$  E.  
 b)  $55^{\circ} 35',_8$  N.  $9^{\circ} 48',_3$  E.      d)  $55^{\circ} 33',_1$  N.  $9^{\circ} 48',_0$  E.

## § 2.

Al Sejlads, Udøvelse af Fiskeri samt Opankring er forbudt i et Omraade, der begrænses af Linien gennem følgende Punkter:

- 1)  $55^{\circ} 08',_7$  N.  $9^{\circ} 30',_4$  E.
- 2)  $55^{\circ} 09',_7$  N.  $9^{\circ} 33',_3$  E.
- 3)  $55^{\circ} 08',_7$  N.  $9^{\circ} 33',_7$  E.
- 4) Pladsen for Sømærket *Sønderballe Hoved NE*.
- 5)  $55^{\circ} 07',_9$  N.  $9^{\circ} 31',_4$  E.

## § 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 228 af 7. Maj 1941 angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande samt Bekendtgørelse Nr. 321 af 21. Juli 1941 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i *Lille-Bælt Nord for Barsø*.

E. f. S. Nr. 19/801 og 30/1116 1941 annulleres.

Eksemplarer af ovennævnte Bekendtgørelse kan faas paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K. og hos A/S J. H. Schultz Forlag, Niels Juels Gade 10, København K. Pris: Kr. 0,15.

(E. f. S. Nr. 19/801, 30/1116 og 33/1160 1941. Kort Nr. 92, 100, 101, 103, 114, 125, 130, 131, 150, 151, 152, 188 og 189.)

1237. Danmark. Lov om Tillæg til Lov om Skibes Registrering af 1. April 1892 med Ændringer af 4. Maj 1927.

Den 26. August 1941 er stadfæstet Lov om Tillæg til Lov om Skibes Registrering af 1. April 1892 med Ændringer af 4. Maj 1927.

Eksemplarer af Loven forhandles paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K. Pris: Kr. 0,15.

(Se Tillæg.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1238. (T). Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt med Lystønde.

(U. f. s. Nr. 36/1744. Stockholm 1941.)

Lys- og Fløjtetønden *Trellebogs redd* paa c.  $55^{\circ} 20'$  N.  $13^{\circ} 09'$  E. vil paa Grund af Eftersyn i sidste Halvdel af September Maaned 1941 midlertidigt blive ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter som Lys- og Fløjtetønden.

1239. Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Vämmövikens. Sprængningsarbejder. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 36/1743. Stockholm 1941.)  
Paa E.-Siden af *Tyska Bryggjarberget* ved *Vämmövikens* paa c.  $56^{\circ} 10',_5$  N.  $15^{\circ} 37',_0$  E. foretages Sprængningsarbejder i Tiden 20. August—20. Oktober 1941.  
Før og under Sprængningerne vil udsatte Signalposter vise rødt Flag eller rød Lanterne.  
Naar disse Signaler vises, advares de søfarende imod at passere Stedet.
1240. Sverige. Utlängen—Landsort. Häradskär SE. t. S. Magnetiske Forstyrrelser.  
(U. f. s. Nr. 36/1742. Stockholm 1941.)  
Et begrænset, mindre Omraade med magnetiske Forstyrrelser, hvor Kompasset under Passagen gjorde Udslag paa c.  $20^{\circ}$  til hver Side, rapporteres paa c.  $58^{\circ} 07',_0$  N.  $17^{\circ} 01',_5$  E., 2,2 Sm  $147^{\circ}$  fra *Häradskär Fyr*.
1241. Sverige. Bottniske Bugt. Örskär Fyr NE. Somærke udlagt.  
(U. f. s. Nr. 36/1741. Stockholm 1941.)  
Stagen uden Topbetegnelse er udlagt N. for 6,3 m-Grunden paa  $60^{\circ} 33',_{00}$  N.  $18^{\circ} 25',_{90}$  E., c. 2 Sm NE. for *Örskär Fyr*.  
(E. f. S. Nr. 35/1218 1941.)
1242. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Holmögådd. Kendeligt Punkt.  
(U. f. s. Nr. 36/1740. Stockholm 1941.)  
Et Tremmetaarn, hvis Top er 29,9 m over Havet, er midlertidigt opført paa  $63^{\circ} 35',_{58}$  N.  $20^{\circ} 45',_{90}$  E.

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

1243. (T). Sverige. Sundet. Råå. Fyr midlertidigt slukket.  
(U. f. s. Nr. 36/1748. Stockholm 1941.)  
Paa Grund af forskellige Arbejder ved Havnefyret i *Råå* paa c.  $55^{\circ} 59'$  N.  $12^{\circ} 45'$  E. vil dette blive holdt slukket i Tiden : 3.—6. September 1941.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1244. Sverige W.-Kyst. Drivende Miner og Sprængbojer.  
(U. f. s. Nr. 36/1766. Stockholm 1941.)  
Et stort Antal drivende Miner og Sprængbojer er i den sidste Tid rapporteret langs hele den svenske W.-Kyst. Det tilraades de søfarende langs Kysten at holde skarpt Udkig efter Miner.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE

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

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

*Scandinavian Shipowners*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

### ANKERSPIL LOSSESPIL STYREMASKINER

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESSELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellnelekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagnings af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Daad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Daad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besorges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossapparater 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 Fyrilinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtetønder og flere Fyrilinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Filialer ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—60 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 8 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. 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 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3800 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 0,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappogrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T.. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt bølgede. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmodie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den forløbne Uges Krigsoperationer paa Havet har Digen bragt Søkrigen frem i Rampelyset. Ikke fordi nogen større militær Interesse har været knyttet til disse Begivenheder, men paa Grund af, at en politisk Udvikling, hvis Hovedlinie længe har været synlig, maaske vil blive stærkere accentueret, som en direkte Følge heraf.

Allerede ved U. S. A.'s Besættelse af Island kunde man, med Rigskansler Hitlers Tale *in mente*, forudse, at det før eller senere vilde komme til krigerske Episoder mellem Aksemakternes paa Atlanterhavet opererende Søstridskræfter og U. S. A.'s Flaadeenheder. Den første Begivenhed af denne Art har nu fundet Sted mellem en tysk Undervandsbaad og den amerikanske Destroyer »Greer«. For Tysklands Vedkommende synes Sagen at være afsluttet med Udsendelsen af den officielle Erklæring, der lægger Skylden for Episoden paa U.S.A. — Den amerikanske Reaktion kendes endnu ikke, idet den Tale, som Præsident Roosevelt skulde have holdt i Tirsdags, og hvori man ventede, at Amerikas Standpunkt vilde blive klarlagt, er bleven udskudt til Fredag Morgen, men hvis den amerikanske Presses Foruddiskontering af Talens Indhold kan tillægges nogen Betydning, er der Grund til at tro, at den amerikanske Præsident i endnu mere utvetydige Vendinger end tidligere vil give Udtryk for Amerikas Standpunkt, ligesom der kan ventes en officiel Erklæring om de Foranstaltninger, der vil blive truffet for at gennemtvinge, at dette Standpunkt respekteres. Til »Greer«-Episoden kommer yderligere Sænkningen af en amerikansk Damper i Rødehavet af en ikke identificeret Flyvemaskine, saa Præsident Roosevelt vil have tilstrækkeligt med konkrete Emner at tale om.

Er den politiske Udvikling, der influerer paa Skibsfartens Vilkaar, saaledes fuld af mange Muligheder, saa synes den fragtmæssige Side, i hvert Fald hvad de af England og U. S. A. kontrollerede Omraader angaar, at være fuldstændig uforandret. Tonnageknapheden er utvivlsomt stadig lige stor, men de faa Reguleringer, der har fundet Sted i den forløbne Uge, har været i nedadgaende Retning. Af kurante Noteringer skal nævnes: Kul Hampton Roads/Rio, \$ 8.50, Lower Plate, \$ 9. Hørfro Santa Fe/Edgewater \$ 24.50 og Buenos Aires/Vancouver \$ 23. Der er stadig stærk Efterspørgsel efter Erts fra saavel Forindien som fra Syd- og Vestafrika til USNH. Raten for disse Laster er uforandret. Amerikansk Tonnage er igen sluttet for Salt fra Aden til Calcutta til 30 Rupees, hvorimod der for en Ladning Salt fra Port Said til Calcutta kun er betalt 46/6 d., hvilket er en Nedgang paa 3/-. Paa de frie Markeder noteres stadig Korn til Portugal, saavel fra Northern Range som fra River Plate. Raterne for disse Ordre er nominelt uforandret, d. v. s. \$ 55 River Plate/Lissabon og 115 Cents per 100 lbs. Northern Range/Lissabon. I Vestindiafarten sluttet handy Tonnage stadig til \$ 7.50 for Rundture, men for en finsk Baad skal der, iflg. svenske Meddelelser, kun være betalt \$ 4.80 for en River Plate Rundtur, Levering og Tilbagelevering USNH.

I vore hjemlige Trades er der stadig jævn god Beskæftigelse. Der er stadig forskellige Kornlaster fra

Danmark til Norge til omkring n. Kr. 16/18.- afhængig af Størrelse, Last- og Lossehavn, ligesom der er enkelte Salpeterlaster fra Skiensfjord til Danmark til omkring Kr. 18.-. Iøvrigt er der mange Træmasseordrer, saavel fra Norge som fra Sverige og Finland, ligesom der stadig kommer nye Sallaster i Markedet fra Tyskland til forskellige skandinaviske Destinationer. Raterne for alle disse Laster er i det store og hele uforandrede. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været begrænset Aktivitet.

### »MALAYA«

Atter er der kommet Meddelelse om, at to gode danske Skibe er gaaet tabt og at en lang Række danske Sømand har mistet Livet under Udøvelsen af deres Gerning.

Ifølge modtaget Indberetning er det »Det østasiatiske Kompagni« tilhørende Motorskib »Malaya« krigsforlist paa Rejse i engelsk Fart. Af Besætningen er følgende omkommet:

Kaptajn *Vilhelm Kragelund*, Hellerup.

1. Styrmand *Niels Bo Vilh. Schrader*, Hillerød.

2. Styrmand *Jakob Brønnum Fausing*, København.

3. Styrmand *Georg Carl Heinrich Vilh. Nielsen*, Rødovre.

Telegrafist *Knud Clemens Kjerulff*, Frederiksberg.

Matros *Kaj Elmer Larsen*, Skelskør.

Matros *Hans Erik Hartvig*, Hellerup.

Matros *Niels Peter Sørensen*, Gerhese, Belgien.

Matros *Peter Wilh. Marius Jensen*, Aarhus.

Matros *Egon Foldager*, Sunds, Jylland.

1. Maskinmester *Robert Hughes*, Hellerup.

2. Maskinmester *Egun Edmund Hansen*, København.

4. Maskinmester *Egon Marius Jensen*, Horsens.

Elektriker *Einer Axel Andersen*, København.

Maskinassistent *Axel Matis Thestrup*, Nakskov.

Maskinassistent *Carl Christian Fred. Nielsen*, København.

Motormand *Theod. Vald. Aug. Sev. Ellesøe*, København.

Motormand *Aksel Herman Jensen*, København.

Motormand *Carl Axel Poulsen*, Antwerpen.

Hovmester *Volmer Richard Sivertsen*, København.

Kok *Herman Rasm. Peder Pedersen*, Kerteminde.

Kok *Alfred Wurtz Sørensen*, Randers.

Bager *Kaj Harald Henriksen*, Bøjden pr. Faaborg.

Messeopvarter *Christian Søvdahl Pedersen*, København.

M/S »Malaya«, der maalte 8654 Registertons brutto, var bygget i 1921 i København.

Vi bragte i sidste Nummer Meddelelse om, at Kaptajn *Kragelund* og Maskinchef *Hughes* var død i Udlandet, og det forløb allerede da, at den danske Skibsfart var ramt af en ny og forfærdende Katastrofe, men at Ulykkens Omfang skulde være saa stort, havde man dog ikke ventet.

Det er et af den danske Handelsflaades smukkeste Skibe, der her forsvinder samtidig med, at 24 danske Søfolk har fundet Døden ved denne ulykkelige Hændelse.

1. Styrmand *Niels Bo Vilhelm Schrader* var 40 Aar. I sin tidlige Ungdom fo'r han paa Langfarten, og efter at have taget sine Navigationseksaminer, kom han i 1926 ind i Ø.K. I en ung Alder avancerede han til 1. Styrmand. En Tid lang var han i Land og havde Tilknytning til Firmaet *Iver C. Weilbach & Co.*, men Seen drog ham atter tilbage. Han blev da 1. Styrmand paa »Malaya« — det Skib, som han nu er gaaet ned med. Han efterlader sig sin gamle Mor.



»Malaya«, der for Krigen gik i fast Fart i Kompagniets Bangkok-Rute, var et af de ældste Motorskibe. Det var et smukt og moderne Motorskib, der paa værdigste Maade har repræsenteret Danmark ude under Tropesolen. Det lastede 13.400 Tons d.w. og var bygget i 1921 hos Burmeister & Wain.

#### »CHILEAN REEFER«

Der udsendtes Onsdag officiel Meddelelse om, at J. Lauritzens Motorskib »Chilean Reefer« er krigsforlist paa Rejse i engelsk Fart. En af Besætningen, Jungmand *Peter Ryberg Hjort*, der havde sit Hjem i Brørup, er omkommet.

Jungmand Peter Ryberg Hjort, der var 19 Aar, var Søn af Snedkermester Hjort i Brørup, og har sejlet med det forulykkede Skib i 2½ Aar.

»Chilean Reefer« blev færdig fra Nakskov Skibsværft i 1936. Det lastede 2350 Tons d.w. og hørte til den Serie af seks moderne Frugtskibe med Kølerum i Lasten, som Rederiet J. Lauritzen i Aarene 1935 og 1936 lod bygge for et enkelts Vedkommende paa Værftet i Helsingør, Resten paa Nakskov Skibsværft. Disse Skibe vandt med deres elegante Linier og deres gennemført moderne Udstyr almindelig Beundring ikke alene herhjemme, men overalt i Verden, hvor de kom frem. Senere er to nyere og noget større Skibe af denne Type — »Egyptian Reefer« og »Indian Reefer« — kommet til.

Et Søsterskib til »Chilean Reefer« — »Canadian Reefer« — krigsforliste i Nærheden af den spanske Kyst i Vinteren 1940.

#### DANMARKS INDUSTRIEXPORT

Dansk Industri har i første Halvdel af 1941 gennemført en Eksport af samme Værdi som i det foregaaende Halvaar, i Følge Industriraadets Opførelse. Værdien blev i Aar 130 Mill. Kr. mod 134 i sidste Halvdel af 1940, medens Eksporten i første Halvdel af 1940 kun androg 110 Mill. Kr. Sammenlignet med 1939, da Eksporten i første Halvdel udgjorde 199 Mill. Kr., er Nedgangen betydelig, men i Betragtning af Øjeblikkets Situation maa Resultatet i Aar siges at være godt. Dansk Industri er jo i den nuværende Stilling udelukket fra en lang Række Markeder, men det maa dog siges, at Industrien gennem Omlægninger o. l. har forstaaet at udnytte de Vilkaar, den har maattet arbejde under. Der foreligger endnu ikke tilgængelige Tal, men det er Maskinindustrien, der har trukket den største Part af Læsset. Tyskland indtager naturligvis en dominerende Stilling som Afgifter, men i videst muligt Omfang er Eksporten gennemført til Sverige, Finland, Norge, Italien, Belgien, Holland, Schweiz og de Lande i Sydøsteuropa, som har været tilgængelige. Med Spanien er nylig sluttet en Handelsoverenskomst, og der forhandles med Frankrig og Portugal, mens Sovjetruslands 30 Mill. er gaaet tabt.

#### PENGEMARKEDET

Ikke blot Nationalbankens, men ogsaa de københavnske Hovedbankers Maanedsbalancer, viser at de ledige Penge i betydelig Udstrækning vandrer til Hovedbankerne og fra dem videre over i Nationalbanken, hvor de ikke indtjener nogen som helst Forrentning.

Nu foreligger Hovedbankernes Balancer pr. Udgangen af August.

At der for Hovedbankernes Kassebeholdninger er fortsat yderligere Stigning, er ikke andet eller mere end hvad der kunde ventes. Der er for de 3 Hovedbanker en samlet Stigning i Kassebeholdningerne fra godt 669 Mill. Kr. til 715,38 Mill. Kr.

At der ligger en vis Inflations-Trusel i de stadig forøgede, ledige Mængder Kapital, som ikke paa normal Vis kan anvendes i Omsætningen og Erhvervslivet, er desværre rigtigt nok.

Et ikke uinteressant Moment i Hovedbankernes

Balance for August er, at Bankernes Obligationsbeholdning praktisk talt er helt uforandret.

Tilsammen har de en Obligationsmasse paa 371,87 Mill. Kr. mod ved Udgangen af Juli ca. 371,8 Mill. Kr. Bankerne har — saaledes som Udviklingen i Obligationsmarkedet har formet sig — ikke været nødt til paa nogen Vis at støtte Markedet gennem Opkøb af Obligationer. Men Bankerne har paa den anden Side heller ikke fundet sig foranlediget til under Hensyn til det faste Obligationsmarked at frigøre sig for større eller mindre Dele af Obligationsmængden. Man har holdt Stillingen.

Bankbalancerne viser, taget som Helhed, tydeligt den store Pengerigelighed herhjemme. Det man maa ønske er, at der snart kunde vise sig en normal Anvendelse af disse ledige Pengemidler.

#### DAMPSKIBSSELSKABET »DANNEBROG« UDVIDER KAPITALEN

Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Dannebrog« har indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling den 17. September med Forslag til Vedtægtsændringer paa Dagsordenen.

Den nuværende Aktiekapital, der er paa 2,800,000 Kr., skal fordobles til 5,600,000 Kr. Tegningskursen bliver 150, og de nye Aktier deltager i fuldt Udbytte for indeværende Regnskabsaar. Tegningsretten forbeholdes de gamle Aktier.

Bestyrelsen forelægger desuden Generalforsamlingen Forslag om, at Aktionær-Repræsentanternes Antal i Bestyrelsen mindst skal være tre og højst fire. I de nuværende Vedtægter er det højeste Antal fem. Desuden faar Bestyrelsen Bemyndigelse til at supplere sig i Tilfælde af Vakance. Endelig sættes Bestyrelsens Honorar op fra 2½ til 3 pCt. af det aarlige Nettooverskud til lige Deling. Minimumshonoraret forhøjes samtidig fra 1000 til 2500 Kr. pr. Medlem.

Den gamle Bestemmelse om, at den korrespond. Reder »honoreres med 3 pCt. af Driftsoverskudet, dog ikke under 1500 Kr. aarligt for hvert af Selskabets Skibe, og iøvrigt efter Overenskomst med Bestyrelsen«, ændres til, at »den korresponderende Reder honoreres med 5 pCt. af det aarlige Nettooverskud, dog med et Minimum af 1000 Kr. for hver 1000 Tons Dødvægt, Selskabet ejer, og iøvrigt Indtægter som Skibsmægler«.

#### FRANKRIGS HANDELSFLAADE

For Tiden disponerer Frankrig over en Handelsflaade paa tilsammen 1.516.745 Brutto Tons. Om trent lige saa meget Tonnage blev ødelagt under Krigen eller er udenfor Redernes Kontrol. Der er foretaget en officiel Undersøgelse af den franske Handelsflaades Forhold, og det viste sig, at der under Krigen gik 265.979 Brutto Tons tabt, og siden Vaabenstilstanden er 57.000 Tons krigsforlist. I fremmede Havne laa der 410.500 Brutto Tons. Endvidere blev 33.000 Brutto Tons anvendt som Hjælpeskibe for den franske Marine. Disse Tal viser, at det er vanskeligt at opretholde Frankrigs Forsyninger, og en Forøgelse af Tonnagen kan kun ske langsomt saa længe Krigen varer. For Tiden bygges der paa franske Værfter nogle hurtiggaaende Lastskibe, nogle med Fryseanlæg, to Passagerskibe samt en Del mindre Skibe.

#### U. S. A.s SKIBSSALG

Det meddeles fra De Forenede Staters Skibsfarts-kommission, at U.S.A. i 1940 og hidtil i indeværende Aar har solgt 285 gamle Skibe med en samlet Tonnage af 1.005.755 Brutto Tons til Udlandet. Af disse er 113 Skibe paa 415.302 Brutto Tons leveret til England. For øvrigt er der leveret 184.965 Brutto Tons til Panama, 86.822 til Brasilien, 59.230 til Canada, 58.677 til Belgien, 49.229 til Frankrig, 42.112 til Grækenland, 30.245 til Filippinerne, 25.191 til Spanien og 11.292 Brutto Tons til Thailand. Fjorten andre Lande har faaet under 10.000 Tons hver.

## U. S. A. s OLIEPRODUKTION

De Forenede Staters Olieproduktion har nu naaet Rekordhøjde som Følge af Oprustningskonjunkturen. Samtidig er Produktionen gaaet tilbage i Venezuela. Dette sydamerikanske Lands Befolkning lever saa godt som udelukkende af Olieindustrien. I 1938 bestod saaledes 93,3 pCt. af Landets samlede Eksport af Mineralolieprodukter. I 1939 blev der eksporteret 198 Mill. Fade, i 1940 dalede Eksporten til 178 Mill., og i de første fire Maanedere i Aar til 52 Mill. Fade, hvilket vil sige, at 1941 vil give en yderligere Eksportnedgang paa omkring 20 Mill. Fade. Noget lignende gør sig til en vis Grad gældende for Mexiko, hvor Produktionen i første Kvartal i Aar udgjorde 9677 Mill. Fade mod 10,097 Mill. i samme Kvartal i Fjor.

De Forenede Stater brugte i 1940 ialt 178 Mill. Tons Mineralolieprodukter. For indeværende Aar anslaaes en amerikansk Forbrugsstigning paa 11,3 pCt., forudsat Transportvanskelighederne ikke gør en saadan Stigning umulig. Dermed vil man have naaet alle Tidens Rekordforbrug.

Den usædvanlig stærke Forbrugsstigning følges af en lige saa stærkt stigende Raaoljeproduktion i U.S.A., saavel som en stadig mere intensiv Udnyttelse af Raffinaderierne. Saaledes viste den daglige Raaolieproduktion for Ugen 10.—16. August ny Rekordhøjde paa 3.953.000 Fade mod 3.911.000 Ugen forud.

Ogsaa Prisudviklingen for Mineralolieprodukter tyder paa en Højkonjunktur. For et Aar siden var Prisen paa Raaolje 0,96 Dollar pr. Fad, mens Prisen paa New Yorks Varebørs den 20. August var 1,11 Dollar, altsaa en Stigning paa ca. 15 pCt.

## SVERIGES HANDELSFLAADE

I følge det svenske Kommerskollegiums foreløbige Opgørelse over den svenske Handelsflaade er denne i Juli Maaned blevet formindsket med 9 Skibe paa 18.951 Brutto Tons. Ingen nye Skibe er tilmeldt Skibsregistret i Maanedens Løb. Derimod er 4 Dampskibe paa 4.320 Brutto Tons og 2 Motorskibe paa 12.166 Brutto Tons krigsforlist. En Damper paa 146 Tons og et Motorskib paa 53 Tons er blevet ophugget, og en Damper paa 358 Tons er solgt til Udlandet. Ved Maanedens Udgang bestod Handelsflaaden af 770 Dampskibe paa 690.921 Brutto Tons, 488 Motorskibe paa 706.797 Tons samt 903 Motorsejlskibe paa 83.851 Tons og 6 Sejlskibe paa 2.650 Tons. De to sidstnævnte Grupper er uforandrede. For ti Aar siden bestod Handelsflaaden af ca. 2.500 Skibe paa 1.735.000 Tons.

Indtil 15. August fra Krigsudbruddet i September 1939 er ialt 102 svenske Skibe paa ialt 263.368 Brutto Tons gaaet tabt paa Grund af Krigen. Ialt er 762 Personer omkommet.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nordens største Sandsugedamper

A/S Carl Nielsen, København, faar for Tiden bygget en stor ny Sandsugedamper, der forleden blev søsat.

Det nye Skib, der fik Navnet »Carl Nielsen« efter Virksomhedens Stifter, har en Længde af 51 Meter, en Bredde af 10 m og et Dybgaende paa 4½ Meter, faar et Lasterum paa 500 Kubikmeter, og iøvrigt udstyres det med alle moderne Hjælpemaskiner til dette specielle Brug.

Hovedmaskineriet kommer til at bestaa af en af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeris moderne Dampmaskiner paa 600 HK. Skibet udstyres med gode komfortable Bekvemmeligheder for Besætningen.

Sandsugedamperen »Carl Nielsen« vil i Løbet af kort Tid faa indsat sit Maskineri, hvorefter den straks paabejgder sit Arbejde med at bringe Grus og Sand fra Havbunden i vore Farvande til Brug for Byggeriet baade i København og Provinsen.

Med denne Nybygning raader Firmaet Carl Nielsen over 7 Sandsugedamper, nemlig »Carl Nielsen«, »Storebjørn«, »Stenbjørn«, »Trafik«, »Hesselø«, »Baldor« og »Avance«.

### Maskinist-Undervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den nu afsluttede Haandværkerprøve havde indstillet sig 28 Eksaminander, som alle bestod Prøven.

### Dieselmotorskibet med Kulgas

I vort Nummer for 15. August omtalte vi den nye Skibs-type med kulfyret Dieselmotor fra Burmeister & Wain. B. & W.s Direktør, Ingeniør C. A. Møller har givet nogle supplerende Oplysninger til »Norges Handels- og Søfartstidende«, hvoraf vi nævner følgende:

Det Skib, vi nu er gaaet i Gang med at bygge, adskiller sig meget væsentligt fra tidligere udførte Konstruktioner, idet vi denne Gang vil bygge et 3000 Tons Skib med en Længde paa 81 m og med en Hovedmaskine, som udvikler 1250 HK, svarende til 950 EHK, ved 140 Omdr. pr. Minut. Maskinen, som skal drives med Kulgas i Stedet for Olie, udføres som normalt 4-takts Dieselanlæg, dog med specielle Indsugningsventiler, medens Brændelsventiler og Brændelspumper udelades, og der paamonteres Apparater for elektrisk Tænding.

I vore Gas-Dieselmotorer anvender vi for Tiden to forskellige Systemer, et med elektrisk Tænding, og et med Brændelsolietænding, altsaa en Kombination af Gas og Olie, idet vi anvender det Anlæg, vi under de givne Forhold finder mest fordelagtigt. Da der for Tiden her i Landet ingen Olie stilles til Disposition for større Trampskibe, har vi i det foreliggende Tilfælde anvendt Systemet med elektrisk Tænding, og der er ikke Tale om noget særligt Hjælpemaskineri til Start af Gasmotoren, bortset fra den lille Hjælpeløser, som er nødvendig for Opfyrring af selve Generatoren, uafhængig af Tændingssystemet.

Under Drift i Søen leveres der kun Gas fra Hovedgeneratorerne, hvoraf der findes to, medens Hjælpemaski-

nerne under Ophold i Havn faar Gas fra en mindre, separat Generator. Hele Gasanlægget anbringes foran for Maskinrummet og fylder i dette Tilfælde fem Spantefag, hvilken Længde indbefatter Bunkers til 20 Døgns »fuld Kraft«. Som Brændsel anvendes almindelige, gode Bunkerkul, og for Hovedmaskinen inklusive Hjælpemaskineri regnes med et Forbrug paa 0,3 til 0,35 kg pr. IHK, baseret paa en Brændværdi af 7000 kg Kalorier.

Betjeningen af Generatorerne er yderst simpel, idet Kulpaafyldningen er gjort automatisk og styres af Kulhøjden i Siloen.

Generatorerne er forsynet med lukket Indsugning, som er ført til fri Luft, og da der i hele Systemet hersker Undertryk, er det udelukket, at eventuelle Utætheder kan give Anledning til, at Gassen trænger ud i Maskinrummet. Sammenlignet med et tilsvarende udført Dampskib er Pladskravet ringe, idet Længden af Maskinrummet plus Bunkers er 13 pCt. mindre for Gas-Dieselskibet til Trods for, at dets Aktionsradius er forøget med ca. 70 pCt.

### Argentinsk Damper for første Gang til Sydafrika

Den 1. August afgik den argentinske Damper »Jose Menendez«, tilhørende Compañia Importada y Exportadora de la Patagonia i Buenos Aires til Kapstaden uden at foretage Anløb under Vejs. Skibet medførte 30 Passagerer og 3000 Tons Fragtgods, Uld, Huder, Levnedsmidler og andre argentinske Produkter. Fra Kapstaden skal den argentinske Damper gaa videre til Durban og derfra tilbage til Buenos Aires.

### Japan—Chile Farten

Chile har fra japansk Side faaet Tilsagn om, at japanske Skibe stadig vil anløbe Chile. I Begyndelsen af August lastede 2 japanske Skibe 2500 Tons Kobbererts som Del af en Kontraktillevering paa 9000 Tons. Der har været Forhandlinger om, at de japanske Skibe til Tilbagerejsen skal indtage Olie i Zorritos i Peru.

### »Sven Salen« grundstødt

Det nye Motorskib »Sven Salen« af Stockholm, 3650 Nettotons, stødte, efter hvad T. T. meddeler fra Kalmar, forleden paa en undersøisk Hindring. Motorskibet blev stærkt beskadiget i Forskibet og sprang læk flere Steder.

### Yderligere ¾ Million til Fiskerflaaden

Der er tidligere paa Landbrugsministeriets Budget bevilget 1 Million Kr. som Tilskud og Udlaan til Nybygning af Fiskefartøjer og Udskiftning af Motoranlæg i Fiskefartøjer. Der er indkommet 148 Ansøgninger om Nybygninger og 166 Ansøgninger om Motoranlæg, og heraf er der givet Tilsagn om Laan og Tilskud til 61 Nybygninger til et samlet Beløb af 760.000 Kr. samt til 84 Motoranlæg til et samlet Beløb af 760.000 Kr., og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri har derefter nu af Finansudvalget faaet en yderligere Bevilling paa 750.000 Kr.

Isvinteren foraarsagede forskellige Skader for Fyr- og Vagervæsenet, og til Anskaffelse af nyt Materiale, hvortil der tidligere er bevilget 100.000 Kr., bevilgedes forleden yderligere 50.000 Kr.

#### Redningsdaad belønnet

Besætningen paa Esbjergkutteren »Talona« udførte den 10. September 1939 paa Vesterhavet en Redningsdaad, idet den reddede syv Mand af Besætningen paa det finske Barkskib »Olivebank«, der var minesprængt. Bestyrelsen for Esbjerg Fiskeriforening indstillede de fire Redningsmænd til en Belønning af Kaptajn Wittusens Mindelegat under Kronprins Frederiks Fond, men først nu er det lykkedes at komme i Forbindelse med to af Redningsmændene. Disse har ved en Højtidelighed faaet overrakt hver 200 Kr. og en Erindringsgave. »Talona« Skipper, der ogsaa skulde have Erindringsgaven, opholder sig i fremmed Havn, og den fjerde Mand af Kutterens Besætning er kommet af Dage ved en Mineekspllosion. Hans Forældre har faaet Mindegaven overrakt.

#### Havneingeniørernes Aarsmøde

Stads- og Havneingeniørforeningen i Danmark, der i Aar har bestaaet i 40 Aar, har afholdt sit 3 Dages Aarsmøde i Vejle. Formanden, Stadsingeniør Lassen, Kolding, aflagde Beretning, og Kassereren, Stadsingeniør Vestergaard, Gentofte, oplæste Regnskabet. Af Bestyrelsen afgik Formanden og Kassereren, og da ingen af dem ønskede Genvalg, nyvalgtes Kommuneingeniør Rastrup, Lyngby, og Stads- og Havneingeniør Fogtmann, Nørre Sundby. Stadsingeniør A. T. Jørgensen, Helsingør, der i Forvejen var Medlem af Bestyrelsen, valgtes til Formand. Til næste Aars Mødested valgtes Odense.

#### En Model af den gamle »Georg Stage«

Den 74-aarige Skibstømrer E. Thiesen, Bombebøssen, har det sidste 1½ Aar fremstillet en Model af Fuldriggen »Joseph Conrad«, den tidligere »Georg Stage«, og den er nu udstillet i Vinduet, Bredgade 76.

Modellen er udført efter de originale Tegninger fra 1882, og alle gamle »Georg Stage«-Drenge vil fryde sig over at se den.

Hr. Thiesen har lavet adskillige Skibsmodeller, men dette Arbejde bliver det sidste fra den gamle Sømands Haand. Hans svage Syn har sat Punktum for denne Beskæftigelse.

#### Krigsrisikopræmier i Japan

Paa det japanske Søforsikringsmarked er Krigsrisikopræmierne blevet forhøjet, saa at de nu for Skibstrafik til og fra Fransk Indokina er steget med 2 pCt. til 5 pCt., for Skibstrafik til de enkelte kinesiske Havne med 1 pCt. til 3 pCt.

De tre japanske Rederier Kawasaki Kisen Kaisha, Osaka Syosen Kaisha og Yamasita Kisen Kaisha, der tidligere var Medlemmer af La Plata Konferencen, har nu trukket sig ud af denne.

#### Nye norske Rederier

I Bergen er grundlagt et nyt Rederi, Eilert Lunds Rederi, som vil drive Fragtfart mellem norske Havne. Med samme Formaal er et andet Rederi blevet stiftet under Navnet Aktieselskabet Momento i Farsund.

#### Vintersejladens til Bornholm

For Vintersejladens Vedkommende synes der fra 1. Oktober at ville blive etableret et Samarbejde mellem Dampskibsselskabet af 1866 og Østbornholmske Dampskibsselskab. Der har været ført Forhandlinger mellem de to Selskaber om Sagen, og det menes, at Fartplanen vil blive fastlagt saaledes, at Damperen »Østersøen« udfører to ugentlige Ture mellem København og Rønne, mens Østbornholmskes Damper »Carl« besørger en Rejse paa Rønne og en paa de østbornholmske Havne.

Et saadant Arrangement vil bringe Fordele i Form af Besparelser paa forskellige Omraader, og med de fire ugentlige Forbindelser mellem København og Bornholm vil man være i Stand til fuldt ud at besørge Vintertrafikken med Post og Passagerer.

Forhandlingerne om den her skitserede Nyordning af Trafikken mellem København og Bornholm har været ført mellem Direktør Thorkil Lund, Rønne, for 66-Selskabet, og Formanden i Østbornholmskelskabet, Direktør E. Sonne-Hansen, Nexø.

#### Nyt spansk Rederi

For nylig er i Madrid stiftet et nyt Rederiselskab »Conesa« med en Kapital af 15 Mill. Pesetas. Tre Storbanker, Hispano, Banesto og Central, er Deltagere og ligeledes en Række kendte storindustrielle Foretagender. Rederiet vil overtage Naviera Bidasoas Flaade, der bestaar af Damperne »Candina«, »Urola« og »Ulia« paa ialt 14.000 B.R.T., og drive Trampfart.

#### Skibsfarten gennem Panama Kanalen

I Maj var Tallene for Skibsfarten gennem Panamakana-

len de laveste i mange Aar, men i Juni gik Tallet yderligere ned, og har ikke været saa lavt siden November 1922. Ialt passerede 349 Skibe i Juni Kanalen.

Samtidig sluttede Regnskabsaaret 1940/41 med Juni Maaned og viste et samlet Trafiktal af 4727 oceangaaende Skibe og en Indtægt paa 18.190.379,36 Dollars. Det vil sige godt 3 Millioner mindre end forrige Aar. Gennemsnittallet for daglig Trafik var sidste Regnskabsaar 12,95 mod 15,97 i Regnskabsaaret 1939/40.

#### Øget svensk-norsk Vareudveksling

Efter Forhandlinger i Stockholm er der truffet Overenskomst om en vis Udvidelse af den svensk-norske Vareudveksling i Aar. Efter de tidligere opstillede Planer regnede man med en Vareudveksling for 1941 paa sammenlagt ca. 120 Mill. Kr. Udførslen fra Sverige omfattede bl. a. visse Kvantiteter Levnedsmidler, nemlig 10.000 Tons Korn, 2450 Tons Ærter og Bønner, 1000 Tons Sukker, 1000 Tons Sirup, 500 Tons Kødkonserver samt 210 Tons Frø til Udsæd. Ifølge den nu trufne Tillægsoverenskomst regner man med, at den svensk-norske Vareudveksling i indværende Aar udvides udover den tidligere beregnede Ramme med ca. 4 Mill. Kr. i hver Retning gennem øget Indførsel fra Norge af hovedsagelig Sild, Mineraler samt visse Metalfabrikata m. m. og Eksport til Norge først og fremmest af Maskiner, Jern og Staal m. m.

#### Gammel Svitzer-Baad moderniseres

Den gamle Bjærgningsdamper »Freja«, som Svitzer i de sidste fire Aar har haft oplagt ved Orlogsværftet, er nu afsejlet til et herværende Værft, hvor den skal underkastes en meget grundig Reparation og en omfattende Modernisering.

Disse Arbejder vil staa paa i flere Maaneder.

#### Ændringer i Store Bælt Overfarten

Forbindelse mellem Landsdelene ændredes 10. September, idet Statsbanerne fra denne Dato gennemførte et Par vigtige Forandringer i Trafikken.

Da Mørketiden nu er inde, vil D.S.B. ikke mere sejle Passagerer over Store Bælt om Aftenen. Færgen, der gaar fra Korsør Kl. 19,20, vil fra d. 10. ikke mere tage Passagerer med. Toget, der gaar fra København Kl. 16, faar følgelig ikke mere Forbindelse med Fyn. Skal man over Store Bælt, kan man ikke køre fra København senere end med Toget Kl. 12,35.

Samtidig sker der en Ændring i Godstrafikken, idet Aftentoget fra København, der medfører Post, Il-Stykgods og Banepakker til Jylland og Fyn, fra d. 10. afsendes et Par Timer tidligere end nu. Den tidligere Afgang bevirker, at Statsbanerne ikke kan naa at faa Il-Stykgods med dette Tog, med mindre det er indleveret paa Godsbanegaarden senest Kl. 16. Gods, der indleveres efter Kl. 16, maa vente til næste Dag.

#### Tankskibets Opfinders 100 Aars Dag

Forleden blev der i Tønsberg i Norge afsløret et Monument for Tankskibets Opfinder, Skipperen *Euen Tollefsen* fra Nøtterøy. Det var da 100 Aar siden denne Foregangsmand paa Skibsfartens Omraade blev født. Monumentet er 2½ Meter højt og bestaar af et Postament med hugne Relieffer, som forestiller det første Tankskib »Jan Mayn« og Nøtterøys største Tankskib i Dag. Sokelen bærer en Buste af Euen Tollefsen, udført af Billedhuggeren Carl E. Paulsen.

#### Det Stavangerske Dampskibsselskab

Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger, der raader over en Aktiekapital paa 4 Mill. Kr., har for Tiden en Flaade paa 26 Skibe og 2 Bugserbaade. Heraf er 12 Skibe indsat i Kystfart, 12 i de lokale Fart i Ryfylkefjord og 2 i Udenrigsfart. Selskabet opretholder Kystpoststrækningen Oslo-Bergen, Hurtigruten Stavanger-Oslo, Natruten Stavanger-Bergen, Hurtigruten Bergen-Kirkenes, Lokalruten Stavanger-Ryfylkefjord og Godstrafikruten Vestnorge-Stettin-Danzig-Lübeck.

#### Jubilæum

En af D.F.D.S.s kendte, dygtige Maskinmestre, *H. P. Sørensen*, fejrede forleden 30 Aars Dagen for sin Udnævnelse til 1. Maskinmester.

Han er født i Taarbæk og fik sin Uddannelse paa Kø-

## KRISTANDT & CO

Gegrundet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

## A/B NIELSEN &amp; THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

## HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.



benhavns Flydedok og Skibsværft, og efter nogle Aars Arbejde i England gennemgik han Maskinistskolen i København, hvorefter han i 1902 blev ansat i de Carlske Rederier. Udnævnelsen til 1. Maskinmester kom 8. September 1911, og han overgik sammen med den Carlske Flaade i 1920 til Det Forenede Dampskibs-Selskab.

**Cellulosefabrik i fransk Vestafrika**

Det har længe været Meningen, at den franske Stat skulde anlægge en Cellulosefabrik i Fransk Vest-Afrika, for i denne Del af Imperiet at faa Forsyninger af Papir til Emballage til Bananer og andre Eksportprodukter. Planen vil nu blive til Virkelighed, og det er en kendt Paris-Svensker, Sveriges mangeaarige Repræsentant i det internationale Handelskammer, *Thor Carlander*, som har faaet Opgaven overdraget af den franske Regering. Fabrikken skal opføres i Nærheden af Abidjean paa Elfenbenskysten, og den skal producere 3000 Tons Cellulose.

**Fra tyske Værfter**

Paa de tyske Værfter er man for Tiden travlt beskæftiget med Bygning af nye Skibe til Marinen og Handelsflaaden. Ifølge N. H. & S. T. er man i Øjeblikket i Gang med at bygge et Last- og Passagerskib paa 36.000 Brutto Tons til Hamburg-Amerikanlinjen. Dette Skib nærmer sig altsaa i Størrelse de store Ruteskibe »Europa« og »Bremen« paa henholdsvis 49.746 og 51.731 Brutto Tons.

**Søfartens Bibliotek**

Søfartens Bibliotek har udsendt sin Beretning for Tiden fra 1. Januar 1940 til 31. Marts 1941. Det hedder bl. a. deri:

Søfartens Bibliotek, der blev stiftet i 1939 med det Formaal at skaffe alle danske Søfarende samme Adgang til Læsning som Befolkningen i Land, har i Regnskabsaarets Løb udsendt 112 Skahe med ialt 5.606 Bøger, saaledes at der pr. 31. Marts ialt var udsendt 164 Skahe med tilsammen 9.210 Bøger til Handelsmarinen.

Virksomheden er dog blevet en Del hæmmet paa Grund af den nuværende Situation, hvor Biblioteket ikke kan komme i Forbindelse med en Mængde danske Skibe.

Marinens Skibe har faaet tilsendt 5.380 Bøger. De udsendte Bøger har tilsammen været udlaant om Bord ca. 45.500 Gange. Dette Tal er dog ikke helt nøjagtigt, da ikke alle Skibe med Bøger om Bord har kunnet indsende Bogkortene, fordi de er uden Forbindelse med Hjemlandet. For Marinens Vedkommende har Udlaanet været 8.422 Bind, og Udlaanet i Land til hjemmeværende Søfarende og deres Paarørende har været 6.076 Bind, saaledes at ca. 31.000 Udlaan falder paa Handelsmarinens Skibe.

Biblioteket har i Regnskabsaarets Løb anskaffet 5.697 Bøger og ejede pr. 31. Marts 1941 ialt 21.713 Bøger.

Det har været en stor Hjælp for Biblioteket, at det har mødt Forstaaelse og Interesse for dets Opgaver fra alle Sider, og Biblioteket er meget taknemligt for de mange Bidrag og Boggaver, det har modtaget. Boggaverne aflaster dets Budget for Nyindkøb og har navnlig været af Betydning for den nyoprettede Studiesamling, idet denne har faaet en hel Del ældre Fagbøger af historisk Interesse, som det næppe havde været muligt at købe.

Fra Redere og Rederiforeninger er modtaget som Driftstilskud Kr. 7.259,40, fra Officersforeninger og Mand-skabsorganisationer Kr. 1.900, fra Kommuner Kr. 3.250, fra Legater og andre Foreninger Kr. 3.600, fra Banker Kr. 1.200, samt fra Staten Kr. 19.000 som Starttilskud.

Derimod opnaaedes ikke Driftstilskud fra Staten for dette Aar, hvorfor Regnskabet udviser et Underskud paa Kr. 20.648,43, hvilket viser, hvor paakrævet det er for Biblioteket at faa Statsstøtte.

Driftsudgifterne beløber sig til Kr. 41.483,62.

I Forbindelse med Søfartsklubben har Søfartens Biblio-

tek arrangeret 12 Underholdningsaftener for Søfolk. Til disse Aftener har der været 628 Gæster. Udgifterne til Afholdelse af Aftenerne er blevet dækket af Dansk Dampskibsrederiforening.

Bibliotekets Boglab har i dette Regnskabsaar været ret store, idet der er mistet 12 Skahe ved Forlis, samt 641 Bøger ved Skader og Kassationer paa Grund af smitsomme Sygdomme, Slitage m. m.

Værdien af Tabene ved Forlis andrager Kr. 5.826,33, hvoraf Kr. 3.770,76 er dækket af Dansk Dampskibsrederiforenings Løseforsikring, medens Resten endnu ikke er dækket.

**75 Aar**

Den 11. September fyldte Grosserer *Jens Toft* 75 Aar. Den 3. Januar i Aar var det 40 Aar siden, han løste Børgerkab som Grosserer. I 1918 var Grosserer Toft Medstifter af »Jutlandia« og overtog i 1925 Selskabet, der udvidedes til at have 5 modernø Dampere paa hver ca. 3500 Tons d.w. Grosserer Tofts tre Sonner deltager i de forskellige Afdelingers Virksomhed, men den 75aarige Grosserer forestaar selv den daglige Ledelse.

En kendt Shippingman, Fuldmægtig *Fred. Rasmussen*, der den 2. Juni i Fjor kunde fejre 60-Aarsdagen for sin Ansættelse i Skibsmægler-Firmaet *Holm & Wonsilds* Klareringsafdeling, fyldte Torsdag 75 Aar. Han er stadig i fuld Aktivitet.

**Steen Giebelhausen.**

Fra Riga er der kommet Meddelelse om, at den i sin Tid meget kendte Skibsreder *Steen Giebelhausen*, der under forrige Krig havde Domicil i København, er blevet myrdet den 24. Juni.

Steen Giebelhausen blev 62 Aar gammel og ikke mindst norske Skibsfartskredse havde han Forbindelse med, saa stærkt, saa man almindelig troede, at han var Nordmand. Det var han imidlertid ikke. Han stammede fra en gammel baltisk Handelslæggt og sine første Forretninger gjorde han i Riga i Tømmer. Siden kom han til København, der blev Hovedsædet for hans betydelige Rederi- og Handelsvirksomhed. Efter Krigen kom Kraket og der fulgte en Række vanskelige Aar for den sympatiske Mand, der fra sine Velmagtsdage havde mange Venner i Danmark. De sidste Aar tilbragte han i sit Hjemland, hvor han altsaa nu skal være død under endnu ikke fuldt opklarede Omstændigheder.

**Dødsfald**

En kendt Mand indenfor Maskinmestrenes Kreds og mangeaarigt Medlem af Foreningens Bestyrelse, Maskinmester *Ignatz Frederiksen* er død efter faa Dages Sygdom i Nyborg i en Alder af 43 Aar.

I en Aarrække var Frederiksen ansat i »Øresund« og gjorde for Tiden Tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

Gennem elleve Aar har Maskinmester Frederiksen repræsenteret de søfarende Undermaskinmestre i Maskinmestrenes Forening, og han var et meget interesseret og et initiativrigt Bestyrelsesmedlem. Han udrettede et betydeligt Arbejde for sine Kolleger, i hvis Kreds han til Gengæld var i høj Grad værdsat.

Den afdøde, der var en overordentlig sympatisk Mand, efterlader sig mange Venner.

Forhenværende Betjeningsmand ved den daværende Raketstation i Thorsminde *Simon Bukbjerg Nielsen* er død, 90 Aar gammel.

Den stoute, gamle Redningsmand var ansat ved Redningsstationen fra 1882 til 1909, og i disse Aar deltog han i Redningen af 90 Skibbrudne med Raketapparaterne.

En af Redningsvæsenets gamle, veltjente Folk, forhv. Baadmand ved Redningsstationen i Klitmøller *Martin Mortensen*, er død, 86 Aar gammel.

Mortensen, der var ansat i Redningsvæsenet fra 1893 til 1915, har deltaget i Bjærgningen af 103 Skibbrudne.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. AarRedaktør:  
AAGB HEINBERGTelefon 2070 . 12610  
samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

## AKTIESELSKAB

### KØBENHAVN

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:  
TLF. C. 3491BFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

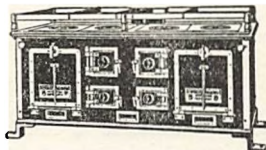
LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

## BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys - Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

## M. B. COHN

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR. 1  
AMIANTE

BRUNDLA 1848

# TUBORG

## PORTER

Export Beer



DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



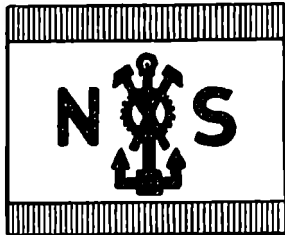
Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

# 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.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

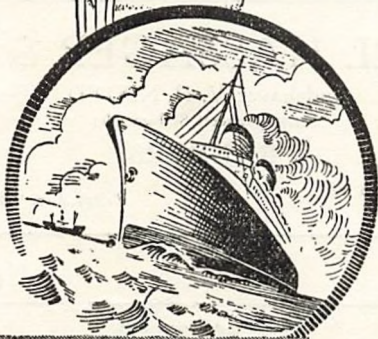
SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS



NAAR DET KOMMER AN PAA

Driftssikkerhed-  
ANVENDES  
SKF-lejer!

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770  
TELEGR. »JANBY«



KØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

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

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TELEGR. ADR.  
SCHULTZ**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

## 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

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 37

FREDAG 19. SEPTEMBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Præsident Roosevelt erklærede i sin sidste Tale, at han havde givet de amerikanske Sø- og Luftstridskræfter Ordre til at skyde »at sight« paa alle de af Axemagternes Stridskræfter, der maatte paatræffes i, hvad Præsidenten kaldte, U. S. A.'s defensive Farvande. Den amerikanske Marineminister har senere uddybet Præsident Roosevelts Erklæring og meddelt, at den amerikanske Flaade fra den 16. Sept. er bleven beordret til at overtage Beskyttelsen af Skibsfarten mellem Amerikas Østkyst og Island, hvilket er en af Hovedruterne for den engelske Ø's oversøiske Tilførsler.

Slaget om Atlanterhavet er herved traadt ind i en ny Fase, baade ud fra et politisk og militært Synspunkt. Hvilke politiske Konsekvenser denne nye amerikanske Foranstaltning, som en amerikansk Kommentator kalder for »Præsident Roosevelts begrænsede Krigserklæring til Axemagterne«, vil medføre er endnu ikke helt klart, idet det officielle Tyskland endnu ikke har fremsat nogen Erklæring herom, men der kan vel næppe være nogen Tvivl om, at dette vil ske før eller senere. Den militære Betydning, og det er i første Omgang den, der har Interesse for alle, der har med Shipping at gøre, er derimod ganske klar, idet en effektiv amerikansk Beskyttelse af al Trafik mellem Amerika og Island vil muliggøre en langt stærkere Koncentration af engelske Forsvarsmidler paa Strækningen fra Island til engelske Havne. For Fragtmarkedet faar en evt. Begrænsning i Ødelæggelsen af Handelstonnagen vel næppe nogen øjeblikkelig Betydning, idet den i hastigt Tempo stigende amerikanske Krigsmaterielhjælp til England, utvivlsomt vil fremkalde et Transportbehov, der kan absorbere al disponibel Tonnage, men i det lange Løb vil Virkningerne selvfølgelig vise sig.

Rapporterne fra de oversøiske Markeder er stadig sparsomme. I de engelske og amerikanske Interessesfærer synes Rateniveauet efterhaanden at være bleven stabiliseret, men om Forretningernes Volumen gives der ingen Meddelelser, ligesom der findes en lang Række vigtige Trades, hvorom der helt savnes Oplysninger. Af de enkelte Afslutninger, hvorom der foreligger Meddelelse i Ugens Løb, skal nævnes: Hørfrø fra Santa Fe til Vancouver blev sluttet til \$25, Fosfat fra Golfen til Sydafrika betalte \$18, og en Ladning Stykgods fra New York til Vladivostock skal have betalt 60 Cents per bale ft. — Iøvrigt søges der stadig Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, ligesom der er uforandret god Efterspørgsel efter Tonnage for Ertsladninger fra saavel Indien, Philippinerne, Syd- og Vestafrika til U. S. Atlantic. Rateniveauet for alle disse Forretninger er uforandret. Paa de saa frie oversøiske Markeder gør der sig stadig en stærk Tonnageknaphed gældende. Korn fra River Plate til Lissabon indikerer nominelt \$55, og fra Northern Range til Lissabon er Raten ogsaa uforandret, nemlig \$1.15 per 100 lbs.

I vore hjemlige Farvande er der stadig jævn god Beskæftigelse for den tilstedeværende Tonnage. Rateniveauet er selvfølgelig ikke underkastet store Ændringer, da langt de fleste Markeder som bekendt er underkastet Kontrol af enten den ene eller den anden Myndighed. Om de enkelte Trades skal nævnes, at der

stadig er stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Nordsverige til vesttyske og hollandske Havne. Der søges ligeledes Skibe for Kul i tysk Kystfart, ligesom der er ret god Efterspørgsel i Trælastfarten fra svenske Østersøhavne til Tyskland og Holland. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været ret god Aktivitet.

### FUGLEFLUGTSLINIEN

I Søndags blev de første Spadestik gjort til Fugleflugtslinien Rødby—Femern, og dermed kan man imødesee Virkeliggørelsen af en Plan, som har været under Forberedelse i mange Aar.

Ved Siden af Forbindelserne over den jyske Landgrænse var Vejen over Rødby—Femern gennem Aarhundreder den vigtigste Færdselsvej mellem Danmark og det sydlige Udland. Senere ændredes Forholdet, men i 60'erne og 70'erne i forrige Aarhundrede indgik Rødby—Femern-Ruten som et væsentligt Led i forskellige store Jernbaneprojekter, som C. F. Tietgen viede sin Interesse. Af finansielle Grunde blev Tysklandsforbindelsen imidlertid lagt over Gedser—Warnemünde, men selv efter at denne ny Forbindelse var aabnet i 1886, levede Tanken om Fugleflugtslinien stadig videre og bares navnlig oppe af Erhvervslivets Mænd.

Det var ogsaa Erhvervslivets Mænd, som i 1910 oprettede *Femern-Rute-Komiteén*, der i Aarenes Løb, hver Gang en Lejlighed gaves, holdt Fugleflugtslinien frem som den ideale Løsning af Trafikforbindelsen mellem Danmark og det sydlige Udland, og paaviste dens Betydning ikke blot for de to direkte implicerede Lande, men som en europæisk Forbindelse for den gennemgaaende Trafik af Personer og Gods mellem de nordiske Lande og Vest- og Sydeuropa.

Storstrømsbroen blev langt om længe gennemført og kunde indvies paa Kongens Fødselsdag den 26. September 1937. Samme Dag rejste Professor Munch Petersen Spørgsmaalet om Fugleflugtsliniens Gennemførelse i Tilknytning til den ny Broforbindelse, og i den følgende Tid kunde Femern-Rute-Komiteén genoptage sit Arbejde under gunstigere Vilkaar end paa noget tidligere Tidspunkt. Saa sent som i Maj 1939 holdt Komiteen et Møde paa Københavns Børs, hvor Komiteens Formand, Grosserer Holger Laage-Petersen, gav Pressen en orienterende Oversigt over det Arbejde, der allerede var gjort, og udtalte Forventning om, at man nu omsider snart maatte staa ved Maalet.

Man er da nu naaet til det sidste Led i Udbygningen af denne med saa mange Forventninger imødesete Trafikforbindelse, og Arbejdet paabegyndes samtidigt fra tysk og dansk Side. Selv om det er andre, der nu paatager sig Opgaven, bør Femern-Rute-Komiteéns Pionerarbejde ikke glemmes.

### »DANNEBROG»S GENERALFORSAMLING

Paa en ekstraordinær Generalforsamling forleden i Dampskibsselskabet Dannebrog skulde Aktionærerne tage Stilling til den bebudede Fordobling af Aktiekapitalen — fra 2,8 til 5,6 Millioner. Generalforsamlingen var imidlertid ikke beslutningsdygtig, og der blev derfor straks indvarslet til en ny, der finder Sted Fredag den 26. ds.

Skibsreder Harhoff oplyste, at Aarsagen til, at man ønskede Aktiekapitalen fordoblet var, at Ledelsen har



sluttet Kontrakt om Nybygning af 12.400 Tons d.v. Tonnagen er kontraheret paa danske Skibsværfter.

Den forøgede Aktiekapital skal bruges til delvis Finansiering af dette Byggeprogram. De nye Aktier faar Kurs 150 og vil ganske blive sidestillet med de gamle Aktier. De lyder paa Ihændebarer, men kan noteres paa Navn, og der bliver Fortrinsret for de gamle Aktionærer til Tegning af de nye Aktier. Samtidig vilde man af praktiske Grunde benytte Lejligheden til at faa nogle af de meget smaa Aktier i Selskabet paa 125 Kr. og 25 Kr. ombyttet med større Aktier, og for at stimulere Ombygningen vilde der paa disse smaa Aktier blive givet en Opgæld paa 2 pCt.

To af Aktionærerne henstillede til Ledelsen at sætte en noget lavere Kurs, allerhelst Pari eller i alle Tilfælde 125. Skibsreder Harhoff udtalte hertil, at dette Spørgsmaal havde haft Bestyrelsens Opmærksomhed og man var kommet til det Resultat, at 150 maatte være en gunstig Kurs for Aktionærerne. Det gælder for Selskabet at faa Midler til Byggeplanens Gennemførelse og 25 pCt. af den nytegnede Kapital skal i Henhold til Aktieselskabsloven straks henlægges til Reserverne. Alt taget i Betragtning maatte han mene, at den fastsatte Tegningskurs var den rigtige. Kapitaludvidelsen blev derefter eenstemmigt vedtaget, og det samme skete med de forelagte Vedtægtsændringer. Den første af disse gaar ud paa, at der til Bestemmelsen om, at Selskabets Formaal er at drive Rederivirksomhed, skal føjes: og dermed beslægtet Virksomhed. Skibsreder Harhoff oplyste, at man ikke havde nogen konkret Hensigt med denne Tilføjeelse. Den er nærmest at betragte som en Ventil.

En Ændring til Paragraf 12 bestemmer, at Antallet af Aktionærer i Bestyrelsen skal være 3—4 mod hidtil 3—5 og giver samtidig Bestyrelsen Ret til i Vakancetilfælde at supplere sig med et Medlem, hvis Valg saa skal bekræftes af den først følgende ordinære Generalforsamling. Bestyrelsen skal fremtidig honoreres med 3 pCt. af det aarlige Nettooverskud til lige Deling, dog ikke under 2500 Kr. aarlig til hvert Medlem. Tidligere var Bestyrelsesmedlemmernes Honorar 2½ pCt. af Nettoudbyttet, dog ikke under 1000 Kr. aarlig.

Ved en Ændring til Paragraf 16 bestemmes endelig, at den korresponderende Reder honoreres med 5 pCt. af Nettooverskudet, dog med et Minimum af 1000 Kr. for hver 1000 Tons Dødvægt, Selskabet ejer, og iøvrigt Indtægter som Skibsmægler. Tidligere var Rederhonoraret 3 pCt. af Driftsoverskudet, dog ikke under 1500 Kr. aarlig for hvert af Selskabets Skibe.

### TANKSKIBENES ALDER

I Løbet af de sidste Aartier har Tankskibsflaaden naaet et betydeligt Omfang. Den er endnu af saa ny Dato, at man ikke med Sikkerhed gennem praktiske Erfaringer har kunnet fastslaa Skibenes økonomiske og tekniske Levetid. Et Forsøg til Beregning heraf er imidlertid foretaget af Dr. *Johan Einarsen* i Norge.

Den almene Opfattelse har hidtil været, at Tankskibenes Levetid som Følge af Korrosion er betydelig kortere end andre Skibes, og i Reglen har man ikke vurderet dem til at blive mere end gennemsnitlig 10—15 Aar.

Dr. Einarsen har baseret sin Undersøgelse paa et Studium af den norske Tankskibsflaade, som er den tredjestørste i Verden, idet den i Juni 1939 omfattede 272 Skibe med en sammenlagt Tonnage paa 2 Mill. Bruttotons eller omtrent 18,5 pCt. af Verdens Tanktonnage. Dr. Einarsen kommer til den Slutning, at den almindelige Mening, der gaar ud paa en gennemsnitlig Levealder af 10—15 Aar ikke kan være rigtig. Ifølge hans Beregninger eksisterer endnu 80,9 pCt. af den oprindelige Tankskibsflaade i sit sekstende Aar. I Løbet af en Periode paa 10—15 Aar afaar

kun 11,5 pCt. af den oprindelige Tonnage og i Perioden 17—22 Aar 45,5 pCt. Dr. Einarsens Undersøgelse giver ikke nogen direkte Oplysninger om Tankskibenes tekniske Levetid, men blot om den økonomiske. Dertil kan siges, at den tekniske Levealder naturligt ikke kan være kortere end den økonomiske, og at det desuden i Praksis er den økonomiske Levetid, som har Betydning.

En Tonnagemængde paa 1 Mill. Brutto Registertons Tankskibe beregnes i Løbet af 28 Aar at formindskes til ca. 300.000 Tons. Herefter daler Tonnagemængden hurtigt for i det trettende Aar at beløbe sig til ca. 150.000 o. s. v. Af Undersøgelsen fremgaar saaledes, at Tankskibets økonomiske Levealder er betydelig længere, end man tidligere antog, og at Tankskibe under iøvrigt gunstige Forhold kan holde Stand i 30 Aar og længere.

### HELSINGØR SKIBSVÆRFT

Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har holdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Møldrup. Bestyrelsens Formand, Direktør Kørbing, mindedes afdøde Admiral Carstensen, der havde været Medlem af Bestyrelsen i 33 Aar, og som altid viste en utrættelig Interesse for Værftets Forhold.

Af Beretningen fremgik, at Værftet har haft en relativ god Beskæftigelse i det forløbne Driftsaar, men Arbejdet er blevet stærkt hemmet paa Grund af Vanskeligheder med Materialeforsyningen. Desuden har det været nødvendigt at ændre Ovnanlægene i Smedie, Staalstøberi og Hærderi fra Fyring med Olie til Kulstøv. I Forbindelse med denne Omlægning er der konstrueret specielle Kulmøller og Fyringsanlæg. I Betragtning af de knappe Materialetilførsler maa Beskæftigelsen ved Driftsaarets Slutning betegnes som tilfredsstillende, selv om den ikke er paa Højde med Beskæftigelsen for Krigen.

Maskinafdelingen er godt beskæftiget, overvejende med Bygning af Dampmaskinanlæg, hvoraf flere er af en af Værftet udarbejdet ny Type med Mellemoverheder, som arbejder i Forbindelse med Vandrørskedler af La Mont-Typen, hvorved en forbedret Økonomi og Besparelse i Vægt og Plads opnaas, samtidig med, at Anlægget muliggør Anvendelse af forskellige Brændselssorter, saavel Kul som Olie.

Der er leveret et betydeligt Antal Generatorer til Lastautomobiler og til Motorbaade. Værftets Generatortype, som blev til ved Forsøg med Generatorer til Lastautomobiler i 1935, er yderligere udviklet.

I Beretningen nævnes ud over Redegørelsen for Driften, at der er afsluttet en Overenskomst med Helsingør Kommune om Overtagelse af Grunden Nord for Værftet, saaledes at der sikres Plads til fremtidig Udvidelse af Værftets Dokanlæg og Værksteder.

Arbejdet med Forbedring og Modernisering af Værftets Anlæg er fortsat, bl. a. ved Bygning af et nyt Beddøngkrananlæg. Arbejdstiden har i den største Del af Tiden været 7 Timer dagligt, men i Sommermaanederne dog 8 Timer.

Af større Arbejder er der i 1940—41 færdiggjort saavidt de til Raadighed værende Materialer har til ladet det: Passager- og Lastdieselmotorskibet »Kronprins Frederik« til Det Forenede Dampskibsselskab, Lastdieselmotorskibet »Cometa« til Det Bergenske Dampskibsselskab og Lastdieselmotorskibet »Tekla« til D/S Torm, et Dampmaskinanlæg til Aalborg Værft og et Stirling Højtryks Kedelanlæg til Elektricitets-selskabet Isefjordsværket. Der er udført Reparationer paa 104 Skibe.

Arbejderantallet har svinget mellem ca. 1900 og 2300 Mand, og der er i Lønninger til Funktionærer og Arbejdere udbetalt 8,3 Mill. Kr.

Ved Driftsaarets Slutning havde man en Del Skibe i Ordre; endvidere 1 Dampmaskinanlæg til dansk Re-

deri og 4 til danske Værfter, 1 La Mont-Højtryksanlæg til Aarhus Belysningsvæsen samt forskellige større Kedelleverancer etc.

Regnskabsresultatet er tidligere meddelt. Der udbetales 11 pCt. Dividende til Aktionærerne.

Generalforsamlingen sluttede med, at Formanden, Direktør Kørbing, og Direktør H. P. Christensen genvalgte til Medlemmer af Bestyrelsen. Desuden nyalgtes Havnedirektør Laub.

### DØDSFALD

En af den danske Marines kendte Mænd, Kontreadmiral Th. A. Topsøe-Jensen er død, 74 Aar gammel.

Kontreadmiral Topsøe-Jensen tog sin Afsked fra Flaaden for 11 Aar siden, efter 46 Aars Tjeneste i den danske Marine. Sin første Oplevelse af Betydning som Søofficer havde han som ung Løjtnant ved Aarhundredskiftet med Prins Valdemar paa »Valkyrien«s Togt til Østasien. Han fik siden Lejlighed til at gøre Tjeneste paa mange Skibsdæk, men det er især som Skoleofficer og som Administrator, at han vil blive husket.

Med sin Interesse for Ungdommen og Sans for, hvad der beskæftigede Sindene i Generationen, som fulgte hans egen, var det ikke underligt, at han paa adskillige Omraader var med til at bygge Bro fra den gamle over til den nyere Tid i Marinen.

I 1925 blev han Ekvipagemester paa Holmen, og med Nyordningen blev han ogsaa Chef for Flaadestationen. I 1926 udnævntes han til Kontreadmiral. I 1929 tog han sin Afsked, 62 Aar gammel.

Kontreadmiral Topsøe-Jensen har som Formand for Stiftelsen »Bombebøssen« med stor Interesse og Nidkærhed taget sig af de gamle Sømands Kaar. Som Personalhistoriker har han udført et smukt Arbejde, bl. a. med sine Bøger om danske Søofficerer.

### U. S. A.s TANKSKIBSFLAADE

Siden Udbruddet af den europæiske Krig er de Forenede Staters Tankskibsflaade gaaet ned fra 385 til 358 og Kapaciteten fra 2,72 Mill. til 2,59 Mill. Bruttotons, idet Nybygningerne ikke har kunnet udligne Salget til Udlandet. Efter hvad de Forenede Staters Skibsfartskommission meddeler, var der den 30. Juni beskæftiget 391.000 Bruttotons i den nordlige Del af Atlanterhavet, 83.000 Tons i oversøisk Fart, 2.111.000 Tons i Kystfart og 9000 Tons oplagt.

Det fremgaar heraf, at den amerikanske Tanktonnages Beskæftigelse i oversøisk Fart er gaaet stærkt ned. Ved Krigsudbruddet disponerede denne Fart over 18 Tankskibe paa tilsammen 142.000 Bruttotons, mod i indeværende Aar 12 Skibe paa 83.000 Tons. Den oplagte Tankskibstonnage er siden Krigens Udbrud gaaet tilbage fra 155.000 til 9000 Bruttotons. Desuden er adskillige Skibe, som blev taget ud af Trafikken for flere Aar siden, igen sat i Drift.

### IS- OG BESEJLINGSFORHOLDENE I DE DANSKE FARVANDE I VINTEREN 1940—41

Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste har udsendt sin aarlige Redegørelse, hvori det bl. a. hedder:

Ifølge Oplysninger fra Det Danske Meteorologiske Institut vedrørende Middeltemperaturen for Landet som Helhed stillede Forholdene sig saaledes i Vinteren 1940—41:

December	0,3°	mod normalt	1,6°
Januar	÷ 6,2°	—	0,1°
Februar	÷ 3,3°	—	÷ 0,1°
Marts	0,6°	—	1,6°

December Maanedes Middeltemperatur var 1,3° lavere end Normalen. Begyndelsen af Maanedens var som Helhed mild, men koldere Vejr indtraadte fra c. den 12. og fortsattes Maanedens ud med Undtagelse af enkelte Dage

(28. og 29. December); den laveste, noterede Temperatur var ÷ 16,5° (sydvestlige Fyn). Vinden skiftede nogle Gange mellem østlige og vestlige Retninger; de sidste var lidt hyppigere end de første. Nedbøren var under Normalen; i den sidste Del af Maanedens faldt der enkelte Steder Sne.

Den Frost, som indtraadte lidt før Midten af December, gav Anledning til begyndende Isdannelse, først ved Lollands Nordkyst og lidt senere bl. a. i enkelte østjydske Fjorde og i Isefjorden, men nogen kendelig Hindring for Skibsfarten forekom intet Steds i Løbet af denne Maaned.

Januar Maaned blev meget kold, den koldeste Januar siden 1874. Kun nogle faa Dage naaede Døgnetts Middeltemperatur lidt op over Frysepunktet; i øvrigt forekom vedvarende Frost med Kuldegrader, som især i Tiden 27.—30. var meget betydelige: i det nordlige Jylland ÷ 20°—÷ 28° og i det sydlige Jylland og paa Øerne ÷ 16°—÷ 22°. Maanedens absolut laveste Temperatur (der maalt i Nærheden af Viborg d. 29. Januar) var ÷ 30,3°, hvilket er den laveste Temperatur, der er maalt paa Meteorologisk Instituts Stationer her i Landet; den hidtil laveste Temperatur var ° 29,6° (afmålt d. 17. Januar 1893 i Holbæk).

Vindretningen var overvejende østlig og nordøstlig, og fra disse Kanter betydeligt over det normale; derimod var Middelvindstyrken ikke særlig høj. Nedbøren — hovedsagelig Sne — var gennemgaaende lille; der var ofte klart Vejr.

Den i December skabte Is bredte sig mere og mere, større Dele af Kattegat fik ret tidligt Isdannelse, men Sundet var det første af Gennemsejlingsfarvandene, der blev isfyldt i hindrende Grad; dette indtraf ved Maanedens Midte. Fra dette Tidspunkt voksede Farvandenens Islæg meget hurtigt; den 20. Januar kunde der tales om isfyldt overalt, men Isen var endnu ikke sammenfrosset undtagen ved Kyster og i indre Farvande. Paa Grund af skiftende Vejrforhold blev Udviklingen ikke regelmæssig, men dog saaledes, at samtlige Farvande praktisk talt var fyldt med Fastis den 29. Januar.

I den første Uge af Februar fortsatte den strenge Kulde med Minimumtemperaturer paa indtil ÷ 24°. Derefter fulgte enkelte milde Dage, men fra d. 13. til d. 27. var Temperaturen alter saa at sige daglig under Normalen, dog i Regelen med moderate Udsving. Alt i alt blev Maanedens Middeltemperatur en Del lavere end normalt, men dog ikke nær saa lav, som i det foregaaende Aars Februar, hvilket gav sig Udtryk i Forskel paa Islægget. Maanedens første to Trediedele havde hovedsagelig Vinde fra østlig Retning, medens der den øvrige Tid var skiftende, ofte svage Vinde. Nedbøren var ujævn fordelt; der var megen Taage.

Da den i Januar begyndte Kuldeperiode fortsattes ind i Februar, blev den tilstedeværende Is liggende eller tiltog indtil d. 6., da Forholdene blev lettere i Kattegat østlige Side. Isen svandt nu jævnt i den østlige og sydlige Del af samme Farvand; d. 11. Februar var der meget naabent Vand Nord for Sjælland. Samtidig havde der dannet sig frie Strækninger midt i Køge Bugt og i Store Bælt sydlige Indgang, ligesom Kysten fra Skagen forbi Sæby var blevet isfri. Denne Tilstand var dog ikke blivende; Isen kom tilbage til de befriede Steder som Drivis, samtidig med at Fastisen i Farvanden efterhaanden blev brudt. Islægget som Helhed aftog dog i Udstrækning. Ved Maanedens Slutning laa Fastisen endnu ubrudt paa følgende Steder: langs Jyllands Østkyst fra lidt Syd for Sæby og videre til forbi Landegrænsen, i Lille Bælt, i Farvandet Syd for Fyn, i det meste af Smaalandsfarvandet og i Sundet Nord for København.

Marts Maaned var noget koldere end normalt, men det var navnlig Maanedens sidste Del, der havde lave Temperaturer; den laveste Afmåling ÷ 16,3° foretoges d. 31. Marts i Vendsyssel.

Vindene var ret skiftende, men alt i alt kom de noget mere fra vestlige end fra østlige Retninger. Nedbøren var gennemgaaende lille.

### NATIONALBANKENS BALANCE

Danmarks Nationalbanks Balance pr. 15. September viser en Stigning paa 20 Mill. Kr. i Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet, og det samlede Tilgodehavende er derefter ca. 717 Mill. Kr. i Udlaan og diskonterede Veksler og i diverse Aktiver er der en Stigning paa henholdsvis 6 og 5 Mill. Kr.

Seddeltirkulationen er gaaet 14 Mill. Kr. ned til 689 Mill. Kr., og Indskud paa Folio, Konto-Kurant etc. har fortsat Stigningen, som i den forløbne Uge har været paa 41 Mill. Kr., hvorefter det samlede Indlaansbeløb er paa 935 Mill. Kr. Endelig er Gælden paa Clearing Konti med Udlandet steget med 3 til ca. 9 Mill. Kr. og diverse Passiver med ca. 2 til 46 Mill. Kr.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Kalundborg Havn

Kalundborg Havn har foretaget en omfattende Udvidelse af sine Arealer og sin Kapacitet, og naar den Tid kommer, da Handel og Sejlads igen kan foregaa under frie og uhindrede Forhold, vil Kalundborg Havn staa rustet til at imødekomme alle Krav. Med sin store Vanddybde og med 600 Meter nyt Bolværk — mere end dobbelt saa meget, som Havnen blev udvidet med ved de to foregaaende Udvidelser — vil den være parat til at modtage de store Skibe, baade Tankskibe og Lastskibe, fra de oversøiske Markeder. Og med sine nyindvundne Havnearealer — ikke mindre end 52.000 Kvadratmeter — indbyder den nye Virksomheder til at sikre sig Plads ved sin isfri Havn.

Den store Havneudvidelse paabegyndtes i December 1939. Den faldt i to skarpt adskilte Afsnit, først Uddybning og dernæst Bolværksanlæg og Opfyldning. Uddybningsarbejderne tog deres Begyndelse for snart to Aar siden, medens Bolværks- og Opfyldningsarbejdet blev igangsat i Løbet af 1940.

Udvidelsen foregaar inderst i Havnen mod Øst. Kalundborg Havn ligger bag sin dækkende Landtunge, i Retningen fra Øst til Vest.

Ved Uddybningsarbejderne blev Sejlrenden til Kalundborg Havn, der før var 8 Meter dyb og 30 Meter bred, udvidet til 9 Meters Dybde og 40 Meters Bredde. Samtidig byggedes et meget stort Svajebassin, hvori Skibe af op til 140 Fods Længde kan svaje, hvilket vil sige, at de største eksisterende Tankbaade nu kan vende i Kalundborg Havn. Ialt blev der udgravet 340.000 Kbm. Fyld.

Ved Opfyldningsarbejderne blev indvundet et Areal paa ca. 100.000 Kvadratmeter, og til Opfyldningen er medgaaet 230.000 Kubikmeter Sandfyld. Opfyldningen er for det meste sket paa lav Vandstand, men Benzin-Øen er dog bygget paa 4 Meter Vand, — længere ude, paa 9 Meters Vanddybde, ligger 4 Anlægshoveder, af hvilke de to med Jernbetonbroer er forbundet med Land og forsynet med Rørledninger. Bortset fra Benzin-Øen venter det opfyldte Areal paa nye industrielle Anlæg, som efter Ønske kan faa udbygget Kajer.

Bolværks- og Opfyldningsarbejderne blev færdige 1. Januar 1941 og Uddybningsarbejderne i Løbet af Foraaret 1941. Arbejderne blev af de to Isvintre 1940 og 1941 standset i henholdsvis 3 og 2½ Maanedere.

Ved Arbejdet har været beskæftiget to store Gravemaskiner, og i 10 Maanedere var der beskæftiget mellem 90 og 100 Mand, som fik udbetalt 450.000 Kr. i Arbejds løn.

Den store Havneudvidelse har sat Kronen paa den Række Udvidelser, Kalundborg Havn har været Genstand for siden Aarhundredskiftet og gjort den til en moderne Storhavn.

### U. S. A.'s Skibsbygning

Efter hvad U. S. A.'s Skibsfartskommission meddeler, har de nordamerikanske Værfter i August færdigbygget 6 Tankskibe paa ialt 60.000 BRT. To andre Tankskibe blev søsatte. Inklusive de nævnte Tankskibe er der i August ialt blevet færdigbygget 10 Skibe paa ialt 83.944 BRT.

### Finska Ångfartygs Aktiebolaget

Finska Ångfartygs Aktiebolagets Aktionærer har besluttet at ændre Statutterne, saaledes at der bliver Mulighed for at forhøje Selskabets Aktiekapital fra 75 til højst 225 Mill. Mark.

### Nyt Rederi i Svendborg

Der er i Svendborg stiftet en nyt Rederiaktieselskab. Sct. Jørgen med en Aktiekapital paa 150.000 Kr. Skibsmægler A. E. Sørensen er korresponderende Reder. Der er lagt Køl til et nyt Skib, en Skonnert paa 170 Tons dw.

### Dansk Sejlskibsrederiforening

Dansk Sejlskibsrederiforening har afholdt aarlig Generalforsamling i Svendborg, hvor Formanden, Skibsreder E. B. Kromann, Marstal, aflagde Beretning og mindedes afdøde Skibsreder N. L. Andreasen, der i mange Aar havde været Foreningens Næstformand. Til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for N. L. Andreasen nyvalgte Skibsbygmester J. Ring Andersen, Svendborg. Skibsreder A. E. Sørensen valgtes til Foreningens Næstformand.

### Svensk Damper i Brand i Brooklyns Havn

Den svenske Damper »Eknaren«, der i Øjeblikket ligger i Brooklyns Havn, er blevet stærkt beskadiget af en Ildebrand om Bord. Politiet har konstateret, at der er Tale om et Ulykkestilfælde.

Skibet, der er paa 5293 BRT., er hjemmehørende i Göteborg.

### Skibe med Ladninger fra Amerika til Sverige

Tre svenske Skibe er ankommet til svenske Farvande med vigtige Ladninger fra Amerika. Det drejer sig om

Rederiet Nordstjernans 7000 Tons Motorskib »Peru« med Last fra Montevideo, Transatlantics Motorskib »Vingaren« og Svenska Orient-Liniens Motorskib »Bardaland«. »Bardaland« medførte 4000 Tons Bomuld og andre vigtige Varer fra New York. »Peru« havde fuld Last af Kaffe, Huder og Bomuld, og »Vingaren« en lignende Last. Alle tre Skibe havde faaet frit Lejde af de krigsførende Parter.

### Panamas Handelsflaade

Panamas Regering oplyser, at Tallet paa de Skibe, som gaar under Panamas Flag, er steget til 270 med en samlet Tonnage paa 1,17 Mill. Bruttotons. Siden Krigsudbruddet har de Forenede Stater alene overført 82 Skibe paa tilsammen 421.000 Tons til Panama, deriblandt 70 Tankskibe paa ialt 390.000 Tons.

### Ungarns Handelsflaade

Rederiet Deter i Budapest, hvori Staten er Medejer, har i Aar foretaget sin Handelsflaade med 2 Skibe. Saaledes søsatte Motorskibet »Kolozsvar«, 1200 Tons, i April, og m.s. »Ungarn«, paa 1200 Tons, havde Prøvetur i samme Maaned. Ialt har dette Rederi nu 6 Skibe, alle bygget i Budapest i de senere Aar.

Ungarn har som bekendt ingen Kyst, men der er udviklet en egen Type af Donau-Baade, som kan transportere Ungarns Eksportvarer, bl. a. Korn og Bauxit, til Havne ved Sortehavet og Middelhavet.

### Fragtfarten paa Japan

Nederlandsk Indien har nu forhøjet Forsikringspræmien for Fragtfart paa Japan med 7½ pCt., Shanghai 4 pCt., Singapore 3 pCt., Thailand 3 pCt., Filippinerne 1½ pCt., Storbritannien 10 pCt., U. S. A. via Kap 5 pCt., Vest-Amerika via Pacific 2 pCt. og Østkysten via Pacific 2½ pCt. Præmien for Fart til indo-kinesiske Havne er forhøjet fra 2 til 3 pCt.

### Texas Oil Co.

Et Telegram fra Shanghai gaar ud paa, at Texas Oil Co. vil flytte sine Kontorer fra Shanghai til Singapore, og at andre amerikanske Selskaber vil følge Eksemplet. Aarsagen hertil er, at Forretningerne paa Kina mere og mere gaar over Burma, medens Handelen i Nord- og Central-Kina paa Grund af Indefrysningen af japanske Tilgodehavender stadig tager af. Det meddeles endvidere, at enkelte engelske Firmaer som Imperial Chemical Industries og British-American Tobacco Co. forhandler med Japan om at oprette særlige Selskaber, hvorved Japan kan kontrollere hele Varefordelingen i den besatte Del af Kina paa samme Maade, som det sker i Manchukuo.

### Bombroen i København

Den 10. August 1940 hærgedes den gamle Bombro paa Nordre Toldbod af en voldsom Ildebrand. Navnet »Bommen« stammer fra den Tid, da Toldboden laa længere inde i Byen. Havneløbet spærredes da om Natten ved Hjælp af Bomme, og Betegnelsen »Bommeløbet« bibeholdtes for Havneindløbet, da Toldboden paa Christian d. 5's Tid flyttedes til dens nuværende Plads.

Efter Branden i Fjor, hvis Ødelæggelser var saa store, at kun en meget bekostelig Reparation kunde have retableret Bombroen, blev det af Københavns Havnebestyrelse besluttet, efter Indstilling af Havnedirektøren, at bevilge et Beløb af Kr. 225.000 til Nedrivning af den gamle Bro og Genopførelse af Broen, denne Gang i Jernbeton efter et Projekt, udarbejdet af Havnebygmesteren i Samarbejde med Arkitekt Thomas Hauning. Bombroen i sin nye Skikkelse bestaar af en Jernbetonbro, paa hvilken der i Østenden er opført et Vagthus, og hele Konstruktionen er omgivet af et kraftigt, fritstaaende Friholderværk. Broens Beliggenhed er uændret af Hensyn til Tilstedeværelsen af en Ryg i Havbunden, der ligger omtrent under Broaksen, og som — idet den naar op til Kote ca. +2,0 m — under nordlige Vinde tjener til Dækning for det 6,9 m dybe Vandareal langs Søndre Toldbod.

Arbejdet med Jernbetonbroen og Afviserværket blev udbyttet i Oktober Maaned, og Resultatet af Licitationen var, at A/S Kampmann, Kierulff & Saxild fik overdraget Arbejdet.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**Sø- og Handelsrettsdom**

Sømændenes Forbund havde under en Sag ved Sø- og Handelsretten krævet Rederiet Jens Toft dømt til at betale Matros *E. Thorkild Hansen* 573 Kr. og 51 Øre i Hyre for Tiden fra 12.—23. April og 26. Juni—10. August 1940.

Matros Hansen havde været forhyret med S/S »Maria Toft«, der den 9. April 1940 lastede Kul i England til Danmark. Indladningen blev straks standset, og Skibet blev et Par Dage senere overtaget af de engelske Myndigheder. Mandskabet indgik paa at sejle med Skibet til Frankrig, og hver af Besætningen fik udbetalt 4 Lst. i Forskud, idet de endelige Betingelser først kunde fastsættes senere.

Rejsen foretoges med Prisemandskab om Bord, men Skibet sejlede under dansk Flag og med den danske Kaptajn som Fører.

I Frankrig blev det forlangt, at Mandskabet skulde fortsætte med Skibet paa franske Betingelser, men dette nægtede alle Mand, og de blev saa den 23. April ført til Koncentrationslejr i Sydfrankrig. Her blev de løsladt den 26. Juni. De paabegyndte straks Hjemrejsen, men først den 10. August naaede de København.

Rederiet paastod, at Tjenesteforholdet maatte anses for ophørt, da Mandskabet gik med paa at sejle fra England til Frankrig for engelsk Regning, men Sø- og Handelsretten gav Sømændenes Forbund Medhold i, at Tjenesteforholdet til det danske Rederi ikke kan anses for afbrudt ved den i England trufne Ordning, der kun har været af midlertidig Karakter for en enkelt og kortvarig Rejse, der blev foretaget under dansk Flag og med dansk Fører.

Rederiet dømdes derefter til at betale det krævede Beløb samt 75 Kr. i Sagsomkostninger.

**Ny Dom i Sag om internerede Søfolks Hyrekrav**

Dansk Styrmandsforening havde for Styrmand J. Jacobsen ved Sø- og Handelsretten krævet Dampskibsselskabet af 1912 Akts., dømt til at efterbetale 2004 Kr. i Hyre for Tiden den 27. August 1940 til 6. Marts 1941. Jacobsen var den 9. April 1940 forhyret med Motorlankskibet »Aase Mærsk«, der den 18. April blev opbragt af Englænderne og ført til Haifa. En Del af Besætningen, deriblandt alle Officererne, nægtede at sejle under engelsk Flag. De blev om Bord til den 26. August og afmønstredes saa med Hyre til den Dag, men først den 15. Februar kunde de tiltræde Rejsen til Danmark og kom hjem den 6. Marts. Styrmandsforeningen krævede Hyre for hele Ventetiden.

Sø- og Handelsretten fandt, at en Del af Ventetiden maatte sidestilles med Internering, for hvilken der ikke kan kræves Hyre. Retten ansatte Hjemrejsens Tid og Forberedelserne til Rejsen til tre Maaneder og da Rederiet havde udbetalt Jacobsen en Maanedes Hyre ved hans Hjemkomst ifølge Søloven, blev Rederiet kun dømt til at betale ham to Maaneders Hyre, 747 Kr. samt 150 Kr. i Sagsomkostninger.

**Svensk Motorskib krigsforlist**

Det svenske Generalkonsulat i Hamborg har telegrafisk meddelt det svenske Udenrigsministerium, at »Transatlantic«s Motorskib »Yarrowonga« er krigsforlist. Samtlige Ombordværende er reddet og befinder sig nu i Hamborg.

**Søforhør i Svendborg**

Ved Byretten i Svendborg har der under Medvirken af Skibsfarissagkyndige været afholdt Søforhør over Besætningen paa s.s. »Lynæs« af København i Anledning af, at dette Skib den 30. Maj i Aar paa Gøta-Elven kolliderede med Motorsejleren »Erna« af Odense, hvorved begge Skibe led nogen Skade.

Kaptajnen paa »Lynæs«, A. Meyer, forklarede, at Skibet, da Kollisionen skete, var under Lodskommando. »Erna« sejlede foran, og der blev fra »Lynæs« givet Signal til, at man vilde passere forbi, da der var rigelig Plads til Passage. Da Skibene var tværs af hinanden, holdt »Erna« nærmere ind til »Lynæs«, og man fik Indtryk af, at den forcerede sin Maskine, men Skibene kom saa tæt til hinanden, at »Erna« blev suget ind paa »Lynæs«, som den tørnede imod agten for Boven.

2. Styrmand Aabel og Lelmatros Karl Thomsen bekræftede Kaptajnens Forklaring.

**Danmarks ældste Fiskeri-Organisation 60 Aar**

Danmarks ældste Organisation indenfor Fiskerierhvervet, Danmarks Fiskehandels- og Havfiskeriforening, fejrede Torsdag 60 Aars Dagen for sin Stiftelse. Der var til

selve Jubilæumsdagen indkaldt en Generalforsamling. I Anledning af Jubilæet har Foreningens Formand, Direktør A. M. Vendsyssel, samlet et Skrift, hvori der gøres Rede for Foreningens nyere Historie.

**PERSONALIA****Ordensdekoratlon**

Direktør for Aalborg Værft, Civilingeniør *Poul Hansen*, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

**70 Aar**

Den 23. September fylder tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn *Oluf Christian Petersen*, 70 Aar. Kaptajn Petersen gik i Land 1936 som Fører af s.s. »Hebe«.

Tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn *J. C. Jensen*, fylder den 6. Oktober 70 Aar. Kaptajn Jensen pensioneredes 1936 og er nu bosiddende i Esbjerg.

**60 Aar**

Den 19. September fylder tidligere Fører i Alfred Christensens Dampskibsselskab, Kaptajn *Chr. Thorning Hansen*, 60 Aar. 1916 gik Kaptajn Thorning Hansen i Land for at overtage Stilling som Svøassurance-Ekspert.

Den 10. Oktober fylder tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn *Niels Boutrup*, 60 Aar. 1921 gik Kaptajn Boutrup i Land for at overtage en Stevedor-Stilling i Nørresundby, hvor han ligeledes blev Meddommer ved Sørensen i Aalborg Amt. Kaptajn Boutrup er nu bosiddende i Svendborg.

Kaptajn *Johannes Voxen* i Svitizers Bjærgnings-Entreprise fyldte Onsdag 60 Aar. Han drog til Søs som 17-aarig og sejlede først med en Række mindre danske Sejlskibe, senere med engelske og tyske Skibe, indtil han i 1905 kom paa Navigationsskolen i Svendborg.

Som ung Styrmand blev han i 1908 ansat i Em. Z. Svitizers Bjærgnings-Entreprise; i 1918 blev han udnævnt til Skibsfører og har siden været Kaptajn efterhaanden paa de fleste af Entreprisens Bjærgningsdampere. I Øjeblikket fører han »Svava« og er iøvrigt ældste Fører indenfor Svitzer.

**50 Aar**

Fører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *H. A. L. Hansen*, fylder den 21. September 50 Aar. Kaptajn Hansen er Fører af s.s. »Britta«.

Den 23. September fylder Fører i D/S »Heimdal«, Kaptajn *S. Theilmann Thomsen*, 50 Aar. Kaptajn Thomsen er Fører af s.s. »Axel Carl«.

**Dødsfald**

Fhv. Skibsfører *Mads Hansen Starke* er død i Marstal i den høje Alder af 97 Aar.

Afdøde var en usædvanlig rask Mand. Indtil for kort Tid siden saa man ham ofte færdes rundt omkring. Den gamle Mand var Veteran fra 1864.

Kaptajn *Herman Kaas*, Lohals, er død, 71 Aar gammel. Afdøde stammede fra Rudkøbing og tog Styrmandseksamen fra den derværende Navigationsskole. Derefter sejlede han paa Hamborg—Amerika-Ruten. Som ret ung blev han Fører af 3-m. Sk. »Anna« af Kolding, som han førte i 7 Aar. Siden sejlede han med Barkskibe fra Odense, og hans sidste Skib var s.s. »Kronprins Frederik«. For en Snes Aar siden forlod han Søen.

Købmand *H. C. Ersteen*, Rønne, er afgaaet ved Døden, 74 Aar gammel. Den Afdøde har drevet Forretning i Rønne i en Menneskealder. Han var indtil for faa Aar siden norsk Vicekonsul og havde Sæde i 66-Selskabets Bestyrelse.

Fra U. S. A. er indløbet Meddelelse om, at Maskinmester i Ø. K. *Carl Oluf Holbech* er omkommet ved et Ulykkestilfælde ombord i M/S »Panama«s Maskinrum.

Maskinmester Holbech blev 47 Aar gammel. Han var født i Svendborg og fik sin Uddannelse paa I. R. Rasmussens Maskinfabrik. 1920 ansattes han i Ø. K. som Maskinassistent og blev 1924 Maskinmester.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KB. 4,00 PB. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HBINBERG

samt paa alle Postkontorer

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

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

## NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

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

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
 KØBENHAVN

Tlf. 16.861

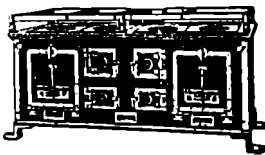
**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

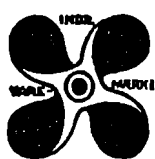
Kabys & Komfurer  
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**M. B. COHIN**  
 TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1408  
 TELEGRAM-ADR. I  
 AMIANTE

GRUNDLAET 1848



Brug **Holzappel's**  
**International**  
 skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
 Amager 1483.

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**EM. Z. SVITZERS BJEGRNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

**Th. Höeg + Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:  
 Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
 Telefon: Central 13778.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      OVERGADEN N. V. 9

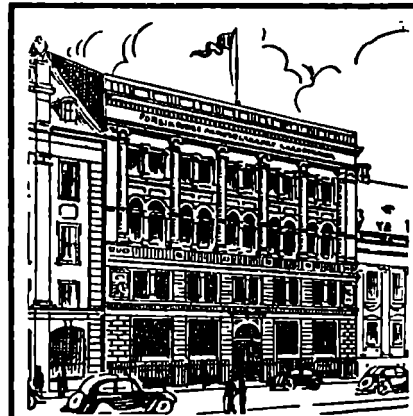
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN K.  
TELEFON C.9316



NAAR DET KOMMER AN PAA

*Driftssikkerhed-  
ANVENDES  
SKF-lejer!*

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. •JANBY•



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT





### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 C. Clausen, Haderslev.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Buggerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rederi A/S »Isafold«.  
 Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautica«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 38

FREDAG 26. SEPTEMBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Den politiske Himmel over Atlanterhavet viser intet Tegn til Opklaring. Tværtimod, Meddelelserne fra Amerika viser alt tydeligere, at U. S. A.'s Regering er besluttet paa for enhver Pris at beskytte Leverancerne til England. Paa hvilken Maade denne Beskyttelse vil blive udøvet, er vanskeligt at blive klog paa, da de ellers ret aabnandede Amerikanere er meget diskrete, hvad dette Punkt angaar, men dette er naturligvis ogsaa underordnet i Sammenligning med selve den Kendsgerning, at de amerikanske Foranstaltninger, hvad Form de saa end faar, er en aktiv Intervention i Slaget om Atlanterhavet, hvis logiske Konsekvens næppe er til at tagt Fejl af.

Fra de oversøiske Fragtmarkeder er det iøvrigt kun sparsomt med Nyhederne. Paa de engelsk og amerikansk kontrollerede Markeder er praktisk talt alle Trades nu underkastede Maximalratebestemmelser, og langt det overvejende Antal af de Forretninger, der gøres i disse Trades, er mere eller mindre direkte for Regeringsregning, hvadenten det saa drejer sig om Hvede fra River Plate til England eller Erts fra Forindien eller Philippinerne til U. S. Atlantic range. Det er forstaaeligt, at den Tonnage, som den engelske eller amerikanske Regering paa den ene eller anden Maade udøver Kontrol over, maa sejle til de fastsatte Maximalrater, men heller ikke den endnu frie Tonnage, hvorefter der for den Sags Skyld kun findes en stærkt begrænset Mængde, synes at kunne gennemtvinge højere Rater end de af den engelske eller amerikanske Regering fastsatte for vedkommende Trade, og dette til Trods for, at der i hvert Fald i de frie oversøiske Trades stadig gør sig en følelig Mangel paa disponibel Tonnage gældende, og at de Fragter, der kan opnaas i disse, omend faa, frie Trades, ligger paa et langt højere Niveau, end hvad Englænderne og Amerikanerne vil betale.

Om de enkelte Markeder foreligger der, som ovenfor skrevet, kun faa Rapporter. Der er stadig Anvendelse for Tonnage for Korn fra River Plate og fra Northern range til portugisiske Havne. Raten for disse Laster er nominelt uforandret. I Kularten fra Hampton Roads til Sydamerika har der været jævn Forretning til Rater mellem \$ 9.50 og \$ 10 afhængig af Lossehavn, og i modsat Retning rapporteres Afslutning af Hørfro fra Buenos Aires til Philadelphia til \$ 23. I Vestindia Farten er Timecharterraten uforandret \$ 7.50 for handy Tonnage for Rundture, hvorimod Sukkerraten fra Nordcuba til Northern range nu kun noteres i 32 Cents pr. 100 lbs. Paa de indiske Markeder var der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Erts til Northern range til uforandrede Rater. Kul fra Calcutta til Alexandria betalte igen 70/-, og Raten for Salt fra Aden til Calcutta var heller ikke underkastet nogen Forandring.

Paa vore hjemlige Markeder er Efterspørgslen konstant, men Rateniveauet er, som tidligere fremhævet, fastlagt i langt de fleste Trades. Der sluttedes en Del Tonnage for Erts fra Sverige til Tyskland, ligesom der var livlig Tilgang af Trælastordre fra saavel den svenske som fra den finske Side af Bottenhavet til Tyskland. Størstedelen af disse Trælastordre skulde transporteres med tysk Tonnage, men det synes, som om denne ikke er tilstrækkelig til at dække Behovet,

og skandinavisk Tonnage vil derfor utvivlsomt faa en Chance i disse Trades. I tysk Kystfart var der livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Transport af saavel Korn som Kul til de fastlagte Rater. Fra Finland til Danmark har der været nogen Befragtning af Tonnage for Trælast. Raterne har ligget mellem Kr. 120 og Kr. 130 pr. Std. afhængig af Størrelse, Laste- og Lossehavn. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været jævn Forretning.

### ENGELSK TONNAGEPLAN

Det engelske Søfartsministerium har udarbejdet en Plan, ifølge hvilken ny Tonnage kan overføres til Rederne fra den af Staten byggede og under Bygning værende Skibsbestand til Erstatning for krigstabte Skibe. Enkelthederne i den færdige Plan er os ikke bekendt endnu, men i Hovedtrækkene synes det at være som følger:

Skibene inddeles i fire Grupper: (a) Rutefragtskibe, (b) oceangaaende Trampskibe, (c) Tankskibe, (d) Skibe i Kystfart og Bugserbaade.

De Principper, der lægges til Grund for Overførslen til Rederne er, at Tonnagen skal stilles i en fast og generel Relation til Rederiernes Skibstab. Endvidere skal Overførslen ske i kronologisk Orden efter Tidspunkterne for Rederiernes Tab. Hvis der ikke er tilstrækkelig færdigbygget Tonnage til at imødegaa de indsendte Andragender, vil Skibe, der er under Bygning, blive indbefattet i Planen. Saa vidt muligt vil et Skib af samme Type og Størrelse og med samme Drivkraft som det, der er gaaet tabt, blive tilbudt som Erstatning, men det kan for Eksempel ske, at et Rutefragtskib ikke er disponibelt, og Rederen vil da faa tilbudt et Trampskib, hvis et saadant er til Disposition.

Samtidig med denne Løsning regner man med, at der oprettes en central Skibsbygningsfond, til hvilken de Rederiernes tilfaldende Krigsforsikringer skal overføres. Ogsaa for Rederier tilhørende Englands Allierede, hvis Skibe befragtes af England, kommer de nye Overførselsbestemmelser til at gælde.

Trods de Klager over Fortjenstmuligheder, som er fremkommet fra de engelske Rederier, synes det økonomiske Resultat af deres Virksomhed i det sidste Aar at have formet sig gunstigere end forudset.

Den Omstændighed, at der nu foreligger en Plan, udarbejdet ifølge ovennævnte Retningslinjer, tages som Bevis for at den engelske Regering næppe benytter Krigen som Udgangspunkt for Skabelsen af en bestaaende Statshandelsflaade eller omgaas med Planer om en Nationalisering af Englands Handelsskibsfart. Muligheden af en saadan Udvikling har ellers siden Krigsudbruddet afstedkommet en Del Uro indenfor private, engelske Skibsfartskredse.

### DET DANSKE FISKERI

Ved Danmarks Fiskehandels- og Havfiskeriforenings Generalforsamling i Anledning af 60 Aars Jubilæet aflagde Formanden, Direktør A. M. Vendssyssel en udførlig Beretning om Fiskeriets Stilling.

Han oplyste bl. a., at det danske Fiskeri i 1940 havde givet Rekordudbytte, idet der blev fanget ialt 114 Mill. kg Fisk og Krebsdyr, mens Rekorden hidtil var 90 Mill. kg. Dette Tal blev naaet i 1916, og Værdien af Fangsten var da 57,8 Mill. Kr., mens Værdien i 1940 var 56,5 Mill. Kr. Paa samtlige danske



Fiskeauktioner omsattes fra 1. Januar til 1. August 1941 ca. 46 Mill. Kr. Selvom Omkostningerne er steget, er der ingen Tvivl om, at de danske Fiskere i den hidtil forløbne Del af dette Aar har gennemlevet en Højkonjunktur, som meget minder om visse Perioder under sidste Krig.

### RADIOTELEGRAFISTERNE

Radiotelegrafistforeningen af 1917 har, som Følge af Situationen, maattet se en stadig stigende Arbejdsløshed blandt Medlemmerne, og der blev derfor rettet Henvendelse til Socialministeriet om Hjælp, enten Bistand til Afhjælpning af Arbejdsløsheden eller midlertidig Hjælp til Foreningens Arbejdsløsheds- og Hjælpekasse, som er oprettet i Forbindelse med Dansk Radio-Aktieselskab.

Svaret var ikke opmuntrende. Da Radiotelegrafisterne's Arbejdsløhedskasse ikke er statsanerkendt, kan Ministeriet ikke yde Bistand med Hensyn til Tilskud, men man oplyser, at Henvendelsen er videresendt til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Foreningen havde imidlertid allerede forud rettet Henvendelse til Handelsministeriet, om der ved en Ændring af Bestemmelserne for Betjeningen af Radiostationer i Skibe kunde skabes yderligere Beskæftigelse. Samtidig havde man anmodet om, at der maatte blive ydet de arbejdsløse Radiotelegrafister Støtte fra Statskassen.

Handelsministeriet har nu svaret, at Spørgsmaalet om Radiobetjeningen i Skibe har været gjort til Genstand for nærmere Undersøgelse, men man kan ikke imødekomme Ønsket om at ændre de nugældende Bestemmelser. Endvidere oplyses det, at Ministeriet savner Hjemmel til at yde de arbejdsløse Radiotelegrafister økonomisk Støtte.

### SKIBSFARTEN OG SYDAMERIKA

Ministerraadet i Buenos Aires har afholdt et Møde under Forsæde af Præsident Castillo og bl. a. drøftet Spørgsmaalet om Køb af fire danske Handelskibe, som for Tiden ligger i Havnen i Buenos Aires.

Den brasilianske Handelsskibsfartskommission har for Handelsskibsfarten vedtaget følgende Bestemmelser angaaende »utilraadelige Zoner« for den brasilianske Handelsskibsfart:

1) Som Ruter med forøget Risiko anses Ruten Brasilien—Portugal i den nordlige Ækvatordele, Ruten Brasilien—Sydafrika i Omraadet Øst for Meridianen Tristan-Cunhaerne.

2) Som Zoner, der paa Grund af Krigen ikke maa befares af brasilianske Skibe, angives: Europæiske Farvande og Kyster med Undtagelse af Farvandene og Kysterne ved Portugal og Vestspanien fra Vigo til Portugals Grænse, Middelhavets Farvande og Kyster, Afrikas Vestkyst nord for Londas Havn, Afrikas Østkyst nord for Laurence Marques, det indiske Havs Farvande øst for den 30. Meridian, Sydamerikas Kyster syd for Bahia Blancas og Stillehavets Farvande og Kyster.

### DE NYE DANSK-TYSKE HANDELSFORHANDLINGER

Tirsdag begyndte i Udenrigsministeriet de regelmæssigt tilbagevendende Handelsforhandlinger mellem Danmark og Tyskland. Fra dansk Side deltager Regeringsudvalget, og fra Tyskland bl. a. Formanden for det tyske Regeringsudvalg, Dr. Walter. Forhandlingerne, der føres paa samme Linie som hidtil, og som i det væsentlige vil komme til at dreje sig om Landbrugseksporten i det nye Høstaar, antages at ville vare en Uges Tid.

### VAREUDVEKSLINGSAFTALE MELLEM DANMARK OG NEDERLANDENE

Udenrigsministeriet meddeler: Der er i disse Dage afsluttet en Overenskomst om Vareudvekslingen mellem Danmark og Nederlandene for andet Halvaar

1941. Overenskomsten forudsætter en Omsætning mellem de to Lande paa godt 12 Mill. Kr. Eksporten fra dansk Side omfatter visse Levnedsmidler, Maskiner og Medicinalvarer, medens Importen fra Holland omfatter bl. a. Tøndebaand, Radiomateriel og elektriske Artikler samt Blomsterløg. Samtidig er der truffet Aftale om Betalingen af Tilgodehavender, der hidrører fra tidligere leverede danske Varer.

### FISKERIHAVNE-UDVIDELSERNE

Folketingets Udvalg angaaende Forslaget om Udvidelse af Frederikshavn og Skagens Havne har holdt et langt Møde. Medens der næppe kan være Tvivl om, at Skagens-Projektet vil blive fremmet, maa Resultatet af Udvalgsrådet nærmest betragtes som en Tilkendegivelse af, at Udvidelsen i Frederikshavn maa ses i Sammenhæng med Forholdene ved Vestkystens Fiskerihavne. Udvalget besluttede at aflægge Besøg i Frederikshavn, Skagen og Hirtshals Havne.

### SVENSKE HAVNES ØKONOMI

Paa »Svenska Hamnförbundet«s Møde i Gävle for nylig holdt Dr. Helmer Eneborg fra Kommercekollegiet et Foredrag om de svenske Havnes Økonomi.

Dr. Eneborg begyndte med at fremhæve, at det, der var karakteristisk for Havnenes Økonomi, var, at Indtægterne varierede med Trafikkens Omfang, medens Udgifterne for det meste var konstante og havde en stigende Tendens i Krisetider, hvor Trafikken og dermed Indtægterne gik ned. Et andet Særkende for denne Økonomi var, at Indtægterne reguleredes gennem Afgifter, som meget nemt kunde sættes ned, men som vanskeligt, i hvert Fald kun efter langvarige Forhandlinger, kunde sættes op igen. Desuden var Afgifterne saa vel afbalanceret, at de ikke var beregnet paa at give Overskud, noget som havde til Følge, at Havnenes Økonomi blev meget paavirket af Konjunktursvingninger og selvfølgelig i endnu højere Grad af de voldsomme Indgreb, som en Krig medførte, selv for Lande, som ikke var i Krig. Under Verdenskrigen gik Indtægten af Havneafgifter for samtlige svenske Havne ned fra 7,3 Mill. Kr. i 1915 til 4,6 Mill. Kr. i 1917, hvorefter den steg til 9,5 Mill. Kr. i 1919 og 13,3 Mill. Kr. i 1920 for saa at gaa ned til 10,95 Mill. Kr. i 1921.

Den umiddelbare Virkning af Krigsudbruddet i 1939 var ligesom i 1914, at Sveriges Udenrigsskibsfart og Udenrigshandel fuldstændig lammedes. Men efter at den første Usikkerhedstilstand var overstaet foregik Udenrigstrafikken i næsten normalt Omfang, skønt naturligvis med visse Forandringer, f. Eks. opførte Farten paa Danzig og Gotenhafen og engelske, franske og amerikanske Skibe forsvandt fra svenske Havne.

Trods Krigens Indvirkning var Resultaterne for Sveriges Skibsfart for 1939 dog helt gunstige. I første Kvartal af 1940 indtraf den strenge Isvinter, hvor de fleste Havne var lukket. Virkningen heraf saas ved, at Havnetrafikken gik ned fra Januar til Februar med ca. 60 pCt.

Saa kom Begivenhederne i April 1940, da al svensk Skibsfart vestpaa blev spærret, saa at Sverige blev afskaaret fra alle Forbindelser med den øvrige Verden udover Østersøen. Senere havde imidlertid en Del Trafik kunnet foregaa gennem Kielerkanalen, og en Del Skibe havde med Tilladelse fra de krigsførende Parter kunnet gaa igennem Blokaden til og fra Amerika.

Det var imidlertid ikke blot Nedgangen i Indtægterne, som forvoldte økonomiske Vanskeligheder, men ogsaa den betydelige Udgiftsstigning. Administrationsomkostningerne var steget med ca. 20 pCt. i Gennemsnit, Lønninger ca. 15 pCt. og Reparations- og Vedligeholdelsesudgifter med ca. 30 pCt. Efter en

foretagen Undersøgelse, omfattende 35 Havne, var Budgetunderskudet for 1940 anslaaet til 4,3 Mill. Kr., for 1941 til ca. 10,3 Mill. Kr. og for 1942 til ca. 11,3 Mill. Kr. Det virkelige Underskud for 1940 blev 5,9 Mill. Kr. og for 1941, saa vidt som man har kunnet beregne det paa indeværende Tidspunkt, 10,2 Mill. Kr. For samtlige svenske Havne er Underskudet givetvis betydeligt større.

I indeværende Aar havde Havnene faaet visse provisoriske Takstforhøjelser, men paa Grund af Trafikkens Nedgang i Almindelighed dækkede disse Forhøjelser kun en relativt ringe Del af Underskudet.

Dr. Eneborg kom ind paa de svenske Havnes Økonomi efter Krigen. Under en Krig som den nuværende blev Handels- og Skibsfartsforbindelserne afskaaret mellem Stormagterne og ogsaa mange neutrale Lande og deres forskellige Markeder, som saa erobredes af andre Lande. Man forstod derfor, at Landene bestræbte sig for at skaffe sig saa store Handelsflaader som muligt for med disses Hjælp at genvinde tabte Markeder og fortrænge Konkurrenter. Taleren mindede her om, at Tyskland havde vedtaget Forholdsregler, der skulde give det tilstrækkelig Tonnage til at optage Konkurrencen efter Krigen. Italien havde lagt et stort Byggeprogram, ifølge hvilket Italiens Handelsflaade skulde øges fra 3,5 Mill. til 9 Mill. Tons. U.S.A. havde længe arbejdet herpaa. Taleren nævnedes den Risiko, der for Sverige laa i at blive slaaet ud i Konkurrencen paa de direkte, svenske Skibsfartslinier paa oversøiske Lande. Man maatte komme i Hu, at Sveriges transoceaniske Linier, der skabtes før den forrige Verdenskrig, udgjorde et naturligt Behov for svensk Industri, som maatte have mange og store Markeder for sine Special- og Kvalitetsprodukter.

### U. S. A.s SKIBSFART

De forenede Staters Regering har besluttet at overtage hele Skibsfarten, saavel Bemandingen som Handelsflaadens Beskæftigelse. Overtagelsen vil ske den 31. Oktober. Der vil blive oprettet et særligt Departement, som skal fungere som Rederi for alle de amerikanske Skibe. Rederne faar udbetalt en vis Erstatning, og Befragterne skal betale nærmere fastsatte Fragter. Eventuelle Tab overtages af Regeringen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Amerikansk Damper sænket

Det amerikanske Motorskib »Pink Star« er sidste Uge blevet torpederet og sænket i Nærheden af Island, ca. 45 Sømil nordvest for det Sted, hvor Damperen »Sessa« for nylig sank under tilsvarende Omstændigheder.

Skibet var paa Vej fra New York til en engelsk Havn med en Stykgodsladning.

Besætningen, om hvis Skæbne der endnu ikke foreligger nogen Oplysninger, var paa 34 Mand. 6 var Englændere, 8 Canadiere, og Resten Belgiere, Hollændere, Polakker, samt to eller tre fra oversøiske Lande.

»Pink Star« var ligesom det ovennævnte »Sessa« oprindeligt et dansk Fartøj. Det var identisk med Motorskibet »Lundby« tilhørende A/S Motortramp. Det var 4150 B.R.T. og blev den 12. Juli rekvireret af Skibsfartskommissionen, der satte det ind i Atlanterhavsfarten under Panamas Flag.

Efter hvad der erfares, var ingen af den oprindelige danske Besætning om Bord.

Det er det femte amerikanske Skib, som er blevet sænket under den nuværende Krig.

### Domsafgørelse

Centralkontoret for Indkøb af Foderstoffer havde ved Sø- og Handelsretten krævet Dampskibsselskabet Norden A/S dømt til at tilbagebetale 7673 Kr. i for meget betalt Fragt.

Ved »Berthing Note« af 16. December 1939 blev S/S »Nordhavel« fragtet til at føre 7700 Tons »Heavy Grain« fra La Plata og ved Certeparti af 15. Januar 1940 S/S »Nordfarer« til at føre 7800 Tons »Heavy Grain« fra U. S. A., begge til Danmark.

Søfolkene faar udbetalt en Hyre, der er fastsat ad officiel Vej, og ved Ulykkestilfælde overtager Regeringen Forsorgen for de Efterladte. Desuden overtager Regeringen alle de vigtigste Værfter og Fabrikkerne for Skibsmaskiner og Reservedele.

Byggegeomkostningerne for Skibene fastsættes af Regeringen, hvad der i Praksis betyder, at Værfterne skal fortsætte med Statsstøtte. Man vil paa denne Maade søge at modvirke, at de Vanskeligheder, der er opstaaet for saavel Skibsbygning som Søtransport, bliver overvundet saa hurtigt som muligt.

### FINLANDS HAVNEFORHOLD

Ved det ovenfor omtalte Møde i »Svenska Hamnförbundet« holdt Direktør E. J. Kurkijärvi fra Åbo et Foredrag om Erfaringer fra Finlands Havne under Vinterkrigen 1939—40. Taleren mindede om, at under Vinterkrigen var Krigsomraadet bag Fronten særlig stort, og til dette hørte Finlands bedste Havne. Herved mindskedes naturligt Trafikken i Havnene. Den udenlandske Varetrafik i de finske Havne beløb sig i 1938 til 10,5 Mill. Tons, men i 1940 kun til 3,5 Mill. Tons, og Skibstrafikken gik ned i tilsvarende Grad. Helsingfors var stadig Landets største Importhavn, dernæst kom Åbo, efter at Viborg gik tabt ved Vinterkrigen.

Byerne ved den botniske Bugt, især Björneborg og Vasa, havde faaet større Betydning som Importhavne end tidligere, og som Følge af de af Krigen forarsagede Forhold var Statens Havn i Petsamo, Linhammar, kommet til at indtage en særlig Stilling, idet denne i 1940 formidlede 11,3 pCt. af Landets samlede Import. Tilsvarende Procenttal var for Helsingfors ca. 34 og for Åbo 22 pCt. Eksporten var jævner fordelt paa de forskellige Havne end Importen. Den største Eksport eller ca. 30 pCt. fandt Sted over Kotka. Forandringerne i Trafikken berørte Byernes Økonomi i følelig Grad, idet Havnene i Finland for Størstedelen var kommunale. Petsamo var den eneste Undtagelse af Betydning. Byernes Indkomst fra Havne- trafikken steg i 1938 til ialt omkring 112 Mill. Fmk. I Havnenes Udgifter har en tilsvarende Reduktion givetvis ikke fundet Sted, selv om Havneafgifterne er blevet forhøjet.

Ved Udlosningen her var den udlossede Vægt kun henholdsvis 7,299,544 kg og 7,229,423 kg, og Centralkontoret krævede derfor den forudbetalte Fragt for Differencen tilbage, medens Rederiet hævdede, at der ikke skulde finde nogen Fragtregulering Sted.

Sø- og Handelsretten gav Rederiet Medhold og frifandt dette, medens Centralkontoret dømtes til at betale 300 Kr. i Sagsomkostninger.

### »Hekla«

Det islandske Fragtskib »Hekla«, som tilhørte Aktieselskabet Kvedulfur, Reykjavik, er krigsforlist. Seks af Besætningen blev reddet, medens 14 omkom.

### Nyt Kølelager

I Göteborgs Frihavn vil der blive opført et nyt stort Kølelager til et Beløb af mellem 1 og 1½ Mill. Kr.

### Oder—Donau-Kanal

Planerne om at forbinde det øvreschlesiske Industriomraade med Donaulandene gennem en kunstig Vandvej er nu ved at tage fast Form. Vanskeligheden ved at gennemføre en Oder—Donau-Kanal, ligger i den betydelige Højdeforskel, som skal overvindes. Kanalens højeste Punkt ved Mährisch-Weisskirchen ligger 127 Meter højere end Donau, som Skibene skal føres ned til. Hertil planlægges ti Sluser samt et Hæveapparat, der bliver elleve Meter højere end det hidtil største Apparat af denne Art i Europa.

### Finsk Damper krigsforlist

Ifølge indløbne Meddelelser er den finske Damper »Tauri«, sunket. Hele Besætningen er reddet. »Tauri« var

paa 2517 B.R.T. og ejedes af Rederiet Tauri (Paul Kåhre), Mariehamn.

### Udvidelserne af Aalborg Havn

Arbejdet i Aalborg Havn paa Kajstrækningen Vest for Limfjordsbroen kan paabegyndes før beregnet. Da Materialet til Spunsvæggen er til Stede, i hvert Fald til en Del af Kajstrækningen, har Aalborg Havn faaet Ministeriets Tilladelse til at benytte dette Materiale, som man ellers havde lagt Beslag paa til Anvendelse andet Sted.

Nedramningsarbejdet paabegyndes i de nærmeste Dage, og der tages fat paa Strækningen lige Vest for Broen. Der er Materiale til 130 Meter hen imod Dampmøllen, hvilket bliver ca. Halvdelen af den projekterede Kajlængde. Havneudvalget nærer Haab om, at Materialet til den resterende Strækning vil kunne fremskaffes i Løbet af næste Aar, saaledes at hele Kajstrækningen kan staa fuldt færdig ved Afslutningen af 1942.

Der arbejdes nu paa at faa fremskaffet Rundjern til Pladerne, der skal støbes i Beton, og som skal anbringes inden for Spunsvæggen.

I øvrigt oplyses, at Statsbanerne er fuldt færdig med Spor anlæg paa Østsiden fra Toldbodbygningen til Limfjordsbroen, og at Tegninger og Overslag til D. F. D. S.s nye Pakhusbygning er udarbejdet saaledes, at denne Bygning vil kunne være færdig til at tages i Brug i Løbet af Sommeren næste Aar.

Aalborg Byraad har til Ministeriet for offentlige Arbejder indsendt Andragende om at maatte udføre Opførelsen af Pakhusbygningen som Nødhjælpsarbejde. Det Forenede Dampskibsselskab har godkendt Tegninger og Planer, og man venter nu kun paa Ministeriets Afgørelse for at kunne tage fat paa Arbejdet.

Omkostningerne ved dette Byggeforetagende vil andrage et Beløb paa omkring 120.000 Kr.

### Østasiatisk Industri- og Plantage Ko.

Det Østasiatiske Industri- og Plantage Kompagni har holdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsassessor Frits Bülow. Formanden, Godsejer Th. Madsen-Mygdal, indledede med nogle Mindeord om afdøde Forpagter Sonne, der i Slutningen af Juli døde paa en Rejse i Amerika.

I Tilslutning til den tidligere gengivne Beretning gav Formanden nogle supplerende Meddelelser om Driftsaarets Forløb, som atter har været præget af Krigstidens ekstraordinære Forhold.

Selskabet har været afskaaret fra Forbindelse med Plantagerne og Tinminen i Pong, og som Følge deraf indeholder Regnskabet intel Resultat fra disse Virksomheder, ligesom Regnskabet i Lighed med, hvad der var Tilfældet i Fjor, har maattet afsluttes under Forbehold af manglende Oplysninger fra Udlandet.

Aarets samlede Bruttofortjeneste andrager herefter inklusive Overførslen fra forrige Aar 7,011,280 Kr. Efter Fradrag af Administrationsudgifter 161,534 Kr. samt Henlæggelse til Skatter, 1,800,000 Kr., fremkommer et Nettooverskud paa 5,049,746 Kr., hvoraf Bestyrelsen foreslaar at henlægge 250,000 Kr. til det lovmæssige Reservefond, at udbetale 10 pCt. i Dividende til Aktionærerne samt overføre 3,264,756 Kr. i ny Regning.

### Uenighed om Bugserløn

I Sø- og Handelsretten i København har Kaptajn C. Møller, Motorgaleasen »Kama« af Svendborg, afgivet Forklaring i Anledning af, at han i Juni Maaned paa Grund af Motorskade havde anset det for nødvendigt at lade sit Skib bugseres fra Østersøen til København af Motorskibet »Albatros« af Svendborg.

Han havde den 19. Juni forladt Libau for at sejle med 117 Tons Brunkul til dansk Havn. Efter Certepartielt skulde han have 180 Tons med, men han havde ikke kunnet faa mere end de 117 Tons. Den 20. Juni blev der Kludder med Motoren. Der var knækket 8 Støttebolte i Bundrammen til Motoren, saaledes at denne ikke var til at bruge. Vinden var svag, da Uheldet skete, og Kaptajnen foruroligedes paa Grund af Rygter, han havde hørt i Libau om Ruslands snarlige Indtræden i Krigen. »Kama« var i Følge med »Albatros«, idet de, inden de forlod Havn, havde aftalt, at de skulde sejle saaledes, at de hele Tiden havde hinanden i Sigte. »Albatros« tog nu »Kama« med til dansk Havn, og Kaptajn Møller har forklaret, at naar han anmodede om Assistance, var det paa Grund af det stille Vejr og den usikre Situation. Motoren havde virket upaaklagelig, da man forlod Havn.

Søforhøret blev afholdt, fordi man ikke kunde blive enig med Krigsforsikringen om den Bugser- eller Bjergeløn, som Føreren af »Albatros« kræver.

### Clearingoverenskomst med Schweiz

Mellem Danmarks Nationalbank og Schweizerische Verrechnungsstelle er der truffet en Overenskomst, hvorved

der aabnes Mulighed for Kapitalclearing mellem de to Lande.

Henvendelser angaaende Kapitaltilgodehavender, som ønskes afregnet over en saadan Clearing, modtages af Danmarks Nationalbanks Clearingkontor.

### Hirtshals Havn

Spørgsmaalet om en Udvidelse af Hirtshals Havn vil utvivlsomt blive knyttet sammen med Forslagene om en Udvidelse af Havnene i Skagen og Frederikshavn.

Forslaget om Udvidelse af Frederikshavn Havn, der har mødt Modstand, vil nok blive ændret, og til Gengæld skal der nu være Udsigt til, at Udvidelsen af Hirtshals Havn kan blive gennemført. Vandbygningsdirektoratet har udarbejdet to forskellige Projekter. Det ene, som gaar ud paa at udvide Hirtshals Havn ved at grave Østbassin ind i Land, vil koste ca. 7 Mill. Kr., medens et andet Projekt vil koste godt 20 Mill. Kr. og gaar ud paa Anlæg af nye Moler og Yderværker foruden en Udgravning af Østbassin.

Ilvis det sidste Forslag skulde blive gennemført, vilde det betyde, at de Besejlingsvanskeligheder, som for Tiden gør sig gældende for større Skibe, vil blive helt fjernet.

### Svensk Damper »Scania« krigsforlist

Ifølge telegrafisk Indberetning fra Gesandtskabet i London er Rederiaktieselskabet Arilds Damper »Scania« fornylig krigsforlist. Hele Besætningen paa 24 Mand er reddet. »Scania«, der var hjemmehørende i Arild, blev bygget i Sunderland i 1901. Den var paa 1999 B.R.T.

### Irland vil købe Skibe i Amerika

For en Tid siden udtalte den irske Forsyningsminister under Finansdebatten i Dail Eircann, at en større Kapital var absolut nødvendig for at faa oprettet et nyt irsk Rederi, da Landet mindst skulde raade over 20 Skibe, hvis det skulde lykkes at fremskaffe de nødvendige Levnedsmidler og Raastoffer. Man havde set paa ca. 100 Skibe, og man haabede at kunne erhverve et Antal af disse. Om det kan lade sig gøre at faa den irske Handelsflaade fuldtallig, lader sig ikke afgøre i Øjeblikket, men man haaber paa at faa Hjælp fra Amerika. United States Maritime Commission har solgt tre Fragtskibe til Irland, og disse bliver disponeret af Irish Shipping Co., Ltd.

### Hollandske Skibe med Gasgenerator

I Holland er man i videst mulig Udstrækning begyndt at omstille de mindre Motorskibe til Gasgenerator drift. I den Anledning har Staten tilsagt sin Støtte i Form af Laan, som tilbagebetales i maanedlige Rater.

### Sveriges Handelsflaade

Den svenske Handelsflaadens Tonnage steg i August med 11.136 Tons. I Løbet af Maanedne fik Handelsflaaden nemlig tilført 6 Motorskibe paa tilsammen 22.204 Tons, hvoraf 3 paa 18.785 Tons var bygget paa svenske Værfter. Tabene androg 9 Skibe paa tilsammen 11.068 Tons.

### American President Lines i Østen

American President Lines har flyttet sit Hovedkontor i det fjerne Østen fra Hongkong til Manila. De i Kina tilbageværende Repræsentanter vil med Sæde i Shanghai føre Handelen med Kina videre.

American President Lines har til Hensigt i Løbet af kort Tid at aabne en særlig Rute paa Thailand, idet den nylig oprettede Straits Linje ogsaa skal anløbe Bangkok. Med Anbningen af denne Linje vil det amerikanske Flag for første Gang regelmæssigt blive vist i Thailands Omraade. Fra Marts 1940 til Marts 1941 blev Bangkok anløbet af 1.426.000 Tons, hvoraf 503.000 var norsk Tonnage og 129.000 Tons japansk. Desuden var danske Skibe repræsenteret med 20.000 Tons.

Hensigten med Oprettelsen af den nye amerikanske Rute er at importere vigtige thailandske Eksportprodukter.

### Ny hollandsk Regulering

Den hollandske Regering har udstedt en Forordning om Udbytte regulering og om visse Forholdsregler over for Aktieselskaber, som arbejder med ringe Kapital. Det højeste tilladte Udbytte for Aktieselskaber med en Kapital

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reedere Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

over ½ Mill. Fl. bliver 6 pCt. Hvis Selskaberne ønsker at give større Udbytte, maa der betales en særskilt Skat.

**Søfartens Bibliotek**

Dansk Dampskibsrederiforening har i Stedet for afdøde Skibsinspektør, Kaptajn E. Salomonsen indvalgt Skibsinspektør, Kaptajn E. N. Erichsen som sin Repræsentant i Bibliotekets Bestyrelse.

Efter Udsendelsen af Søfartens Biblioteks Beretning har det modtaget en Del Bidrag til Driften, hvoraf kan nævnes: fra Nordjyllands Kul-Kompagni A/S Kr. 100,00, fra Skibsreder G. Schiønemann Kr. 100,00, Dansk Dampskibsrederiforening Kr. 6.000,00, Ø.K. Kr. 1.000,00, Esbjerg Kommune Kr. 1.000,00, de 3 nautiske Foreninger (Skibsførerforeningen, Skipperforeningen og Styrmandsforeningen) Kr. 550,00, Maskinmestrenes Forening Kr. 500,00, Danmarks Nationalbank Kr. 500,00, samt endvidere Bidrag fra D.D.P.A., Søfrybødernes Forbund, Aabenraa, Hjørring, Holbæk, Rudkøbing og Aalborg Kommuner.

**Argentinas Køb af italienske Handelsskibe**

Som tidligere omtalt købte den argentinske Regering for nogle Maaneder siden 16 italienske Handelsskibe, som dels laa oplagt, dels for Anker i argentinske Havne, da Italien traadte ind i Krigen. Det meddeles nu fra Buenos Aires, at Skibene er blevet omdøbt og indført i det argentinske Skibsregister med Buenos Aires som Hjemsted. Skibene har faaet Navn efter Argentinas Floder.

**Argentinas Eksport**

Den argentinske Eksport i de første 8 Maaneder af indeværende Aar viser det laveste Tal i de sidste 10 Aar. Den samlede Eksportværdi androg 969 Mill. Pesos imod 1,117 Mill. i samme Tidsrum i Fjor. Medens Eksporten i de første 8 Maaneder i Fjor androg 7.681.000 Tons, er der i de samme Maaneder i Aar kun eksporteret 4.213.000 Tons.

**Søforklaring**

I Sø- og Handelsretten i København er der afgivet Forklaring af Besætningen paa Skonnert »Nimrod« af Raumo i Anledning af, at Skibet paa en Rejse fra Finland til Randers med Træ har været ude for baade en Kollision og en Grundstødning, af hvilke sidstnævnte fik ret alvorlige Følger.

»Nimrod«s Fører, Kaptajn F. K. Wall, forklarede, at Kollisionen skete den 18. August Kl. 2,30, ligesom Skonnerten havde kvitteret Lodsens ved Landsort Lodsstation. Et fremmed Fartøj dukkede pludselig frem og paasejlede »Nimrod«. Skibets Navn kunde ikke ses, da det var mørk Nat, og Kaptajnen vidste ikke, hvad Skade det fremmede Skib havde taget, men da der kom et tredje Fartøj, der belyste det andet Skib med Straalekastere, fortsatte »Nimrod«, der ikke havde taget større Skade, sin Rejse. Det er senere oplyst, at det andet Skib var M/S »Alma« af Sandvig. Kaptajn Wall havde først set »Alma«s grønne Lanterne, derefter baade den grønne og den røde, og tilsidst kun den røde og mente, at »Alma« var Skyld i Kollisionen, da der ikke om Bord i »Nimrod«, der sejlede bide Vind, er foretaget nogen Manøvre, da »Nimrod« ikke havde Vigepligt.

Den 28. August Kl. 13,30 kom »Nimrod« i diset Vejr fast paa Lysegrund, 4—5 Skibslængder fra Lysegrund Fyr. Der blev kastet 4500 Kubikfod af Dækslasten over Bord og henad Aften lykkedes det at faa Skibet bragt flot. Det viste sig, at Skonnerten havde faaet meget betydelige Læskader og daarligt kunde holdes flydende paa Pumperne. Der blev tilkaldt Assistance, og Svitzers »Sigyn« kom til Stede og fik efter en foreløbig Reparation Skibet slæbt til København via Helsingør. En Dykkerundersøgelse har vist, at »Nimrod« har faaet betydelige Skader i Bunden.

Kaptajnen var i sit Lukaf, da Grundstødningen skete, og Styrmanden havde Vagten, men efter Kaptajniens Mening skulde man have passeret Lysegrundens Fyr i en Afstand af 1—1½ Somil efter den Kurs, som var taget fra det Tidspunkt, da Gilleleje Flaks Fyrskib passeredes.

Det oplystes, at Udkiksmanden havde forladt sin Post, men han forklarede, at han fra den Plads, hvor han arbejdede med Sejlene, havde haft godt Udkik, men Vejret var som nævnt diset.

**Sømandsmissionens Basar**

Ved den Basar, som Dansk Sømandsmission i fremmede Havne afholder den 4. November, har Dronningen lovet at komme til Stede og forestaa sin sædvanlige Bod.

**PERSONALIA**

**Jubilæum i D. F. D. S.**

En af D. F. D. S.s kendte, ældre Førere, Kaptajn H. Bloch, kunde Torsdag fejre 40 Aarsdagen for sin Ansættelse i Selskabet.

Kaptajn Bloch begyndte om Bord i Damperen »Leopold II«, og efter at have sejlet en Aarrække paa Selskabets forskellige Ruter blev han i 1913 udnævnt til Styrmand. I 1927 blev han Skibsfører og sejlede i 3 Aar med »Dronning Maud« paa Ruten Stettin—København—Oslo, og i 1929 blev han Fører paa »Aarhus«, som han førte, indtil han i 1939 blev betroet M/S »Hans Broge«.

Kaptajn Bloch, der har varetaget sin ansvarsfulde Gerning med stor Dygtighed, har vundet sig mange Venner gennem den lange Aarrække, han har sejlet paa Overfarten Aarhus—København, og han har ført Skib over Kattegat ikke mindre end ca. 8000 Gange. For Tiden fører han Damperen »Odin«, der sejler i Farten med Gods.

**Udnævnelse**

Ved kgl. Resolution er Styrmand af 1. Grad J. J. Banke. Store Bælts-Overfarten, udnævnt til Skibsfører af 1. Grad ved Store Bælts-Overfarten fra 1. Oktober.

**70 Aar**

Forleden fyldte fhv. Skibsfører i D.F.D.S., Kaptajn O. C. Petersen, 70 Aar. Kaptajn Petersen kom til Søs i 1889 og tog, efter at have sejlet med saavel danske som engelske Sejlskibe, Styrmandseksamen fra Bogø Navigationsskole 1893 og Skibsførereksamen i København 1897. Under forrige Verdenskrig sejlede Kaptajn Petersen 2 Aar mellem England og Frankrig som Fører af D.F.D.S.s »Jolantha«. I de senere Aar; inden han i 1936 gik i Land, førte Kaptajn Petersen Eksportbaadene »Rota« og »Hebe«.

**65 Aar**

Forhenværende Baadmand ved Redningsstationen i Rønne Hans Schou fyldte Onsdag 65 Aar.

Kaptajn V. Voldborg fyldte Onsdag 65 Aar. Kaptajn Voldborg vil huskes fra Amerikafarten, hvor han i mange Aar var Først af »United States«. Han gik i Land i 1934, da dette Skib blev lagt op.

Skibsreder A. P. Møller, København, fylder Torsdag d. 2. Oktober 65 Aar.

**50 Aar**

Lederen af Skihsmæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppes Havnekontor, Fuldmægtig Rich. Hansen, fyldte Tirsdag 50 Aar. Fuldmægtig Hansen har siden sin tidligste Ungdom været ansat i det gamle, kendte Firma, heraf henimod 20 Aar som Leder af dets Havnekontor, og har ved sin Dygtighed og Elskværdighed vundet sig mange Venner.

**Dødsfald**

Købmand i Assens Thorvald S. Bretteville Plum er død, 64 Aar gammel. Efter at have gennemgaaet De Brockske Handelsskoler og Grüners Handelsakademi opholdt han sig flere Aar for videregaaende Uddannelse, dels i Glasgow og dels i Flensborg, hvorpaa han kort efter Aarhundredskiftet kom hjem til Assens for at blive Prokurist i det fædrene Firma N. M., & F. Plum. I 1905 blev han Medindehaver og i 1934 Eneindehaver. Thorvald Plum var tilige i 1905—25 Medindehaver af Firmaet Brødrene Plum og Eneindehaver af dette 1925—30 samt fra 1914 Medindehaver af Vestfyens Kulimport og fra 1922 Direktør for Plums Handels-Aktieselskab, i hvis Bestyrelse han havde Sæde.

Foruden at varelage disse Forretninger og Hverv har Købmand Plum i Tidens Løb gjort en ikke ringe Indsats paa anden Maade i sin Fødeby. Ved sin Død havde han i mange Aar været Formand for Assens Sømandsforening, for Foreningen af Arbejdsgivere ved Assens Havn og for Assens Skipperforenings Hjælpekasses Mindelegat. Endvidere var han Formand for Akts. Lillebælts-Overfarten.

Fyrmester Julius Hansen, Hirtshals Fyr, er død, 64 Aar gammel.

Fyrmester Hansen, der havde gjort Tjeneste i Fyrvæsenet siden 1905, har været Fyrmester paa Romso Fyr, Vestborg Fyr, Sletterhage Fyr og siden 1936 ved Hirtshals Fyr.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/S**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**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

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET  
 STIFTET 1786



**PALÆGADE 2 TLF. C. 6**

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

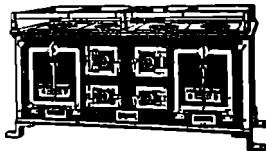
Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



*Kabys & Komfurer  
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1408  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

BRUNDLAET 1844

**TUBORG**



**GRØN**  
 eller  
**RØD**

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL



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

TIL INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 25. September 1941.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølsårsabonnement 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 Hølsårsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

## I. Østersøen.

1294. Danmark. Bornholm. Rønne. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
Lys- og Fløjtetønden Rønne paa c.  $55^{\circ} 04',6$  N.  $14^{\circ} 38',7$  E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 35/1211 1941.)
1295. Sverige. Gotland E.-Kyst. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 39/1878. Stockholm 1941.)  
Følgende Fyr er atter tændt:  
*Furillen* c.  $57^{\circ} 46'$  N.  $19^{\circ} 00'$  E., *Bungenäs, Ängeviken* og *Fårösund södra* c.  $57^{\circ} 51'$  N.  $19^{\circ} 06'$  E.
1296. Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösunds norra gatt. Sømærker atter udlagt.  
(U. f. s. Nr. 39/1877. Stockholm 1941.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 35/1214 1941 meddeles, at de 2 deri nævnte røde Mærketønder atter er udlagt. c.  $57^{\circ} 56'$  N.  $19^{\circ} 03'$  E.
1297. (T). Sverige. Lys- og Fløjtetønden Yttre Stengrund midlertidig flyttet.  
(U. f. s. Nr. 39/1876. Stockholm 1941.)  
I Anledning af gentagne Grundstødninger henledes Opmærksomheden paa, at Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* indtil videre er flyttet W.-efter til c.  $56^{\circ} 09',6$  N.  $16^{\circ} 03',4$  E.  
(E. f. S. Nr. 3/131 1940. Kort Nr. 180 og 181.)
1298. Sverige. Indløbet til Hävringe. Norra Kränkan Fyr forandret.  
(U. f. s. Nr. 39/1875. Stockholm 1941.)  
Den røde Lysvinkel mellem Pejlingerne  $158^{\circ},5$  og  $242^{\circ}$  i *Norra Kränkan Fyr* paa c.  $58^{\circ} 37'$  N.  $17^{\circ} 23'$  E. er nu delt i følgende Vinkler:  
1) Rødt i Pejl. fra  $158^{\circ},5$  til  $193^{\circ}$ .      3) Hvidt i Pejl. fra  $207^{\circ},5$  til  $210^{\circ}$ .  
2) Grønt i — -  $193^{\circ}$  -  $207^{\circ},5$ .      4) Rødt i — -  $210^{\circ}$  -  $242^{\circ}$ .

**1299. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønden Vänta litets grund genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 39/1874. Stockholm 1941.)

Lystønden *Vänta litets grund* paa c. 62° 29',<sub>0</sub> N. 18° 14',<sub>6</sub> E. er atter udlagt paa Station.**1300. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskibe genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 39/1873 og 39/1874. Stockholm 1941.)

Nedennævnte Fyrskibe er atter udlagt paa Station: *Västra Banken* c. 60° 53',<sub>8</sub> N. 17° 55',<sub>8</sub> E., *Finngrundet* c. 61° 04',<sub>0</sub> N. 18° 40',<sub>5</sub> E., *Sydostbrotten* c. 63° 18',<sub>8</sub> N. 20° 10',<sub>7</sub> E. og *Östra Kvarken* c. 63° 34',<sub>0</sub> N. 20° 56',<sub>6</sub> E. Samtidig er Radiofyret paa Fyrskibet *Sydostbrotten* traadt i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 28/1063 1941.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1301. Danmark. Sundet. Lappen Landgrund SE. Sømærke flyttet.***Lappen Landgrund SE.* røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste er flyttet c. 45 m mod SE. og er nu udlagt paa 56° 02' 56" N. 12° 36' 56" E.

(Kort Nr. 131, 130, 125 og 100. Søm.-Fort. Side 40, Nr. 8.)

**1302. Danmark. Sundet. Helsingør Statshavn. Oprensningsarbejder afsluttet.**Under Henviisning til E. f. S. Nr. 37/1273 1941 meddeles, at Oprensningsarbejderne i *Helsingør Statshavn* nu er afsluttet. Havnen er atter aaben for al Trafik.*Helsingør:* c. 56° 02',<sub>1</sub> N. 12° 37',<sub>4</sub> E.

(E. f. S. Nr. 37/1273 1941.)

**1303. Danmark. Sundet. Trekrøner N. Skibsfartshindring fjernet.**Skibsfartshindringen paa 55° 43' (34") N. 12° 37' (14") E., c. 1,<sub>4</sub> Sm 2½° fra *Trekrøner Fyr*, er fjernet og Afmærkningen inddraget.

(E. f. S. Nr. 38/1292 1941.)

**1304. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.****Oplysning om Dybde.**Ved Opmaalingen den 21. September d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,<sub>2</sub> m i E.-Siden af Renden, 5,<sub>3</sub> m i Midten af Renden og 3,<sub>4</sub> m i W.-Siden af Renden.Udenfor Fyrinien findes et bugtet Løb med 5,<sub>9</sub> m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning. Skibe, der stikker indtil 5,<sub>0</sub> m, kan lods ind.

c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.

(E. f. S. Nr. 33/1170 1941.)

**1305. Tyskland. Lille-Bælt. Flensburg Fjord. Flensburg. Stormvarselsstation atter i Virksomhed.**

(N. f. S. Nr. 39/2561. Berlin 1941.)

*Flensburg* Stormvarselsstation er atter i Virksomhed.

Fra en 20 m høj, hvid Træmast paa c. 54° 48' N. 9° 26' E., ved W.-Siden af Inderhavnen i Nærheden af Havnekontoret, vises Dag- og Natsignaler.

Opslagskasse til Meldingerne findes ved Havnekontoret.

(Danske Lods III, Side 157.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1306. Sverige. Skagerrak. Sotenkanalen. Oplysning om Broaabning.  
(U. f. s. Nr. 39/1919. Stockholm 1941.)  
Fra og med den 1. Oktober 1941 til og med den 15. April 1942 aabnes Broen over *Sotenkanalen* kun mellem Kl. 0500 og Kl. 2000.  
c.  $58^{\circ} 24',7$  N.  $11^{\circ} 15',9$  E.
1307. Norge. Oslofjorden. Larviksfjorden. Larvik Havn. Oplysning om Grund.  
(E. f. S. Nr. 17/373. Oslo 1941.)  
En Grund med  $7,2$  m Vand ved Lavvande er fundet paa  $59^{\circ} 02' 38''$  N.  $10^{\circ} 02' 08''$  E., 360 m  $222^{\circ}$  fra *Larvik Kirke* paa *Tollerodden (Kirkeberget)*.
1308. (T). Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Homborsundsleia. Dybesund spærret for Sejlads.  
(E. f. S. Nr. 17/376. Oslo 1941.)  
Paa Grund af Bjærgningsarbejder vil *Dybesund* paa c.  $58^{\circ} 15',5$  N.  $8^{\circ} 31',1$  E. indtil videre være spærret for al Sejlads. Saalønge Spærringen opretholdes, vil der fra 2 Fartøjer, der er stationeret henholdsvis ved det E.-lige og ved det W.-lige Indløb til *Dybesund*, blive vist om Dagen 1 rød Kugle paa Mastetoppen og om Natten 1 rødt Lys, synligt hele Horisonten rundt.  
Ved Henvendelse til Lodskontorerne i *Arendal* og *Kristiansand S.* vil man kunde faa Oplysning om, hvorvidt *Dybesund* er farbart eller ikke.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1309. Norge. Sør-Helgeland. Singsholmen. Baake erstattet med Varde.  
(E. f. S. Nr. 17/374. Oslo 1941.)  
Træbaaken paa *Søndre-Singsholmen* paa c.  $66^{\circ} 33',9$  N.  $12^{\circ} 49',2$  E. er ødelagt og erstattet med en Stenvarde, der er malet sort med hvidt Bælte.
1310. (P). Norge. Sør-Trøndelag. Linesfjorden. Vågsøy S. Grund rapporteret.  
(E. f. S. 17/375. Oslo 1941.)  
En Grund med 1 m Dybde ved Lavvande rapporteres paa  $63^{\circ} 59' (40'')$  N.  $9^{\circ} 55' (53'')$  E., c. 200 m  $155^{\circ}$  fra *Jægteholmen SE.-Pynt*.

---

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1311. Sverige. Ölands rev S. Undervandshindring.  
(Rügen Radio.)  
En Dampner med  $8,55$  m Dybgaende har paa  $56^{\circ} 08',4$  N.  $16^{\circ} 24',2$  E.  $3,5$  Sm  $358^{\circ}$  fra *Ölands södra udde* Fyr rørt en Undervandshindring.



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

**1312. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Toldbodbommen ombygget.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/2629 1940 meddeles, at *Toldbodbommen* W. for *Bomløbet* paa c.  $55^{\circ} 41'_{,3}$  N.  $12^{\circ} 36'_{,2}$  E. nu er færdigbygget og Vagten og Stop-signalet atter flyttet over paa W.-Siden af *Bomløbet*.

Signalet for Vandstand og Strømhastighed ved *Knippelsbro* er atter anbragt paa *Bomhuset*.

(E. f. S. Nr. 47/2629 1940. Danske Lods III, Side 37.)

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS



## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basball
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Dresøher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	Stevedoring
Horsens Søren Andersen	Schultz
Kallundborg Jørgen Schultz	
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Dresøher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS»

## KALUNDBOR

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 801.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

## KOLDING

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 061811

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82.

## ODEN

EDSV. STATS AUT. SKIBSMÆGLERE

**CHR. CLEMMENSEN**

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

**C. HOPPE**

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## RANDE

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

## SVENDBOR

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude.  
Svendborg

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 39

FREDAG 3. OKTOBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Der foreligger i den forløbne Uge forskellige Udtalelser om Tabet af Handelstonnage. Fra tysk Side meddeltes det saaledes, at tyske Undervandsbaade i Tiden fra 22. Juni til 22. Sept. havde sænket ca. 1 Mill. Br. Reg. Tons, medens Winston Churchill i sin Underhustale i Tirsdags opgav, at Tabet af engelsk og for England sejlene Tonnage i Juli Kvartal, altsaa i omtrent samme Periode, som dækkes af den ovenfor nævnte tyske Opgørelse, havde været mindre end en Trediedel af den i det foregaaende Kvartal mistede Tonnage, hvilket vil sige, at Tabet beregnet paa Basis af de engelske Opgørelser for April Kvartal skulde ligge paa omkring  $\frac{1}{2}$  Mill. Br. Reg. Tons.

Den mest interessante af de foreliggende Udtalelser er dog den, som Formanden for den amerikanske Maritime Commission har fremsat overfor et Udvalg fra Congressen. Han meddelte, at Tabet af Handelstonnage for alle de Krigsførende tilsammen beløb sig til mellem 13 og 14 Millioner Br. Reg. Tons. Hvorledes Tabet fordelte sig paa de enkelte Nationer meddelte han dog ikke noget om, og det havde dog været det mest interessante. Nogen Kommentarer til disse Udtalelser er det naturligvis, som Forholdene ligger, umuligt at fremsætte, men for den der interesserer sig en Smule for Statistik, vil den første Udgave af Lloyds Register, der kommer hertil, naar Krigen er forbi, sikkert ikke være kedelig Læsning.

Fra et shippingmæssigt Standpunkt har Ugen iøvrigt været uden større Begivenheder. Den i amerikanske politiske Kredse længe bebudede Revision eller totale Ophævelse af Neutralitetsloven synes imidlertid nu at være umiddelbart forestaaende. Hovedgrundlaget for denne Lov er, eller rettere var i Korthed, »Cash and carry« Princippet. Den første Halvdel heraf, nemlig »cash down« blev jo ophævet af »Leaseland« Loven, og det er tilsyneladende nu Mening, at man ogsaa vil ophæve de Skranker, der er fastsat i Loven for amerikansk Skibsfart, saaledes at amerikanske Skibe ogsaa kan besejle krigsførende Landes Havne, eller mere konkret, saaledes at amerikansk Tonnage kan deltage i Transporten af Krigsmateriel til England. Med den relativt store oceangaende Handelsflaade, U. S. A. har, og især efterhaanden som det amerikanske Nybygningsprogram realiseres, vil dette naturligvis betyde en betydelig Aflastning for den engelske Handelsflaade.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder er Rapporterne ogsaa i den forløbne Uge meget summariske. I de engelsk og amerikansk kontrollerede Trades er Forholdene, saavidt man kan dømmе efter de foreliggende Meddelelser uforandrede. Efterspørgslen overstiger utvivlsomt Udbudet af disponibel Tonnage, men ratemæssigt set har dette ingen Indvirkning paa Forholdene, idet disse er under fast Kontrol af de respektive Myndigheder, og for de amerikanske Tonnage-dispositioners vedkommende synes Udviklingen at følge samme Retningslinier, som længe har været gældende i England ved Fordelingen af den disponible Tonnage, nemlig at Transportbehovet indees i Klasser efter deres Betydning for Krigsførelsen, og at det mindre vigtige udskydes til Fordel for det mere vigtige. — Af de enkelte Noteringer der foreligger, skal iøvrigt kun nævnes, at Korn fra Northern Range til

Portugal nu indikerer \$30, og Korn fra River Plate til Port Said skal have betalt \$80.

I vore hjemlige Farvande har Forholdene været uden større Forandringer. Der er stadig Erts fra Sverige til Tyskland, ligesom der er forskellige Trælastordrer fra Bottenhavet til Tyskland og Danmark. Fra Tyskland har der været Anvendelse for Tonnage for Kul og Salt til Norge, ligesom det har været muligt at placere Skibe i tysk Kystfart. Kul- og Koks-transporten fra Tyskland til Danmark har været af sædvanlig Volumen.

### [KONGE OG FOLK

Kong Christian X's 71 Aars Fødselsdag blev en sinuk og værdig national Manifestation, der vil være et klart og godt *memento* for alle. Den Hyldest, der fra alle Sider blev Kongen til Del, viser til fulde, at det danske Folk staa samlet om ham og beundrer den Vej, han har valgt at gaa og den Stilling, han i disse mørke Tider har indtaget. Den fastslaaer for hele Verden, at vi Danske ser op til Kongen som den, der bedst af alle kan føre os frelst gennem en dødsens alvorlig Tid, og at han mere end nogen anden formaar at bevare det, der for enhver af hans Undersaatter maa staa som det afgørende: Genoprettelse af Danmarks Frihed, Selvstændighed og Uafhængighed. For de høje Idealder ved vi, at Kongen staa som det sikre Værn, og vi hyldede ham paa hans Højtidssdag med en saa fuldttonende Enighed, at enhver, der søger at saa Splid her, vil komme til kort. Konge og Folk staa sammen, og hvis vi blot viser den samme værdige Holdning som hidtil, er der Grund til at haabe og tro, at vi skal komme gennem den Skærsild, vi i Øjeblikket oplever uden at tage alvorlig Skade paa det, der er os dyrest. Og det skal vi først og fremmest takke Kongen for.

### »SESSA«

Ifølge modtagen Indberetning er den Rederiet J. Lauritzen tilhørende Damper »Sessa«, der var beslaglagt af de amerikanske Myndigheder, og som sejlede under Panamaflag, krigsforlist i Nærheden af Island.

Af Besætningen var de 7 Danske, hvoraf en, Styrmand *Henrik Bjerregaard*, er blevet reddet.

De seks omkomne Danske er:

Kaptajn *Niels Johannes Laurids Nielsen*, Tarup ved Odense,

Styrmand *Jørgen Vilhelm Petersen*, Stubbekøbing, Matros *Knud Møller Thomsen*, Brakesgaard pr. Brovst.

Maskinmester *Alfred Lauersen*, København,

Maskinmester *Robert Sigfried Mørch*, Skjern, og

Hovmester *Poul Jensen*, København.

»Sessa«, der før Krigen sejlede paa J. Lauritzens faste Rute mellem de nordøstamerikanske og de sydvestamerikanske Havne laa en Tid lang efter Krigen oplagt. Senere blev den af den amerikanske Søfartskommission inddraget og med Bibeholdelse af sit gamle Navn sat ind i Fart for nordamerikansk Regning.

De fem—seks Dampere, som Rederiet havde i denne Fart, var nye og store Kølebaade, der kunde løbe 14—15 Knob. Sammen med »Reefer-Motorskibene« var disse Dampere iøvrigt udskilt fra Rederiet og ført over til Datterselskabet »Rederiet Ocean«.

»Sessa«, der lastede 1,700 B.R.T., blev bygget i 1936 paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Der var kun blevet syv Danskere om Bord efter den

amerikanske Overtagelse, og af disse omkom — som nævnt — alle med Undtagelse af 1. Styrmand Bjerregaard.

»Sessa« førtes paa denne sidste Rejse af den 42-aarige Kaptajn Niels J. L. Nielsen, der i en Del Aar har været ansat i Rederiet. Han var meget afholdt og anset for sin Dygtighed, hvilket gav sig Udtryk i, at han i en ung Alder blev Skibsfører.

Kaptajn Nielsen, der var Landmandssøn fra Hesselager, kom til Søs i 1916 med en Jagt fra Vordingborg. Senere sejlede han med danske og amerikanske Sejlskibe paa Langfart. I 1922 afsluttede han sine nautiske Eksaminer fra Svendborg Navigationsskole, og efter en kort Tid at have sejlet som Styrmand i Skonnerthriggen »I. M. Nielsen« fra Rudkøbing, traadte han ind i Lauritzens Rederi.

Kaptajn Nielsen efterlader sig Hustru og to Sønner.

J. Lauritzens Rederi har under denne Krig mistet syv Skibe, nemlig Damperen »Britta«, der forliste i Nordsøen 2. Paaskedag i Fjor, Damperen »Gerda«, der gik ned i Maj Maaned i Fjor, Damperen »Alfa« i Juni 1940, Damperen »Dagmar«, der gik under engelsk Flag, Motorskibet »Chilean Reefer«, der forliste for en Maanedes Tid siden, og endelig nu »Sessa«. Endvidere forliste »Chilean Reefer«s Søsterskib, »Canadian Reefer«, ved de kanariske Øer i Begyndelsen af Januar 1940.

### BESKYTTELSE AF SKIBSNAVNE

I Omtalen af den danske Lov om Beskyttelse af Skibsnavne, Rederinavne, Skorstensmærker m. m. skriver Svensk Sjöfartstidning, at i Sverige har Sagen været paa Tale Mand og Mand imellem, men den har ikke været drøftet officielt. Det er hændt, at forskellige Rederier har anvendt ens eller meget nær lignende Rederiflag og Skorstensmærker, men med de mange forskellige, der er i Brug, er det maaske vanskeligt at finde nye Variationer. Der findes imidlertid visse Skorstensmærker, som f. Eks. helt gule Skorstene eller med ensfarvede Bælter eller Ringe. Man kunde her med lidt god Vilje skelne mellem dette og det som er mere karakteristisk og som almindeligvis bruges. Selv om nogen Misbrug ikke direkte har været paavist, burde dog Rederiflag og Skorstensmærker saavel som Skibsfartslinier kunne beskyttes, ligesom registrerede Varemærker.

Angaaende Skibsnavne gælder blandt andet i Norge en Lov, som forbyder at et Skib gives Navn, som allerede er optaget af et andet Skib. Hensigten er naturligvis at forebygge Forvekslinger, særlig blandt den store Offentlighed. Hvis flere Skibe af samme Nationalitet bærer fælles Navn, og der hænder et saadant Skib noget, uden at andre Detailler end Nationalitet og Navn kan angives i Pressen og Radioen, kan det foraarsage mange og unødvendige Komplikationer. Ogsaa for Assurandører og Søfartsmænd er det en Fordel, at Skibe ikke bærer ens Navn. Paa den anden Side kan et generelt Forbud mod at anvende et allerede benyttet Navn ogsaa have sine Ubehageligheder. Dersom det for Eksempel har Interesse for et Rederi, at give et nyt Skib et bestemt Navn, saa er det naturligvis forkert ikke at kunne anvende dette, blot fordi en Skude inde i Landet eller en registreret Fiskerbaad forud har lagt Beslag paa det. Bladet gaar derefter ind paa en detailleret Gennemgang af hele Sagen for Sveriges Vedkommende, og skriver blandt andet, at man i Sveriges Skibsliste kan konstatere, »at kært Navn har mange Børn«, idet Navnene »Anna« og »Svea« forekommer henholdsvis 24 og 20 Gange.

### NATIONALBANKENS BALANCE

I den 3. Uge af September har Nationalbankens Tilvækst i Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet kun været 2,6 Mill. Kr., hvorefter det samlede Beløb er 719 Mill. Kr. Paa Balancens Aktivside bemærkes iøvrigt, at Udlaan og diskonterede Veksler er formindsket med 7 Mill. Kr. til 49 Mill. Kr., som er Bundrekord. Diverse Aktiver er derimod steget med 17 Mill. Kr. til lige ved 900 Mill. Kr.

Der er en Nedgang paa 15 Mill. Kr. i Seddelcirkulationen, som derefter er 674 Mill. Kr. Indlaan paa Folio, Konto-Kurant etc. er steget med 26 Mill. Kr.

til 961 Mill. Kr., Gælden paa Clearing Konti er formindsket med 3 Mill. Kr. til 5,8 Mill. Kr., og Diverse Passiver er steget med 4 til 50 Mill. Kr.

### HAVNEUDVIDELSERNE

Trafikministeren har som nævnt fremsat et Forslag til Lov om Havneudvidelse m. m. ved Frederikshavn og Skagen. Det drejer sig i begge Tilfælde om betydelige Anlæg, hvortil der regnes at skulle medgaa henholdsvis 7 og 12 Mill. Kr.

De fleste Beskæftigelsesforslag faar for Tiden en hurtig Gang gennem Rigsdagen, men overfor disse Havneudvidelsesplaner er der dog kommet nogen Kritik til Orde, navnlig overfor Frederikshavn.

De væsentligste Betænkeligheder knyttede sig til selve Fiskerihavnen, idet man var tilbøjelig til at mene, at Forslaget gik langt ud over, hvad Havnen i en overskuelig Fremtid vil kunne bære. Man følte sig med andre Ord i høj Grad usikker med Henblik paa Anlæggets Rentabilitet.

Overfor de Betænkeligheder, som saaledes kom til Orde, fremhævede Ministeren, at Baggrunden for disse Forslags Fremsættelse er Beskæftigelsessituationen, og han fortsatte:

»Det er muligt, at man, hvis Forholdene havde været normale, ikke vilde have fremsat Forslag om Udvidelse i saa stort et Omfang, men man har netop under den nuværende Situation, da alle er enige om, at der skal og bør skaffes Beskæftigelse, ment at burde foretage Udvidelser i noget større Omfang end ellers«.

Det er en Betragtning, man ikke saa sjældent møder i Forbindelse med Beskæftigelsesspørgsmaalet og en Betragtning, som der er Grund til at anholde. Selvfølgelig er det af Vigtighed, at der i størst mulig Udstrækning skaffes Beskæftigelse, men ikke Beskæftigelse for enhver Pris, siger »Børsen«. Hvis man ikke vil skabe sig nye Vanskeligheder ud i Tiden, kan man ikke uden videre se bort fra Rentabiliteten. Som det under Forhandlingerne i Folketinget blev sagt om den planlagte ny Fiskerihavn ved Frederikshavn, vil »et for stort dimensioneret Anlæg blive til Byrde baade i kapitalmæssig Henseende og med Hensyn til Vedligeholdelse«.

Man har unægteligt ikke saa sjældent, naar Beskæftigelsesspørgsmaalet drøftes og Planerne lægges, en utryk Fornemmelse af, at man, som Forholdene nu en Gang ligger, betragter Rentabiliteten som noget underordnet. Men det er en fejlagtig og en usund Betragtning. Eet er, at man i Situationen kan fremme Anlæg, som man ellers vilde gemme til »bedre Tider«, noget ganske andet, at de Arbejder, man sætter i Gang, bør kunne svare sig i den Forstand, at de ikke belaster Fremtiden og saaledes kan virke hæmmende paa en kommende Udvikling.

### KONTRAKTFART OG TIDSBEFRAGTNING

Ved et Foredrag, som den kendte svenske shippingman Dr. H. Eneborg for nylig holdt paa Stockholms Sjöfartsskola, kom Taleren ind paa Spørgsmaalet Kontraktfart og nævnte, at det svenske Komersekollegium har behandlet Søfartens Økonomi og forsøgt med alle tilgængelige Midler at udskille Kontraktfarten. Man har anset det for vigtigt at søge at klarlægge denne Søfartsgrens Økonomi, da den utvivlsomt har Fremtiden for sig og synes at være vel egnet for store Dele af Sveriges Eksportprodukter, og ogsaa for Importvarerne. En Overgang til Kontraktfart synes at være Trampfartens Redning. Ved Indsamling af Oplysninger fra de forskellige Redere har Komersekollegiet faaet et godt Materiale bestaaende af 23 Rederier med 101 Skibe paa 265,000 Tons d. w. Disse 23 Rederier viste efter 5 pCt. Afskrivning for 1936 en Fortjeneste paa 8,1 pCt. og 1937 paa 18,5 pCt. af egen Kapital. Endvidere

skal det anføres, at Afskrivninger i 1937 udgjorde 9,9 pCt. af Tonnagens bogførte Værdi (imod Trampredierernes 5 pCt.). Dividenden for 1937 var ogsaa kun 5 pCt. Det er Stabiliteten i Driften, som er et Kendetegn for disse Rederier. Tonnagens bogførte Værdi er ganske lav, kun 93 Kr. pr. Ton d. w. i 1937, i Betragtning af at Tonnagen er temmelig moderne.

Foretager man en Rentabilitetsberegning for de samme Skibe i 1933, som i Aarene 1936 og 1937 regnedes til Kontraktredierne, saa viser det sig, at disse ved 6 pCt. Afskrivning skulde give en Rentabilitet paa 6,3 pCt. af Aktiekapitalen og 4,1 pCt. paa hele Egenkapitalen. Disse Tal antyder en forholdsvis god Rentabilitet, naar man tager i Betragtning, at 1933 var et Depressionsaar, og at Trampredierne da allerede ved 5 pCt. Afskrivning viste Tab.

Taleren kom derefter ind paa Tidsbefragtingen.

Tidsbefragtingens Økonomi bestod af to Dele, dels set fra Ejerens Synspunkt, dels fra Tidsbefragterens.

Hvor det drejer sig om Befragtningsøkonomi ved Tidsbefragting set fra Ejerens Side stilles Ejerens Udgifter for Skibet — ogsaa Rente af laant og egen Kapital — over for Indtægten fra Time-charter Fragten. En Undersøgelse af Befragtningsøkonomien forudsætter, at særlige Oplysninger indhentes angaaende denne for den Tid, Skibet har været tidsbefragtet, men da det har vist sig for vanskeligt at indhente de fornødne Oplysninger, har Kommerskollegiet ikke kunnet benytte sig af disse. Derimod har man kunnet indhente Oplysninger om Økonomien fra den befragtede Parts Side eller fra Tidsbefragteren, som faar sine Indtægter i Form af sædvanlige Bruttofragter og som, foruden Time-charter Fragten, skal erlægge ovennævnte faste Udgifter.

Angaaende Tidsbefragtingens Økonomi foreligger der Oplysninger fra Befragterne om Driftsindtægter og Driftsudgifter dels for svenske Skibe, som er befragtede af svenske Redere, dels for udenlandske Skibe, som er befragtede af svenske Redere.

Hvad først angaar Økonomien for svenske Skibe befragtede af svenske Redere, viser det sig, at Bruttofragtindtægten dækker Omkostningerne, blandt hvilke de største er Time-charter Fragten, Lastnings- og Losningsudgifter samt Omkostningerne til Fremdrift, Kul, Olje og Smøremidler. Driftsoverskudet er ganske lille i 1936, nemlig 50,000 Kr. paa en Indtægt af 7,03 Mill. Kr. og i 1937 75,000 Kr. paa en Indtægt af 10,53 Mill. Kr. Driftsoverskudet udgør Saldo af Overskud og Underskud paa temmelig store Beløb: 1936 365,000 henholdsvis 315,000 Kr. og 1937 713,000 henholdsvis 638,000 Kr. Time-charter Fragterne synes saaledes i Reglen at være afbalanceret saadan, at Udgifterne er omtrent lige store til Tab som til Fortjeneste paa Tidsbefragtingen og i begge Tilfælde af relativt ringe Beløb.

For udenlandske Skibe, der er tidsbefragtet af svenske Redere, viser det sig, at Bruttofragtindtægterne for en Tidsbefragtningsvirksomhed, inklusive visse Indtægter fra enkelte bortchartrede Skibe, i Tidsbefragtningsperioden vil være tilstrækkelig til at dække Driftsudgifterne. I 1936 var Driftsoverskudet 458,000

Kr. og i 1937 284,000 Kr. Dette udgør Saldo for 1936 af Driftsoverskud paa 524,000 Kr. og Driftsunderskud paa 66,000 Kr. samt for 1937 af Driftsoverskud paa 1,036,000 Kr. og Driftsunderskud 752,000 Kr. Bruttoindtægten udgjorde i 1936 7,61 Mill. Kr. og 1937 14,94 Mill. Kr. Tidsbefragting af udenlandsk Tonnage synes saaledes at være mere lønnende end Tidsbefragting af svensk Tonnage.

Af Undersøgelsen fremgaar endvidere, at medens svensk Tonnage for Størstedelen tidsbefragtes til de Forenede Stater og England, kommer den udenlandske Tonnage, som tidsbefragtes af svenske Redere, mest fra Finland. Dette synes at vise, at Tonnage søger i Tidsbefragting til andre Lande med højere Omkostninger og strengere Lovgivningskrav fra Lande med lavere Omkostninger og færre saadanne Krav. Det er almindelig kendt, at de Forenede Stater og England har de største Driftsudgifter for Skibe; derfor er det naturligt, at svenske Skibe tidsbefragtes af Redere i disse Lande. Det er ogsaa almindelig kendt, at Finland samt Estland og Letland har meget lave Driftsomkostninger for Skibe, hvad derfor medfører, at disse Landes Skibe er efterspurgt i Sverige. Det er ogsaa disse Forhold, som gør, at de udenlandske, af svenske Redere tidsbefragtede Skibe giver større Nettofortjeneste end de af svenske Redere tidsbefragtede svenske Skibe.

### FREMTIDENS TYSKE UDENRIGSHANDEL

Den oversøiske Handels Fremtid er Genstand for Den længere Artikel i »Deutsche Allgemeine Zeitung«, skrevet af Bladets Korrespondent i Hamburg. Det hedder bl. a. deri:

»Den hanseatiske Købmand har til alle Tider aflagt Prøver paa en stor Bevægelighed og hurtig Tilpasningsevne. Det er derfor ikke de nye, af Staten dirigerede Handelsmetoder, men deres bureaukratiske Ledelsesformer, som er Genstand for den Kritik, der f. Eks. kom til Udtryk paa Eksport Handels-Børsen paa Leipziger-Messen. Her blev det sagt med rene Ord, at det i Længden ikkø kunde gaa an, at selv de dygtigste og mest erfarne Udlands-Købmænd spildte deres Energi paa Rejser til Berlin for at antichambriere og tigge om Kontingenter. Hvad det drejer sig om, er følgelig Formerne for Statens kommende Ledelse af Udenrigshandelen. En forstandig Afgrænsning mellem den for Staten nødvendige Ledelses og den økonomiske Selvforvaltnings Funktioner — det er den programatiske Fordring, som atter og atter opstilles fra hanseatisk Side«.

Understatssekretær von Jagwitz er i en Udtalelse gaaet ind for en stærk Udfoldelse af det private Initiativ, eftersom en for stærk Knebling af dette og af den Enkeltes Stræben efter Gevinst i det lange Løb vilde forvandle en øjeblikkelig Fordel til en varig Skade. Ogsaa paa Valutareguleringens Omraade maatte der efter Fredsslutningen foretages vidtgaaende Lettelser. Samtidig hermed maatte det kræves af Købmanden, at han sædvanligvis atter selv overtog sin Forretnings Risiko, der for Tiden ofte er borttaget gennem statslig Garanti.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Kungsholm«

I Anledning af et Rygte fra New York om, at Svenska Amerika Linien skulde forhandle om Salg til amerikanske Interessenter af Passagerfartøjet »Kungsholm«, har »Göteborgstidningen« haft en Samtale med Direktør Axel Jonsson ved Rederiet.

Direktør Jonsson udtalte, at Sagen ganske vist har været paa Tale, men nogen Beslutning om Salg foreligger ikke.

### Skoleskibet »Danmark«s Bestyrelse

Under 30. September har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart for Tidsrummet indtil 1. Oktober 1944 genudnævnt Skibsreder L. R. Schmith, Skibsreder Chr. Har-

hoff, Kaptajn H. P. Hagelberg, Forretningsfører H. J. Christiansen og Skibsreder E. B. Kromann samt nyudnævnt Direktør L. O. Normann til Medlemmer af Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark«.

### Aalborg-Prottest mod Nabohavnens Udvidelse

Forslaget at anvende 19 Mill. Kr. til Udvidelsen af Fiskerihavnene i Frederikshavn og Skagen har skabt stærkt Røre blandt Aalborgs Handelsstand, idet man frygter for, at en saa stor Udvidelse af Nabohavnene vil skabe en Konkurrence til Aalborg. I den Anledning har Handelsstandsforeningens Bestyrelse holdt Møde og vedtaget en Protest, som tilstilles det 15-Mands Folketingsudvalg, der sammen

med Trafikminister Gunnar Larsen har foretaget en Rejse til Nørrejylland.

#### »Dannebrog«s Kapital-Udvidelse

Der holdtes forleden en ekstraordinær Generalforsamling i Dampskibsselskabet »Dannebrog«, fordi den Generalforsamling, der fornylig afholdtes om Udvidelse af Aktiekapitalen, ikke var beslutningsdygtig.

Da Generalkonsul Johan Hansen endnu ikke er kommet helt til Kræfter efter sin Sygdom, blev det Skibsreder Willie C. K. Hansen, som indledede Generalforsamlingen med at udtale smukke Ord om Kongen i Anledning af Fødselsdagen. Willie C. K. Hansen mindede om Rederiets nationale Navn »Dannebrog«, og da han havde sluttet, rejste Forsamlingen sig og hyldede i Stilhed Majestæten.

Derefter gik man over til Dagsordenen. Højesteretssagfører Stein dirigerede, og i Skibsreder Harhoffs Fraværelse paa Grund af Sygdom forelagde Skibsreder Willie C. K. Hansen Dagsordenens Punkter, som vedtoges enstemmigt.

#### Gennem Blokadezonen

Som tidligere meddelt er det i den senere Tid lykkedes enkelte svenske Skibe at faa Tilladelse til at sejle igennem den blokerede Zone fra Amerika til Sverige med Ladninger til det svenske Forsyningsnævn. Lasterne er kommet fra syd- og nordamerikanske Havne og beregnes at have en samlet Værdi af ca. 33 Mill. Kr.

Angaaende den almindelige, men væsentlig fejlagtige Opfattelse, der gaar ud paa, at denne Søfart, som periodervis har kunnet opretholdes fra Göteborg vestpaa, har indsejlet vældige Fortjenester, fremsætter Generalkonsul Gunnar Carlsson i sit Selskabs Blad Transbladet nogle korrigerende Udtalelser. Generalkonsulen skriver, at de Skibe, som i Løbet af de første seks Maaneder af indeværende Aar har fundet Vej til Norden vestfra, alle har faaet deres Fragtsatser reguleret af de respektive Landes Regeringer, og at Fragterne paa ingen Maade har staaet i nogen Proportion til de Fragtrater, som betales paa de frie Markeder, lige saa lidt som de har staaet i noget Forhold til den store Risiko, som denne Tonnage er udsat for. Det er ikke, fremhæver Generalkonsulen, de økonomiske Gevinster, som har lokket de svenske Redere til at sætte deres frie Skibe i denne Fart; det er kun et Ønske om i den Udstrækning, som det under de nuværende Forhold lader sig gøre, at bidrage til Importen af de for Sveriges Folkeernæring og Industri nødvendige Varer og paa samme Tid at yde svensk Eksportindustri en Hjælp i dens Stræben efter i disse Afspærringstider i nogen Grad at kunne opretholde Kontakten med dens oversøiske Kunder.

#### Nye Motortankskibe

Forleden søsattes ved Götaverken et Motortankskib paa 12,500 Tons d.w. for Rederi A/B Concordia (Per Waller), Göteborg. Skibet, som fik Navnet »Juno«, er bygget til Lloyds højeste Klasse, og dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 483' 6"; Bredde 59'; Dybde 35' 6". Middeldybgaende paa Sommerfriboed bliver 27' 9". »Juno« skal forsynes med en seks-cylindret to-takts enkeltvirken Dieselmotor, der udvikler 5,200 I.H.K. ved 112 Omdr. i Min. Motoren er af Götaverkens egen nye Konstruktion. Det er Værftets tiende Nybygning, som forsynes med Motor af denne Type. Skibet beregnes at kunne gøre en Fart af 13 Knob paa fuld Last.

Ved Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö søsattes for nylig Motortankskibet »Kathrine Stenersen« for norsk Regning. Skibet er helsejset og er paa 16,000 Tons d.w. Det er 500 Fod langt og 63 Fod bredt. Dybde til Hoveddæk er 38 Fod 6 Tommer og dets Dybgaende er 29 Fod 6 Tommer. Det drives af en Kockum MAN Dieselmotor paa 6,000 H.K., som beregnes at give Skibet en Fart af 14,5 Knob paa fuld Last.

#### Havneudvidelsen ved Venø

Havneudvidelsen ved Venø, der er projekteret, er endelig nu sikret. Havneudvalget har henvendt sig til Arbejds- og Socialministeriet om Tilskud efter Beskæftigelseslovene og faaet bevilget, foruden Tilskud til Materialer, 80 pCt. til Arbejdslønnen, dog ikke over ialt 21.000 Kr. Betingelsen er, at Arbejdet bliver paabegyndt i Løbet af kort Tid.

#### Rederiet »Odense«

Den tidligere omtalte nye Rederivirksomhed, Rederiet »Odense« Akts., er nu anmeldt til Aktieselskabsregistret. Selskabet har Hovedkontor i Odense og en Aktiekapital paa 100.000 Kr. Bestyrelsen bestaar af Grosserer S. E. J. Nielsen, Grosserer M. P. Hansen, Fuldmægtig P. M. Michelsen, Købmand S. H. M. Lauritzen og Landsretssagfører E. L. Berntsen. P. M. Michelsen er Selskabets korresponderende Reder.

#### De skandinaviske Sømandskirker i Hull

For nogle Uger siden afholdtes der i London et Møde mellem de skandinaviske Sømandspræster, som befinder

sig i England, især var Sverige stærkt repræsenteret, idet seks svenske Sømandspræster var til Stede. En Korrespondent til »Svenska Morgonbladet« har haft en Samtale med nogle af de deltagende Præster, og heraf fremgaar det, at ikke blot den svenske, men ogsaa den danske og finske Sømandskirke i Hull er blevet ødelagt og er ubrugelige til Gudstjeneste. Det er derefter blevet bestemt, at den danske Præst i Hull, Pastor H. Mørch, skal overtage Ansvaret for alle Skandinaverne i Hull, hvor han har faaet Lov at laane den engelske Sømandskirke til Gudstjenesterne. Den svenske Pastor Greek i Hull er flyttet til Newcastle, hvor der findes ikke saa faa skandinaviske Søfolk, og her vil der indtil videre blive Gudstjenester i den danske Kirke.

En hel Del skandinaviske Fiskere og Søfolk er under Krigen blevet samlet i det nordlige Skotland, og man vil nu her danne en Menighed, der omfatter baade Svenskere, Danske og Nordmænd. Det bliver den svenske Præst, Pastor Norwin, som skal lede dette ny fælles-skandinaviske Arbejde. I en Havn staaar allerede et Læseværelse til Raadighed og i andre Byer vil saadanne Samlingssteder blive oprettet. Ved en Gudstjeneste fornylig i en skotsk Havn deltog der ikke mindre end 40 Skandinaver.

#### Roman fra Verdenshavene

Jan de Hartog: Hollands Sønner. (Gyldendal).

»Hollands Sønner« er en stor Roman. Den foregaar paa Verdenshavene. Handlingen bestaar af en Række Optrin af den største dramatiske Kraft, og Læseren følger i den yderste Spænding den unge Sømænd Jan Wandelaar.

Jan Wandelaar har allerede som Matros øvet en Bedrift, der har vundet ham Rederiets Anerkendelse, saa det bekoster hans Uddannelse som Styrmand. Han tager sin Eksamen, gifter sig med den søde Nellie Dijkmans og gør indtil videre Tjeneste i Kystfarten. Men saa kommer Ordren til som Styrmand under Kaptajn Sjemonof at slæbe en Mudderpram til Ostindien, og paa denne Rejse gør Wandelaar sine første Erfaringer m. H. t. Rederens Kwels Rænkefuldhed. Ved Hjemkomsten deltager han i en Protest mod Kwel, og nu er Kampen mellem de to gaaende. Nellie dør, Kwel snyder ham for Penge, Jan kommer i Fængsel, men intet kan holde ham nede.

Med den ukuelige, djærve Sejghed, der kendetegner det bedste i Hollænderne, holder han ud imod den tilsyneladende uovervindelige Modstander — og sejrer.

»Hollands Sønner« er stærk i sine Virkemidler, men samtidig saa ren og frisk som den salte Søvind. Til Tider helt barokt i Skildringen af Liv og Besætning om Bord, til andre Tider gribende inderlig uden et Øjeblik at blive sentimental. Man underholdes, og man rives med, og man lærer en Mand at kende, som man kommer til at holde af, og i hvis Skæbne man lager Del, som var det Virkelighed.

#### Den nordiske Folkebaad

Priskonkurrencen om en nordisk Folkebaad er nu afgjort, efter at de 58 indleverede Forslag er gennemgaaet. Bedømmelseskomiteen finder, at intet af de indleverede Forslag egner sig til uforandret at lægges til Grund for Fremstillingen af den nordiske Folkebaad. Under disse Forhold har man besluttet ikke at uddele nogen Forstepremie. Anden- og Trediepræmien, 900 Kr., deles lige mellem Udkastene »Svale« og »Vega«. Disse to Forslag menes at komme nærmest til Folkebaadsiden og de Retningslinier, der var givet for Konkurrencen. Fjerde- og Femtepræmie, 500 Kr., deles lige mellem Projekterne »Inger« og »Snipan«. Begge disse Forslag betegnes som gode, men for dyre som Folkebaade betragtede. Desuden har Komiteen besluttet at købe to Forslag for 300 Kr. hver.

Tegningerne til »Svale« er indleveret af Knud Olsen, Danmark. Tegningerne til »Snipan« er udført af Dahlstrøm, Danmark.

I Komiteens afgørende Møde deltog fra Danmark Apotheker N. Benzon, Baron E. Wedell-Wedellsborg, Direktør A. Hempel og Arkitekt G. Rønne. En Komite, bestaaende bl. a. af Baron Wedell-Wedellsborg, har faaet til Opgave at udarbejde Retningslinier og Instruktioner til Præcisering af, hvorledes Forslagene »Svale« og »Vega« kan omarbejdes. Siden faar en Fagmand til Opgave paa Basis heraf at udarbejde de endelige Tegninger og Beskrivelse af den nordiske Folkebaad.

#### Norddeutscher Lloyd og Hapag

Det meddeles fra Berlin, at Statens Aktier i Norddeut-

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

scher Lloyd og Hapag nu skal føres tilbage til privat Eje. Aktiemajoriteten i de to Rederier har været paa Statens Hænder siden deres Reorganisation i 1935.

Samtidig oprettes et nyt Selskab, som skal overtage den Trafik, som hidtil har været drevet af Hamburger und Bremer Nordallantikkienst. Selskabet faar en Kapital paa 40 Mill. Mark, og Hapag og Norddeutscher Lloyd vil faa afgørende Indflydelse paa det.

Naar Aktierne fra Hapag og Norddeutscher Lloyd nu føres tilbage til private, fremhæves det fra officios tysk Side, at dette svarer til den tyske Stats principielle Holdning over for Skibsfarten. Det betragtes som Statens Op-gave at sætte Maalene for Skibsfarten og fastlægge dens Retningslinjer, men derimod ikke at øve direkte Indflydelse paa Selskaberne gennem Ejendomsret over deres Aktier.

**Norsk Damper sunket**

Fra New York kommer Meldingen om at den norske Fragtdamper »Segundo«, paa 4,414 Brutto Tons, er sunket i det nordlige Atlanterhav.

**Svensk Damper krigsforlist**

Ifølge Meddelelser fra London og Reykjavik er den svenske Damper »Garm« krigsforlist i Atlanterhavet. »Garm«, der var paa 1,366 Brl., tilhørte Rederiet »Svea«. Seks Mand af Besætningen, deriblandt to Svenskere, savnes og maa befrygtes omkommet, medens Størstedelen af Besætningen er reddet.

**Odense Havn**

Odense Havn har udsendt Beretning for 1940—41. Det hedder deri bl. a.:

Paa 2. Vinter i Træk har Sejladsen paa Havnen i betydelig Grad været generet af Isvanskeligheder. I Tidsrummet mellem 29. Januar og 14. Marts var al Sejlads paa Havnen ophørt. »Sct. Knud« holdt Sejllobet aabent indtil 3. Februar og kunde stadig have holdt det aabent; men man indstillede dog derefter Isbrydningen, da ingen Skibe kunde komme til eller fra Fjorden paa Grund af Ishindringer i Kattegat. Tilmed var det vanskeligt at skaffe Kul. Den 11. Februar paabegyndte »Sct. Knud« paany Isbrydningen og naaede den 17. Februar til den røde 2-Kost, ca. 2,5 km uden for Gabet; men da der stadig var Ishindringer i Bælterne, kom der ingen Skibe til Havnen før den 19. Marts. Den 14. Marts afsejlede M/S »Odense« paa sin første Tur til København efter den lange Stilstandsperiode.

Paa det sædvanlige Maalested, Sejlbaadehavnen ved Stige, maalttes (den 7. Februar) den hidtil største Istykkelse, nemlig 48 cm mod 42 cm Aaret forud. Minimumstemperaturen ved Havnen maalttes til ÷ 21 Grader, andre Steder i Landet til ÷ 30,3 Grader.

Foraarstøbrudet indtraf omkring 2. Marts.

I Aaret 1940—41 indkom følgende Antal Skibe.

	Antal	N. R. T.
Fartøjer med Maskinkraft .....	1.236	201.019
Andre Fartøjer .....	15	2.207
Ialt ...	1.251	203.226
(1938—39): Ialt ...	2.413	502.710

I forannævnte Antal er ikke medregnet mindre Fartøjer, hovedsagelig Stenfiskerbaade, som ikke anmeldes paa Toldboden, men kun indføres i den vagthavende Toldrørsbetjents Havnehefte. Regnes alle Skibe med, er der i 1940—41 indgaaet ca. 1.454 Fartøjer mod 2.351 i 1939—40.

Gennemsnitsstørrelsen af de 1.251 Skibe er ca. 162 N.R.T. I Regnskabsaaret 1939—40 indkom 2.171 Skibe med en Drægtighed paa tilsammen 402.590 N.R.T., hvilket gav en Gennemsnitsstørrelse paa ca. 185 N.R.T. I 1938—39 var Gennemsnittet ca. 209 N.R.T. Denne betydelige Nedgang i Skibsstørrelse i Løbet af de to sidste Regnskabsaar hidrører fra, at Havnen i 1939—40 delvis og i 1940—41 helt har været afskaaret fra Skibsforbindelse med oversøiske Lande.

Efter Nationalitet fordeles Skibene sig saaledes: Danske 1194, tyske 214, svenske 33, finske 13, hollandske 7, estniske 3 og norske 1.

Af de indkomne Skibe var kun 3 paa en Størrelse af over 3.000 Brutto Register Tons:

Den samlede Varetrafik i 1940—41 var ca. 356.700 Vægttons, hvoraf Importen udgjorde ca. 296.800 Tons (ca. 83 pCt.) og Eksporten ca. 59.900 Tons (ca. 17 pCt.). I Sammenligning med forrige Aar har der i 1940—41 været en Nedgang i Varetrafikken paa ca. 229.300 Tons, hvoraf ca.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

212.900 Tons falder paa Importen og ca. 16.400 Tons paa Eksporten eller en samlet Nedgang paa ca. 39 pCt.

Der er betydelig Tilbagegang med Hensyn til Import og Eksport paa de fleste større Poster, f. Eks.: Fedtstoffer og Olier 60 pCt., Foderstoffer 68 pCt., Jord, Ler, Sten m. v. 48 pCt., Kornvarer 65 pCt., Kul og Koks 32 pCt., Metaller 58 pCt., Træ 52 pCt. og Æg 98 pCt. Enkelte større Poster viser betydelig Fremgang, saaledes Drikkevarer 90 pCt., levende Dyr 180 pCt. og Gødningstoffer 89 pCt.

D. F. D. S.s Rute Odense—Samsø—København har kun haft 60 Anløb mod normalt 3 Gange ugentlig. Derimod har Selskabet fra November 1940 paabegyndt en ny Stykgodsroute Odense—Nyborg—Rudkøbing—Svendborg—Faa-borg. Ruten besørges af Motorskibet »Lise« med Tilslutning til M/S »Odense«s Ankomst til og Afgang fra Odense. M/S »Odense« befordreder f. T. kun Passagerer paa Strækningen Odense—Samsø.

**Afsked fra Redningsvæsenet**

En af de kendte Redningsmænd paa Vestkysten, Opsynsmand ved Lildstrand Redningsstation, Fr. Henneberg, forlod med September Maanedes Udgang sin Stilling i Redningsvæsenet efter 46 Aars Tjeneste.

Opsynsmand Henneberg, der er født 1871 i Lildstrand, og som gennem en Menneskealder har drevet Fiskeri i Forbindelse med sin Tjeneste i Redningsvæsenet, blev i 1895 ansat som Baadmand og i 1929 som Opsynsmand. Han har deltaget i Redning af 141 Menneskeliv.

Hans Afløser bliver den 55-aarige Baadmand Th. Chr. Thomsen, der har været ansat i Redningsvæsenet siden 1911.

**Dødsfald**

Godsejer *Sophus Weber*, Gamle Hestehauge ved Svendborg, er død 82 Aar gammel.

Godsejer Weber studerede en Tid paa Landbohøjskolen, ligesom han lærte Skibsbygning. I 1881 købte han Ejendommen Gamle Hestehauge og anlagde der sit Yachtværft, der siden da har bygget en Mængde Fartøjer, som har sejlet Verden over. Heriblandt var de store Skonnerter »Gea«, »Vesta«, Motorskibet »Selenas«, 8-Meteren »Luna«, der blev solgt til Stockholm, og for et Par Aar siden »Meteor« til Grev Schimmelmänn.

Godsejer Weber var en af Sejlsportens Pionerer herhjemme. Han var ligeledes kendt indenfor de internationale Kapsejladser, som han altid var en sikker Deltager i. Fra 1907 til 1940 var han Direktør for Kryolith-Mine- og Handelsselskabet i København, og han var i en Aarrække Bestyrelsesmedlem i K. D. Y. samt Medlem af F. D. M.s Præsidium.

Godsejer Weber har bygget en Række Ejendomme i Gamle Hestehauge. For nogle Aar siden udvidede han sit Yachtværft, der sidste Aar blev overtaget af Yachtkonstruktør Henry Rasmussen.

**Dansk Kaptajn død i Cairo**

Fra Cairo er der kommet Meddelelse om, at Skibsfører i Svitzers Bjærgningsentreprise, Kaptajn N. P. Hjortshøj den 2. August i Aar er død af Lungebetændelse.

Kaptajn Hjortshøj, der blev 50 Aar gammel, var Landmandssøn fra Aarhusegnen. I 1908 kom han til Søs, og sine nautiske Eksaminer tog han i 1913 fra Fanø Navigationsskole, hvorefter han samme Aar blev Styrmand i Barken »Danmark«. Senere traadte han ind i Svitzers Bjærgningsentreprise, hvor han i 1929 blev Skibsfører.

I de sidste mange Aar har han ført Selskabets Baade i Middelhavet. En Tid lang førte han »Viking«, der havde Station i Piræus og før den Tid havde han i fire Aar ført den engelske Bjærgningsdamper »Preserver«, der staar i Samarbejde med Svitzers Baade og har Station i Aden. Sidst var Kaptajn Hjortshøj Fører af »Protector«, der ogsaa har Station i Suez.

Han var en meget dygtig Somand og meget afholdt.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HBINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

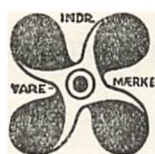
L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKULViking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
MarinekikkerterInJehavere  
SØLVER & SVARRER  
Norsk statsaut. Kompassrottere  
Forlang III. KatalogBrug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 2. Oktober 1941.

Nr. 40.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølsarsabonnemont kan indtil Udgangen af Januar Kvaral 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 Kvaralsabonnemont til en Pris af 1 Kr. pr. Kvaral med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarals Begyndelse. Kvaralsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølsarsabonnemont. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

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

---

## I. Østersøen.

### 1313. Sverige S.-Kyst. Simrishamn. Nedjan W. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 40/1926. Stockholm 1941.)

En rød Stage med 1 nedadvendt Kost er udlagt paa  $55^{\circ} 34',_{35}$  N.  $14^{\circ} 22',_{00}$  E., W. for Grunden *Nedjan*.

(Kort Nr. 180 og 181.)

### 1314. Sverige. Ölands rev S. Undervandshindring.

(N. f. S. Nr. 40/2628. Berlin 1941.)

E. f. S. Nr. 39/1311 1941 udgaar og erstattes med:

En Damper med et Dybgaende af  $7,_{55}$  m har den 7. September 1941 rørt en Undervandshindring paa c.  $56^{\circ} 08',_{4}$  N.  $16^{\circ} 24',_{2}$  E., c.  $3,_{5}$  Sm  $358^{\circ}$  fra *Ölands södra udde* Fyr.

(E. f. S. Nr. 39/1311 1941.)

### 1315. Sverige. Ölands södra udde S. Neutralitetsløbet. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 40/1925. Stockholm 1941.)

I Anledning af, at forskellige Skibe har rørt Grunden i Nærheden af det midlertidige 8 m-Sejlløb Syd for *Ölands södra udde*, tilraades det de søfarende nøje at følge det afmærkede Sejlløb. Saavel Nord som Syd for Løbet findes Dybder under 8 m. Det er ikke muligt at passere Løbet, saalænge det er mørkt.

*Ölands södra udde* Fyr: c.  $56^{\circ} 12'$  N.  $16^{\circ} 24'$  E.

### 1316. Sverige. Kalmarsund S.-lige Del. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 40/1972. Stockholm 1941.)

1. En rød Stage med 2 opadvendte Koste er udlagt paa c.  $56^{\circ} 19',_{2}$  N.  $16^{\circ} 20',_{9}$  E., SW. for en nylig fundet Grund med en mindste Dybde af  $7,_{2}$  m.

2. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa  $56^{\circ} 32',_{35}$  N.  $16^{\circ} 21',_{35}$  E. er flyttet til c.  $56^{\circ} 32',_{6}$  N.  $16^{\circ} 20',_{8}$  E., SW. for en nylig fundet Grund med en mindste Dybde af  $6,_{8}$  m.

(Kort Nr. 180 og 181.)

- 1317. Sverige. Sejlløbet Arkö—Mem. Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 40/1924. Stockholm 1941.)  
Nedennævnte Fyr ved Sejlløbet: *Arkö—Mem* er forandret og viser nu, som følger:  
a) *Björkskär* Fyr paa c. 58° 25' N. 16° 48' E.: Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys.  
b) *Fårholmen* Fyr paa c. 58° 25' N. 16° 45' E.: Hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10<sup>s</sup>. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys.
- 1318. Sverige. Norrköpingsløbet. Bråviken—Arkö. Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 40/1923. Stockholm 1941.)  
*Västra Ramsholmen* Fyr paa c. 58° 34' N. 16° 51' E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10<sup>s</sup>. Synsvidden er forøget til 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys.
- 1319. Sverige. Stockholms Skærgaard. Nynäs Kuranstalt—Bedarön. Højspændingskabel udlagt. Forbud mod Ankring.**  
(U. f. s. Nr. 40/1922. Stockholm 1941.)  
Et elektrisk Højspændingskabel er udlagt fra *Nynäs Kuranstalt* ved *Trehörningens* E.-lige Baake paa c. 58° 53',<sub>8</sub> N. 17° 57',<sub>5</sub> E., N. om *Mamsellholmen* til *Bedarön* paa c. 58° 53',<sub>7</sub> N. 17° 57',<sub>8</sub> E. Begge Kablets Landingssteder er afmærket med Kabelskilte. Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 150 m fra Kablet.

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

- 1320. Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Strøm.**  
Opmærksomheden henledes paa, at Strømmen ved *Lillebæltsbroen* paa c. 55° 31' N. 9° 43' E. undertiden skærer meget haardt indtil ca. 3 Streger ind mod Bropillerens Længdeakse henholdsvis fra en SE.-lig Retning, naar Strømmen i Bæltet er S.-gaaende, og fra en NW.-lig Retning, naar Strømmen i Bæltet er N.-gaaende. Efter Omstændighederne kan Strømmen gøre det vanskeligt eller umuligt for Sejlskibe at passere med flov Vind.  
(Danske Lods III, Side 118.)
- 1321. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Ballebro. Dampskibsbro ødelagt af Is.**  
*Ballebro* Dampskibsbro paa c. 55° 00' N. 9° 40',<sub>4</sub> E. er ødelagt af Isen og vil indtil videre ikke blive genopført. Broresterne er afmærket.  
(Kort Nr. 154, 152 og 150. Danske Lods III, Side 147. Havnelods, Side 45.)  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1322. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Dybde midlertidigt aftaget.**  
Paa Grund af Tilmudring af visse Dele af *Odense Fjord* og *Odense Kanal*, navnlig paa Strækningen fra Enden af *Odense Kanal* til *Klintebjærg*, er Dybden i Sejlløbet til *Odense* midlertidigt aftaget til 6,<sub>5</sub> m.  
*Klintebjærg*: c. 55° 28',<sub>6</sub> N. 10° 27',<sub>4</sub> E.  
(Danske Lods II, Side 195. Havnelods, Side 170.)
- 1323. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Sund. Stærkstrømskabel udlagt. Kabelbaaker opføres.**  
Et Stærkstrømskabel er udlagt over *Hjarnø Sund* fra 55° 49' (28") N. 10° 04' (01") E., c. 130 m NNW. for *Hjarnø* Forfyr til 55° 49' (21") N. 10° 03' (15") E., c. 70 m NNW. for *Snaptun* Fiskerihavn.  
Kablets Leje afmærkes i nærmeste Fremtid ved et Sæt Kabelbaaker, der opføres NNW. for *Snaptun* Fiskerihavn. Afstanden mellem For- og Bagbaake bliver 25 m.  
(Kort Nr. 113, 114, 103 og 100. Danske Lods II, Side 193.)

## MAANEDSOVERSIGT

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

### Danmark.

- 1941  
1/1 Forholdsregler vedrørende Sejlads i *danske* Farvande. Advarsel.  
1/4 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.  
1/6 *Store-Bælt. Korsør—Sprogø—Nyborg.* Ankring og Fiskeri forbudt.  
1/7 *Lille-Bælt. N.-lige* Indsejling. Ankring og Fiskeri forbudt.  
1/8 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen.*  
29/1077 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

### I. Østersøen.

- 1941  
1/9 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidigt slukket.  
1/10 *Østersøen.* Sejladsforskrift vedrørende *Stockholm.*  
1/12 *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.  
1/15 *Sverige. Golland N.-Kyst. Fårösund.* Miner udlagt. Advarsel.  
1/16 *Sverige. Golland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.  
1/17 } *Sverige. Stockholm Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.  
15/610 }  
1/18 } *Sverige. Stockholm Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.  
1/19 }  
24/954 } *Sverige. Ålandshavet.* Minefare.  
1/21 } *Finland.* Bestemmelser vedrørende Søfarten indenfor *finsk* Søterritorium.  
7/367 }  
1/22 }  
5/292 } *Finland.* Minefare. Oplysning om Sejlløb. Sejladsforskrifter.  
15/611 }  
21/836 }  
1/27 *Finland. Skärgårdshavet. Utö* Radiofyr. Ekstraudsendelser.  
1/28 *Finske Bugt.* Farlige Omraader. Sejladsforskrifter.  
1/41 *Tyskland.* Signaler forbudt i *tyske* Farvande.  
1/42 } *Tyskland.* Skydeøvelser. Advarsel.  
14/565 }  
1/43 } *Tyskland.* W.-lige *Østersø.* Lodstvang.  
4/251 }  
1/44 *Tyskland.* W.-lige *Østersø.* Sejladsforskrifter.  
1/46 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.  
1/47 } *Tyskland. Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/48 }  
1/49 } *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Forbudt Ankringsomraade.  
9/423 }  
1/50 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/51 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibefartshindring udlagt.  
1/52 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Baaker for maalt Mil. Tønder udlagt.  
1/55 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Staberhuk W.* Arbejder udføres.  
1/56 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW.* Oplysning om Flaade. Advarsel.  
1/58 *Tyskland. Kielerfjord.* Undervandshindringer. Advarsel.  
1/59 *Tyskland.* Passage gennem *Kielerkanalen.*  
1/60 *Tyskland. Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.  
1/61 *Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.  
1/62 *Tyskland. Kieler Bugt. Slien.* Farvand spærret.  
8/399 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbudt Omraade.  
10/437 *Finland. Skärgårdshavet. Utö.* Advarsel.  
13/528 *Sverige. Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.  
15/609 *Sverige. Karlskrona S.- og W.-lige* Indsejling. Miner udlagt.  
16/650 *Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn.* Dybde aftaget.

- 1941  
 17/660 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1941. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.*  
 17/664 *Rusland. Finske Bugt. Fæstningsomraader.*  
 18/711 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 21/827 *Østersøen. Warnemünde N. Magnetiske Forstyrrelser.*  
 22/891 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.*  
 22/892 *Tyskland. Grossendorf. Skydeøvelser.*  
 23/918 *Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.*  
 23/936 *Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.*  
 24/956 *Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.*  
 25/990 *Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.*  
 25/997 *Tyskland. Grossendorf E. Skydeøvelser.*  
 25/998 *Tyskland. Zingst. Bombekastningsøvelser. Spærret Omraade.*  
 26/1021 *Østersøen. Miner udlagt. Advarsel.*  
 26/1029 *Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.*  
 27/1037 *Sverige. Öland E. Miner udlagt. Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.*  
 27/1040 *Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 28/1063 *Sverige. Bollnäske Bugt. Fyrskibe inddraget.*  
 28/1067 *Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.*  
 28/1069 *Østersøen. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.*  
 29/1080 *Sverige. Käsehvud S. Sejladsforskrift.*  
 29/1082 *Sverige. Arholma og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.*  
 29/1083 *Sverige. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.*  
 29/1091 *Tyskland. Kolberg Anduvning. Advarsel.*  
 30/1105 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde W. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 31/1126 *Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 33/1154 *Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indsojling aftaget.*  
 35/1213 *Sverige. Öland E. Miner udlagt.*  
 36/1238 *Sverige S.-Kyst. Trelleborg. Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt med Lystønde.*  
 36/1239 *Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Våmmöviken. Sprængningsarbejder. Advarsel.*  
 37/1251 *Tyskland. Warnemünde NW. Skydeøvelser.*  
 37/1252 *Tyskland. Kieler Fjord. Bükk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*  
 38/1275 *Sverige S.-Kyst. Trelleborg Anduvning. Skibsfartshindring.*  
 38/1278 *Sverige. Kalmarsund. Skibsfartshindring.*  
 40/1314 *Sverige. Ölands rev S. Undervandshindring.*

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

- 1941  
 1/65 *Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.*  
 1/67 *Danmark. Sundet. Kronborg Signalstation. Drogden Fyr. Trafiksignal.*  
 1/69 *Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Magnetiske Forstyrrelser.*  
 1/70 *Danmark. Sundet. Kalveboderne. Uddybning. Oplysning om Gravemaskiner m. m.*  
 1/71 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
 1/73 *Sverige. Sundet. Bestemmelse om Forbud mod Udkastning af Affald i Flinterenden m. m.*  
 1/74 } *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning.*  
 4/255 } *Advarsel.*  
 1/75 *Sverige. Sundet. Malmö Red. Lodsartøj midlertidigt udlagt.*  
 1/78 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedebroen. Anbringelse af Beskyttelsesnet ved Masnedebroens Piller.*  
 1/81 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*  
 1/83 *Danmark. Lille-Bælt. Anbringelse af Beskyttelsesnet omkring Lillebæltsbroens Strømpiller. Advarsel.*  
 1/84 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning.*  
 1/85 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 3/215 *Danmark. Sundet. København—Drogden Fyr. Advarsel.*  
 4/257 *Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Uddybningsarbejder. Afmærkning ikke paa Plads.*  
 12/615 *Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev. Reservefyrskib udlægges midlertidigt.*  
 13/547 } *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde aftaget.*  
 14/569 }  
 16/645 } *Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.*  
 27/1043 }  
 19/764 *Danmark. Sundet. Flinterenden. Afmærkning forbliver midlertidigt inddraget.*  
 19/795 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*  
 19/796 *Danmark. Sundet. København. Trekroner. Stenspærring opføres.*  
 20/815 *Danmark. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*  
 21/851 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.*

## 1941

- 24/963 Danmark. Sundet. København. Søndre Havn. Havnearbejder. Advarsel.  
 29/1096 Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulysund. Bro under Bygning. Advarsel.  
 30/1106 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.  
 30/1114 Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Sømærke midlertidigt flyttet.  
 31/1127 Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignalet ved Nordre-Røse Fyr forandres midlertidigt.  
 34/1184 Sverige. Sundet. Hålsingborg Havn. Fyr midlertidigt slukket.  
 34/1185 Danmark. Store-Bælt. Slipshavn SE. Spidstønder og Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.  
 35/1222 Danmark. Smaalandsfarvandet. Staaldyb. Sømærke midlertidigt inddraget.  
 35/1223 Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Sømærker midlertidigt inddraget.  
 37/1255 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.  
 38/1286 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund. Nyt Lob. Dybde aftaget. Afmærkning flyttes midlertidigt.  
 38/1293 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rønde. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.  
 39/1304 Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund. Gravet Ronde over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1941

- 1/86 Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netpærring udlagt. Sejlplanvisning. Advarsel.  
 1/87 Danmark. Kattegat N.-lige Del. Fyrskibe inddraget og erstattet med Lystønder.  
 1/88 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Lystønder midlertidigt udlagt.  
 1/92 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Tillægning til NE.-lige Bolværk midlertidigt forbudt.  
 33/1174 )  
 1/95 Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt. Ankring forbudt.  
 1/96 Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Oplysning om Dybde i Indsejling.  
 1/97 Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner Baake forsvundet.  
 1/99 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærringer udlagt. Advarsel.  
 1/100 Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Trafiksignaler.  
 1/101 Danmark. Limfjorden. Bejstrup Løb. Oplysning om Afmærkning og Dybdeforhold.  
 1/103 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Trafikbestemmelser. Advarsel.  
 1/105 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.  
 1/106 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.  
 1/107 Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.  
 7/373 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.  
 13/537 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Afviserværk og Strømviser ødelagt af Isen. Advarsel.  
 13/553 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Reparationsarbejder udføres. Advarsel.  
 20/818 Danmark. Kattegat. Samso W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.  
 21/858 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn. Dybde aftaget.  
 21/861 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.  
 22/898 Danmark. Kattegat. Grenaa. Sirene og Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.  
 28/1074 Danmark. Kattegat. Gerrild W. Udskibningsbro under Bygning.  
 30/1108 Danmark. Isefjord. Jagerspris. Skydeøvelser. Advarsel.  
 30/1117 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn.  
 31/1133 Danmark. Kattegat. Randers Fjord SE. Hevring. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.  
 34/1189 Danmark. Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.  
 36/1235 Danmark. Kattegat. Asserbo Plantage—Liseleje Plantage. Skarpskydningsøvelser. Advarsel.  
 37/1256 Danmark. Isefjord Indløb. Vesterløb E.-Side. Sømærke midlertidigt inddraget.  
 38/1288 Danmark. Limfjorden. Aggersund. Brobygningsarbejder. Oplysning om Passage.  
 38/1289 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.  
 40/1322 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Dybde midlertidigt aftaget.  
 40/1324 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1941

- 1/109 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.  
 4/287 Finland. Varanger Fjord. Oplysning om Minefelt.  
 13/539 Norge. Lofoten. Osanpollen (Leirosen). Advarsel mod at anløbe.  
 19/790 Norge. Lofoten. Svolver. Sejladsbestemmelser. Luft- og Krigsskibsalarm.  
 22/907 Finland. Petsamo. Liinahamari. Sejladsforakrift.  
 25/1010 Rusland. Hvide Hav. Letni Kyst. Forbudt Omraade.  
 27/1052 Rusland. Barentshavet. Fareomraade. Miner udlagt.  
 31/1129 Danmark. Jylland W.-Kyst. Esbjerg Havn. Tilsandinger.

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

- 1941  
 1/110 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædabreki* Grund fundet.  
 1/111 *Island N.-Kyst. Strandabrekar NE.* Grund.  
 2/168 *Island.* Sejladsforskrifter.  
 2/213 *Island W.-Kyst. Hvalfjördur.* Forbudt Ankringsomraade.  
 13/542 *Island W.-Kyst. Hvalfjördur.* Farligt Omraade.  
 25/1015 *Island.* Farlige Omraader.  
 32/1149 *Island W.-Kyst. Eidsvik.* Forbudt Omraade.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1941  
 1/112 *Danmark.* Nødmeldinger fra Skibe.  
 1/114 *Danmark.* Bekendtgørelse om Hemmelighedsholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.  
 1/117 *Danmark.* Politibekendtgørelse angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.  
 1/119 *Norge.* Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.  
 1/120 *Sverige E.-Kyst.* Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.  
 1/121 *Sverige. Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.  
 1/122 *Tyskland.* Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.  
 1/123 *Tyskland.* Advarsler til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.  
 1/124 *Danmark.* *Sundet.* Lodstakster.  
 7/375 *Tyskland.* Afstandssignal. Advarsel.  
 19/431 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit*.  
 5/638 *Danmark.* Lov om Forlængelse af Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten. Bekendtgørelse i Medfør af Loven.  
 17/685 *Kattegat. Skagerrak.* Advarsel for Fiskere.  
 17/686 }  
 20/820 } *Sverige.* Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.  
 24/976 }  
 28/1075 }  
 17/687 *Rusland.* Fæstningsomraader. Sejladsforskrift.  
 17/688 }  
 17/732 } *Rusland.* Forskrifter ved Anduvning af *russiske* Kystfarvande. Havnespærringssignaler.  
 17/730 }  
 18/731 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Salg, Udlejning og Bortfragtning til Udlandet af *danske* Skibe.  
 18/731 *Danmark.* Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *Øresund* m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af mindre Fartøjer.  
 19/794 *Norge.* Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministrygere.  
 23/947 *Danmark.* Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker m. v.  
 23/948 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Sejlads i *Sundets* sydlige Del.  
 25/1016 *Taaagsignaler* fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.  
 28/1076 *Tyskland.* Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmølse til Krigsskibe.  
 30/1112 }  
 31/1131 } *Sverige.* Midlertidige Lodsfarvande.  
 38/1291 }  
 34/1204 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Nationalitets- og Registrerings-Certifikater samt Nationalitetsbeviser for *danske* Skibe.  
 34/1205 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i Nærheden af Orlogsskibe, Forter, Spærringer o. l.  
 36/1236 *Danmark.* Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.

1324. (T). Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget. E. f. S. Nr. 1/94 1941 udgaar og erstattes med:  
Dybden over Barren ved *Mariager Fjord* er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 4,6 m.  
c. 56° 43' N. 10° 21' E.  
(E. f. S. Nr. 1/94 1941. Danske Lods II, Side 129. Havnelods, Side 144.)  
(Se Tillæg.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1325. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Registrering af danske Rederiers Skorstensmærker og Kontorflag.  
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 27. September 1941 udstedt Bekendtgørelse angaaende Registrering af *danske* Rederiers Skorstensmærker og Kontorflag.  
Eksemplarer af Bekendtgørelsen kan faas paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K. og hos A/S J. H. Schultz Forlag, Niels Juels Gade 10, København K. Pris: Kr. 0,25.
1326. Sverige. Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort.  
(U. f. s. Nr. 40/1920. Stockholm 1941.)  
Opmærksomheden henledes paa, at Lys- og Fløjtetønder samt Stager, der er udlagt for at afmærke det saakaldte Neutralitetsløb, ikke er vist i de almindelige *svenske* Søkort. I disse Kort er de officielle, flydende Sømærker, herunder de, der for Øjeblikket midlertidigt er flyttet for at afmærke Neutralitetsløbet, vist paa deres normale Pladser.  
Saafremt *svenske* Søkort benyttes under Sejlads i Neutralitetsløbet, er det derfor nødvendigt ved Siden af de almindelige Søkort yderligere at benytte de *svenske Neutralitetsledkort*, i hvilke den særlige, midlertidige Afmærkning af Neutralitetsløbet er indtegnet.

## Tillæg.

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

1327. Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Fortøjningsbojer til Lods-fartøjer udlagt.  
Udover de i E. f. S. Nr. 28/1759 1940 meddelte 2 Fortøjningsbojer til Lods-fartøjer ved *Storstrømsbroen* er yderligere udlagt nedennævnte 2 sortmalede Fortøjningsbojer:  
1. Fortøjningsboje *Masnede SW.* paa 54° 58' 42" N. 11° 53' 10" E., c. 1,5 Sm 45° fra *Orehoved Fyr*.  
2. Fortøjningsboje *Masnede SE.* paa 54° 58' 38" N. 11° 54' 40" E., c. 2,2 Sm 62½° fra *Orehoved Fyr*.  
(E. f. S. Nr. 28/1759 1940.)



**1328. Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude S. Skibsfartshindring. Afmærkning for-  
andret.**

Den i E. f. S. Nr. 19/770 1941 omhandlede Skibsfartshindring, hvis Plads er  $55^{\circ} 39' 40''$  N.  $10^{\circ} 02' 16''$  E., er nu afmærket med en grøn Stage med 1 grønt Flag og en Vrag-lystønde, der viser grønt Et-Blink, udlagt henholdsvis c. 50 m og c. 150 m S. for Hin-  
dringen.

(E. f. S. Nr. 19/770 1941.)

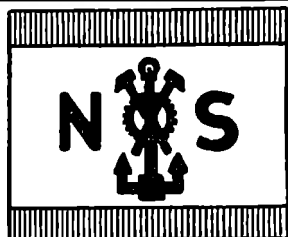
**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1329. Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Klokketønde ombyttet med Lys- og  
Fløjtetønde.**

Klokketønden *Frederikshavn* paa  $57^{\circ} 25' (12'')$  N.  $10^{\circ} 35' (57'')$  E. er ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $7,5^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $5^s$ .  
(Kort Nr. 101, 100 og 92. Danske Lods II, Side 122. Havnelods Side 67. Fyr-Fort. Nr. 103. Søm.-Fort. Side 20, Nr. 15).

# 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.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

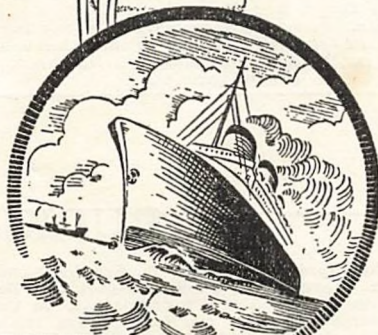
SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS



NAAR DET KOMMER AN PAA

Driftssikkerhed-  
ANVENDES  
SKF-lejer!

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne  
Skibshjælpemaskiner

FØDEVANDSFORVARMERE

FØDEVANDSFILTRE

EVAPORATORER

ELEKTRISK DREVNE

VENTILATORER

m. m.

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—0,5 m. Ved Langeltnekajen 0,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglsøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pøle eller ved andet Skibs Ydørsidde. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviand og Skibsforordenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodsavgang. Lodsafgift betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 8,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Fartøjsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 05,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Fiere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgift for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift 4 Øre pr. N.R.T.. Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Røden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjørningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde: Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 0,90 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. Ingen Lodsavgang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,60 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Selsk. 24 Øre, Selsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsering ubesømt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Ophalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 6 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsavgang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losning og Lastningsomkost. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Flskerhavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsavgang. Lodsafgift 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. m<sup>3</sup>. — Losning og Ladning: Losning og Ladning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetønde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsavgang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 40

FREDAG 10. OKTOBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

I Rigskansler Hitlers sidste Tale fremsattes forskellige Udtalelser, hvoraf det synes at fremgaa, at Aksemagterne nu havde indstillet sig paa, at Krigen i hvert Fald ogsaa kunde blive fortsat ind i næste Aar. En saadan Udvikling giver Slaget om Atlanterhavet et helt andet Perspektiv, idet man ikke kan være blind for den Kendsgerning, at selv om U. S. A.s industrielle Kapacitet er større end noget andet Lands, og dets Adgang til Raastoffer er praktisk talt ubegrænset, saa vil det under alle Omstændigheder tage nogen Tid, førend Nybygningen af Handelstonnage kan udligne de lidte Tab, idet det ikke alene drejer sig om Udvidelse af allerede eksisterende Værfter, men, ligesom under den sidste Krig, om Anlæggelse af helt nye Skibsbygningscentre, men jo mere Krigen trækker i Langdrag, jo større Betydning vil den amerikanske Skibsbygningsproduktion faa. —

Hvorledes Englands tonnagemæssige Stilling er, er det iøvrigt vanskeligt at blive klog paa, idet der praktisk talt ikke foreligger autentiske Meddelelser herom, men saafremt man kan tillægge den Forhøjelse i den engelske Civilbefolknings Rationer af Fedtstoffer og Sukker, der er publiceret i den forløbne Uge, nogen Betydning, ser det ikke ud til, at der er Tale om nogen akut Tonnagemangel, idet begge disse Varer for Størstedelens Vedkommende maa importeres til England fra oversøiske Lande. Hermed være dog ikke sagt, at den engelske Søfartsministerstilling er noget Sinecurejob, tværtimod er der al Grund til at tro, at efterhaanden som Imperiets Krigspotential kommer til fuld Udfoldelse, vil der blive Anvendelse for hver eneste Ton, der kan skræbes sammen af disponibel Tonnage. —

Om Stillingen paa de udenfor Blokadezonen beliggende Markeder er det desværre stadig beskedent, hvad der fremkommer af Rapporter. I fri Trades noteres uforandret \$55 for Korn fra River Plate til Portugal og \$30 fra Northern range til Portugal. Paa de engelsk og amerikansk kontrollerede Markeder er Efterspørgslen stadig livlig, men Raterne er fastlagte og den individuelle Reders Dispositionsfrihed saa stærkt begrænset, at om Rederivirksomhed i samme Forstand som før Krigen er der ikke Tale. Der er ikke, som før, noget der hedder »take it or leave it«, nu er det kun »take it«. Af de faa Markeder, hvorfra der rapporteres Afslutninger, skal nævnes: Kul Hampton Roads/Buenos Aires, \$9.50, Hørfro Santa Fé/Northern range, \$23. Erts fra Forindien til Northern range er sluttet til \$25.50. Paa de indiske Markeder har der været flere Afslutninger af Salt og Kul til uforandrede Rater. —

Paa Østersø- og Vesterhavsmarkederne er Forholdene uden større Ændringer. Trælast fra Finland til Danmark har betalt mellem Kr. 127.50 og Kr. 142.50 efter Størrelse, Last- og Lossehavn. Der er stadig en Del Erts og Trælaster fra Nordsverige til Tyskland, ligesom der noteres forskellige tyske Kystforretninger til de regulerede Rater. For Salt fra Hamburg til Vestnorge noteres Nkr. 32.50 for 1000 Tons Baade og for Kali fra Bremen til god dansk Havn ligger Raten mellem Kr. 16 og Kr. 18. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der ikke været nogen Ændring.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Gennem Statistisk Departement foreligger en Opførelse over Danmarks Handelsbalance i August. August viste en Importværdi paa 113,3 Mill. Kr. mod i Juli 124,4 og en Eksportværdi paa 89,1 Mill. i August mod 105 Mill. i Juli. August har saaledes en Merimport paa 24,2 Mill. Kr. mod 19,4 Mill. i Juli. Eksporten af Landbrugsvarer havde i August en Værdi paa 52,7 Mill. Kr. mod 72 Mill. i Juli. Eksporten af Industrivarer viser derimod en lille Stigning fra 24,2 Mill. i Juli til 25,6 Mill. i August. For Landbrugs-eksportens Vedkommende er der Nedgang fra Juli til August for alle Grupperne baade Smør, Flæsk, levende Svin, Æg og levende Hornkvæg.

### NATIONALBANKENS BALANCE

Nationalbanken har udsendt sin Balance pr. 30. September. Den samlede Balance er 1853,48 Mill. Kr. eller henved 80 Mill. mere end ved Udgangen af August og ca. 25 Mill. Kr. mere end pr. 23. September. I Løbet af sidste Uge i September er Guldbeholdningen dalet godt 30,000 Kr. Clearingstilgodehaverne er paa godt 711¼ Mill. Kr. eller ca. 8 Mill. mindre end pr. 23. September, men 30 Mill. Kr. mere end ved Udgangen af August. Posten forskellige Debitorer paa Balancens Aktivside viser i September en Stigning med ca. 35 Mill. Kr. til 777,3 Mill. Kr. Sedelmængden er i September steget lidt med knap 7 Mill. til 746¼ Mill. Kr. Den store Post paa Passivside for Folio og Kontokurant, altsaa de arbejdsløse Penge, er ved Udgangen af September steget til over 826 Mill. Kroner.

### TONNAGEMANGELEN

Tonnagemangelen i det stille Hav bliver mere og mere følelig. Det japanske Blad »Tokio Nichi Nichi«, som staar japanske Rederkredse nær, har offentliggjort en Oversigt over den samlede Tonnage i Trafikken for Sydøstasien i Aaret 1938 og sammenligner den med Tallene ved Udgangen af Aaret 1940. Uden at medregne Kystskibsfarten udgjorde Tramp-tonnagen i de sydøstasiatiske Farvande i 1938 1,105,000 Tons for Hollandsk Indiens Vedkommende og 492,000 Tons ved Udgangen af 1940. For britisk Malayas Vedkommende laa Tallene paa de tilsvarende Tidspunkter henholdsvis paa 192,000 Tons og 170,000 Tons og for Indo-Chinas paa 114,000 Tons og 165,000 Tons. De nævnte Tal omfatter ogsaa Linjerne i Stillehavet fra Europa og Afrika med en Totaltonnage, som i Tiden fra 1938 til Udgangen af 1940 er aftaget med 41 pCt. Den stærkeste Tilbagegang har Skibsfarten paa Hollandsk Indien haft fra 606,000 Tons i Aaret 1938 til 170,000 Tons ved Udgangen af 1940. For den engelske Skibsfart har der i samme Tidsrum været en Tilbagegang fra 226,000 Tons til 164,000 Tons. I første Halvdel af indeværende Aar er den engelske Tonnage yderligere blevet formindsket, medens der i de sidste Maanedre har været en Stigning for japanske Skibe samt Tonnage fra Thailand, Indo-China og i den allersidste Tid ogsaa fra de Forenede Stater.

### SVENSK UDENRIGSHANDEL UNDER KRIGEN

I det svenske Organ »Svensk Utrikeshandel« er offentliggjort en Oversigt over svensk Udenrigshandel under Krigen. I Perioden 1. Sept. 1938 til 31.

August 1939 var Værdien af Sveriges Udenrigshandel 4250 Millioner Kr. Dette Rekordtal blev ikke helt opretholdt i det første Krigsjaar, men Nedgangen var ikke engang 10 pCt. Et helt andet Billede giver den svenske Udenrigshandel i Krigens andet Aar, da Værdien kun var 2930 Millioner Kr. Det er kun 69 pCt. af Værdien i den sidste Periode før Krigen.

### DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

De endelige Tal vedrørende den svenske Handelsflaades Sammensætning og Anvendelse i 1940 foreligger nu. Ved forrige Aarsskifte bestod Handelsflaaden af 2,204 Skibe paa 1,521,912 Brutto Tons. I 1940 formindskedes den med 38 Skibe og 98,167 Brutto Tons, til Trods for, at 31 Skibe paa 52,144 Brutto Tons byggedes inden for Landets Grænsér og 20 Skibe paa 30,627 Brutto Tons erhvervedes fra Udlandet.

Der foreligger en Nedgang i Dampskibe paa 57 Skibe paa 100,908 Brutto Tons, en Stigning for Motorskibe paa 19 og 1,773 Brutto Tons, en Opgang for Motorsejlskibe paa 1 og 1,087 Tons, samt en Nedgang i andre Sejlskibe paa 1 og 119 Tons. Paa Grund af Nedgangen i Dampskibe og Opgangen i Motorskibe er denne sidste Gruppe i Aarets Løb blevet den største Kategori. Da Motorskibene gennemsnitlig er betydeligt yngre og mere hurtiggaaende end Dampskibene, og da mange ældre Dampskibe er krigsforlist, betyder Forandringen i Tonnagens Sammensætning en større Transporteffektivitet inden for den formindskede Skibsbestands Ramme.

Ganske naturligt præges Handelsflaadens Forandringer af Krigens Indvirkning. Først og fremmest giver dette sig Udtryk i Krigsforlisene, der beløber sig til 58 Skibe paa 152,153 Brutto Tons, hvoraf Størstedelen var Dampere, nemlig 43 paa 84,673 Brutto Tons, og 15 Motorskibe paa 67,480 Tons, heri ikke medregnet Skibe, som senere er blevet bjerget. At saa forholdsvist faa Motorskibe krigsforliste, hænger sammen med, at en stor Del af Motorskibsflaaden ved Blokaden den 9. April 1940 befandt sig uden for Blokadezonen og har fundet Beskæftigelse andetsteds end i Krigszonen, medens den anden Part paa Grund af Oliemangel har været delvis oplagt i svenske Havne. Ialt er 10 Skibe paa 14,736 Brutto Tons forlist af andre Aarsager og 4 Skibe paa 2,441 Tons er solgt til Udlandet.

Baade de nybyggede og de fra Udlandet erhvervede Skibe er for Størstedelen Motorskibe. Flere store Skibe, som før Krigen var bestilt i Udlandet, er i Aarets Løb leveret til svenske Rederier, og nogle Skibe, som før Krigen sejlede under udenlandsk Flag, er vendt tilbage til Sverige i 1940.

### AMERIKANSK NYBYGNING

I den amerikanske Presse har der været Meddelelser fremme om et Skibsprojekt, udkastet af Marineministeriet. Det gaar ud paa at bygge en ny Fragtskibstype paa 1900 Tons, 270 Fod lang, 40 Fod bred, 10 Fods Dybgaaende og forsynet med Fladkøl. Skibet skal drives af 16 Automotormotorer paa tilsammen 1700 HK, forsynes med Propeller, som ved en Udenbordsmotor, og Skroget svejses sammen af Automobilkarosseblik. Skibet skal have 12 Mands Besætning, bygges for 150,000 til 200,000 Dollars og har faaet Navnet »Sø-Odderen«. Man anslaaer Skibets Aktionsradius til 7000 Sømil.

Hovedmotivet til Bygningen er at skabe en billig Skibstype, der eventuelt kan ophugges efter en eneste Rejse, og at udnytte Automobilindustriens Kapacitet. Forsøgsskibet er bygget i Texas, bekostet af Staten, men skal undergives et særligt Rederi, hvori bl. a. sidder Marineminister Knox. Chrysslerfabrikkerne fremstiller Motorerne, der giver Skibet en Hastighed af 12 Knob. De første Forsøgsresultater har vist sig vel-

lykkede, og en eventuel Flaade af disse mærkelige Skibe af Blik vil blive bygget paa de amerikanske Flodskibsværfter ved Mississipp.

### BEGREBET »INVALIDITET«

I »Maskinmesteren« har Direktør Aage Jensen, Pensionsforsikringsanstalten, besvaret nogle Spørgsmaal om Emnet Risikoen for og selve Begrebet Invaliditet.

— »Er ikke Størsteparten af den danske Befolkning dækket mod Invaliditet gennem den lovpligtige Ulykkesforsikring?«

— »Naar man taler om Begrebet Invaliditet i al Almindelighed,« svarer Direktøren, »eller om Forsikring mod Invaliditet, tror jeg, at store Dele af Befolkningen kun tænker paa Invaliditet som Følge af Ulykkestilfælde. Det vil derfor sikkert forbavse mange, naar jeg nævner, at af samtlige »svære« Invaliditeter — og herved forstaas Invaliditeter, som har medført en blivende Nedsættelse af Erhvervsvevnen — i al Almindelighed paa to Tredjedele eller derover — skyldes knapt nok 2 Procent Ulykkestilfælde, medens over 98 Procent foraarsages af Sygdom, og det vil af mange Grunde ikke være muligt at tage Hensyn til den eventuelle Forskel i Risikoen for Sygdomsmuligheder indenfor de forskellige Erhvervsgræne. Dette kan derimod gøres, naar det drejer sig om Risikoen for Ulykkestilfælde under Arbejdet. Risikoen for Ulykkestilfælde udenfor Arbejdet, altsaa i Fritiden, maa i det store og hele vistnok siges at være nogenlunde ens for hele Befolkningen. Men, da Antallet af Invaliditeter, som kan henføres til Ulykkestilfælde under Arbejdet i Virkeligheden er forholdsvis ringe, har man ment af praktiske Grunde at kunne se bort derfra, og man inddeler derfor ikke Invalidforsikringen i Fareklasser.

Begrebet »Invaliditet« er iøvrigt yderst elastisk og kan give Rum for mange Fortolkninger. Der kan saaledes godt tænkes Tilfælde, hvor en forsikret lægelig set er to Tredjedele Invalid, men socialt set ikke naar denne Grænse, ligesom det ogsaa kan tænkes, at det omvendte kan være Tilfældet. En Skibsfører i Midten af 50erne, hvis Skib var blevet torpederet under den forrige Verdenskrig, havde ved den Lejlighed paadraget sig en nervøs Lidelse, som til sidst medførte, at det var umuligt for ham at bestride sin Stilling til Søs. Saasnart han var i Land, gav Sygdommen derimod ingen Symptomer. Selvom denne Mand altsaa ikke kunde bestride en Søofficers Gerning, havde han dog lægelig set ikke mistet to Tredjedele af sin Erhvervsvevne i al Almindelighed, men under Hensyn til, at det vilde være overordentlig vanskeligt for en Mand, der gennem nogle og tredive Aar havde haft sin Gerning paa Søen, at opnaa en Stilling i Land, hvor han kunde tjene en Tredjedel af, hvad Skibsførere i Almindelighed tjener, maatte han siges socialt set at være to Tredjedele Invalid, hvorfor der blev tilkendt ham Invaliddepension.

Den Omstændighed, at en Mand ikke mere kan arbejde ved sit specielle Fag, giver ikke ubetinget Ret til Invaliddepensionen. Baade for Statens Invalidforsikring og for de private Pensionsforsikringsselskaber gælder i det store og hele den Bestemmelse, at Retten til at oppebære Invaliddepension indtræder, naar den paagældende ikke længere er i Stand til ved en Beskæftigelse, der svarer til hans Kræfter og Evner, at tjene en Tredjedel af, hvad Folk med lignende Uddannelse, Dygtighed og Arbejdskraft i Almindelighed kan fortjene.

Som jeg før nævnte, er Begrebet Invaliditet yderst elastisk og kan give Rum for mange Fortolkninger. Selvom man altid ved Afgørelsen af Invalidesager vil stille sig saa forstaaende og kulant som forsvarligt, kan det naturligvis ikke undgaas, at man i ganske enkelte Tilfælde kan blive stillet overfor Krav, man

ikke kan honorere. Thi man maa ikke glemme, at naar det drejer sig om Forsikring, vil overdreven Kulance overfor den ene blive Uret overfor den anden.

Alle Medlemmer af en statsanerkendt Sygekasse — saavel ydende som nydende Medlemmer — har i paakommende Tilfælde Krav paa Invalidere. Noget andet er, at Invaliderentens Størrelse afhænger af, hvilke andre Indtægter Medlemmet har, — dog kan Invaliderenten aldrig udgøre mindre end  $\frac{1}{3}$  af den fulde Invaliderente, selv ikke i saadanne Tilfælde, hvor den paagældende foruden Pension i Henhold til en privat tegnet Pensionsforsikring har anden Indtægt, f. Eks. Renteindtægt af en opsparat Kapital.

Eksempelvis kan nævnes, at hvis en gift Mand i København oppebærer en Invalidpension paa 1200 Kr. aarlig og ikke har andre Indtægter, vil han efter de nugældende Satser for Tildeling af Statens Invaliderente, faa tildelt yderligere ca. 1100 Kr. aarlig i Invaliderente.

Udgor Pensionen 1600 Kr. aarlig, vil han faa ca. 970 Kr. aarlig i Invaliderente.

Direktør Aage Jensens Oplysninger har utvivlsomt Interesse i vide Kredse.

### SØ- OG HANDELSRETSDOM

Sø- og Handelsretten har truffet Afgørelse i en Forsikrings sag, hvor der er Tale om Erstatning for et Skib, som gik tabt ved at sejle i Konvoj. Retten skulde afgøre, om Hændelsen var Krigsskade eller almindelig Søskade.

Den 16. Marts 1940 ca. Kl. 23 fandt der i Nordsøen et Sammenstød Sted mellem den norske Damper »Listo« og Motorskibet »Basra«, som sejlede under Panamas Flag, men disponeredes af en norsk Reder. Skibene sejlede i Konvoj. »Basra« sank, og Skibets Ladning — 5200 Tons Kulstøv, bestemt til Københavns Belysningsvæsen — gik tabt. »Listo«, der havde en Ladning Kul og Koks til Kristianssand, led betydelig Skade.

Københavns Belysningsvæsen led et Tab paa godt en halv Million Kroner. Ladningen var assureret hos *Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia*, og mod Krigsskade havde man assureret hos *Dansk Krigs-Søforsikring for Varer*. Belysningsvæsenet henvendte sig til begge Selskaber, men blev afvist, idet »Skandinavia« hævdede, at der alene var Tale om Krigsskade, medens Krigs-Søforsikringen paastod, at det drejede sig om almindelig Søskade.

Senere har Belysningsvæsenet dog faaet fuld Dækning, idet Selskaberne har betalt hver Halvdelen med det Forbehold, at Retten skulde træffe Afgørelse angaaende den endelige Fordeling.

»Skandinavia« paastod derefter ved Sø- og Handelsretten Krigs-Søforsikringen for Varer dømt til at betale 176,019 Kroner. Subsidiært paastod man, at Retten skulde foretage en Fordeling af Skaden mellem de to Selskaber. (Sidstnævnte Paastand blev afvist, idet Retten siger, at der hverken i Lovgivningen eller i vedkommende Forsikringsaftaler findes Hjemmel for en saadan Fordeling.)

Medens Sagsøgeren gjorde gældende, at Sejldes i Konvoj med blændede Lanterner forøgede Faren paa en saadan Måde, at Sammenstødet maatte betegnes som Krigsskade, hævdede Krigs-Søforsikringen, at denne Form for Sejldes alene var en Opfordring til at vise ekstra Omhu med Hensyn til Navigeringen. En saadan Omhu mente man ikke var udvist. Styrmanden paa »Listo« havde saaledes forladt Broen for at tænde Nathuslamper, og den egentlige Aarsag til Kollisionen var, at »Listo« derefter var uden Udkig, og at der ikke kunde føres Kontrol med Skibets Kurs, idet der ikke var Lys i Kompasset.

Sø- og Handelsretten giver det sagsøgte Forsikringsinstitut Medhold, idet Retten bl. a. siger:

Den Omstændighed, at de to Skibe sejlede i Konvoj og var bundet til at følge de for saadan Sejldes fastsatte Regler med Hensyn til Blænding af Lanterner m. v. findes vel at have øget Faren paa Søen og saaledes have medvirket til den stedfundne Kollision. Den væsentligste Aarsag til denne bør dog efter Rettens Mening ikke søges i disse af Krigen bestemte Forhold, men deri, at »Listo«s Ledelse har gjort sig skyldig i Forsømmelse med Hensyn til Navigeringen af Skibet, dels ved ikke at have haft behørigt Udkig ombord.

Krigs-Søforsikringen blev derefter *frifundet*. »Skandinavia« skal betale 3000 Kr. i Sagsomkostninger.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Tre danske Dampskibe skifter Navn

Tre danske Dampskibe har skiftet Navn, nemlig Dampskibsselskabet Heimdals Damper »Sejrø«, der har faaet Navnet »Poul Carl« og to Dampere, tilhørende Rederiet J. Lauritzen »Helene«, der nu hedder »Hilma« og »Carmen«, der har faaet Navnet »Katja«.

Skibsreder Knud Lauritzen forklarer, at man ved dette Navneskifte opnaaede at faa de to Skibe ind i et Navnesystem, man i længere Tid har tilstræbt, hvorefter Rederiets Dampere skal have Navne med fem Bogstaver, der ender paa »a«, medens Last-Motorskibene ligeledes skal have Navne, der ender paa »n«, men med kun fire Bogstaver. Desuden opnaar man for »Helene«s Vedkommende at komme bort fra Navneligheden med andre Skibe.

### Nye Motorsejlere med Statsstøtte

Med Statsstøtte bygges for Øjeblikket forskellige Motorsejlere: 3 Galeaser med Hjælpe-motor, hvoraf den, der først ventes færdig, bliver bygget paa Hobro Skibsbyggeri ved K. Tommerup til Skibsreder Ole Larsen, Aarhus Shipping Co., medens den anden bygges paa Holbæk Skibsværft til Skibsfører W. Godtfredsen, Lynæs, og den tredje skal leveres fra Værftet i Nykøbing M. til Skibsreder Chr. M. Jensen, Nørresundby.

De to Skibe, der skal leveres til Aarhus og Nørresundby, bliver af omtrent samme Størrelse, men de afviger dog noget med Hensyn til Udstyrelsen. Skibet til Nørresundby, som faar Teaktræsdæk, vil komme op paa en Byggesum af ca. 169,000 Kr., medens Aarhusskibet skal leveres til en Pris af 152,000 Kr. Skibet til Kaptajn Godtfredsen bliver noget mindre og kan leveres for 130,000 Kr. Laste- evnen for disse Skibe er for de to første 175 Tons d. w., medens det tredje kun laster 150 Tons d. w.

Staten yder ved Bygningen af disse Skibe 60 pCt. af Byggesummen mod at faa første Prioritet i Skibene.

### Spansk Tankskib søsat

Et nyt spansk Tankskib er for nylig blevet søsat. Det har faaet Navnet »Calvo Sotelo« og er Spaniens største Tankskib.

### Nyt norsk Rederi

I disse Dage indbydes der til Tegning af Aktier i Skibs A/S Tromsø Fraktrederi, hvis Formaal er at drive Fragt-

rederivirksomhed med Kontor i Tromsø. Selskabets Minimumskapital skal være 400,000 Kr., Maksimum 1 Mill. Kroner.

### Højere Afgifter i Suez-Kanalen

Efter hvad det italienske Blad »Le Colonie« meddeler, har Suez-Kanalselskabet forhøjet Afgifterne fra 28,03 ægyptiske Piastre pr. Ton til 39 Piastre. Afgiften for Skibe i Ballast er forhøjet fra 14,05 til 19,5 Piastre.

### De finske Stevedore-Organisationer

Det meddeles fra Finland, at begge de finske Stevedore-Organisationer fr. o. m. Begyndelsen af Oktober Maaned har besluttet at sænke de siden 1. August 1941 gældende midlertidige Tillæg til Stevedoreprisen med 50 pCt.

Saaledes udgor Forhøjelsen af Taksterne for 1941 efter den 30. September i Havne fr. o. m. Åbo t. o. m. Brahestad 10 pCt. og fr. o. m. Uleåborg t. o. m. Torneå 15 pCt.

Med Hensyn til Forhøjelsen af 3 pCt. paa Basis-Rater, forarsaget af de forhøjede Feriepenge til Arbejderne, er der ingen Forandring foretaget.

### »Toomas«-Sagen

Den estniske Damper »Toomas«, der ligger i Stockholm, og hvorom der foregaar en Række Retssager ved Raadhusretten, har paany henledt Opmærksomheden paa sig. Damperen er solgt til den finske Skibsreder Alm i Borgå, og denne sendte Kaptajn Torsten Fock til Stockholm for at overtage Skibet; han skildrer i »Svensk Sjöfartstidning« Begivenhederne ved Overtagelsen:

Jeg rejste pr. Flyvemaskine til Stockholm d. 5. September for at overtage Skibet og havde fra Finland med mig samtlige nødvendige Dokumenter. Disse Dokumenter forelagde jeg for Generalkonsulatet i Stockholm og begav mig til Havnen, hvor »Toomas« laa under russisk Flag. Jeg tog først det russiske Flag ned og hejste det finske i Stedet for. Dette blev af Overkontrollør Mekan meddelt den russiske Legation, som det lykkedes at hindre mig i at sejle bort med Skibet. Da Russerne imidlertid ikke kunde hindre Overdragelsen af Skibet til mig, greb de til en List og beskyldte mig for sammen med nogle Finner og Ester at have overfaldet »Toomas« og dræbt den russiske Besætning og kastet dem i Søen. De russiske Myndigheder krævede endog, at der skulde føres Dræg omkring Ski-

bet. Den finske Legation, som fik Rapport om det skete, ønskede ikke at blande sig i Sagen, uden at den blev indkaldt for Retten af den russiske Legations Advokat Rudling. Denne kom ombord den følgende Onsdag og højste alter det russiske Flag. Endvidere tilkaldte han Politiet, ved hvis Hjælp »Toomas« blev hugseret til Frihavnen, der er Tabu for alle Udlændinge.

Kaptajn Fock fik derefter Ordre fra Rederiet om at vende tilbage til Finland, og alter der at henvende sig til de interesserede Myndigheder for at faa Rettens Kendelse i Sagen.

I Forbindelse med Processerne om »Toomas« skal Raadhusretten tage Stilling til Spørgsmaalet om Skibets Nationalisering, som skete i Estland i Slutningen af 1940, skal godkendes i Sverige. I Begyndelsen af forrige Aar var »Toomas« paa Rejse fra Borgå til Frankrig med en Ladning Cellulose, men blev af Isen tvunget til at søge Nødhavn i Stockholm. Forholdene udviklede sig senere saaledes, at Skibsreder Torsten Carlbom i Stockholm efter Stævning til Raadhusretten den 12. August i Fjor fik Dom for en Fordring paa 10,000 Lstr. hos Skibets Rederi. Dommen blev appelleret af Repræsentanten for Sovjetunionen, Advokat Rudling, men Dommen blev stadfæstet baade ved Hovretten og Højesteret. Ved Dommen blev Skibet udlagt til Carlbom for hans Fordring paa Rederiet, hvilket har givet Anledning til nye Processer. Hovedspørgsmaalet er, hvorvidt svensk Ret godkender Nationaliseringslovgivningen vedrørende »Toomas«, som den Gang befandt sig i svensk Havn.

Endvidere løber der en Sag mod Carlbom og den daværende Kaptajn paa Skibet, Estlænderen Linkvest, der havde ladet Skibets Last oplosse, fordi Ladningen var ved at blive ødelagt ombord. Endelig er endnu en Sag indbragt. Det er Skibsreder Carlbom, der paany ønsker fastslaaet sin Ret til Udlæg i »Toomas«, da den finske Køber, som foran nævnt, blev hindret i at overlage Skibet. Samtlige Sager skal efter flere Udsættelser for Retten den 13. Oktober.

#### »Gamle Georg Stage-Dreng«

Foreningen »Gamle Georg Stage-Dreng« vil den 30. November fejre 4 Aars Dagen for sin Stiftelse ved en Fest i Officersforeningen. Ved den Lejlighed vil seks Søofficerer, der har været Førere af Skoleskibet »Georg Stage«, blive udnævnt til Æresmedlemmer af Foreningen. Det drejer sig om Admiralerne Amstrup og Cold, der førte Skoleskibet henholdsvis 1903 og 04 og 1907. Endvidere Kommandør Amundsen, der var Skibets Chef i 1897, Kommandør Saabye, der førte det i 1901 og 2, Kommandørkaptajn Malthe-Bruun (1905 og 6) og Kommandør Harttung (1908 og 9).

Af Foreningens Program for den nærmeste Tid kan iøvrigt anføres, at der den 31. Oktober holdes et Møde i Handels- og Kontoristforeningen, hvor Navigationschef Arne Thomsen vil skildre et Togt med Skoleskibet »Danmark«. Hans Foredrag ledsages af Lysbilleder.

»Gamle Georg Stage-Dreng« er i stadig Vækst, og Foreningen tæller nu over 500 Medlemmer. Fornylig har den oprettet en Afdeling i Kolding. Det er den tredje jydsk Afdeling; de to andre er i Aalborg og Aarhus.

#### Udvidelse af Værfterne i Hongkong

Den engelske Skibsbygning i Hongkong, der hidtil kun har været indrettet paa mindre Nybygninger og Reparationer, er nu udvidet, saaledes at der er skabt Mulighed for Bygning af større Skibe. Det meddeles, at der for Øjeblikket er 6 Fragtskibe under Bygning paa Værfterne i Hongkong, de er paa 9000 Tons hver, og det nødvendige Staal er leveret fra Australien. Maskinerne og den øvrige Udrustning kommer dels fra England, dels fra De Forenede Stater.

#### Aarsberetning

Beretning om Det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra 1. April 1940 til 31. Marts 1941, udarbejdet i Marineministeriet, foreligger nu trykt.

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet har i Finansaaet 1940—41 andraget 677,354 Kr. 11 Øre.

I Finansaaet 1940—41 er der ikke uskadeliggjort Vrag, der paa Forstranden ligger til Fare for Rednings- og Fiskerbaade.

Til de Baadmænd, der har passet Motorerne i Motorredningsbaadene, er der i det forløbne Finansaar betalt hver 300 Kr. og til de respektive Reservemotorspassere hver 100 Kr.

Af Redningsvæsenet har der i Finansaaets Løb været udført 36682½ Timers Vagttjeneste, hvortil er medgaaet 45,853 Kr. 13 Øre.

I Finansaaets Løb er der udbetalt en Række Legationportioner. Og foruden er der ligesom i tidligere Finansaar af Bestyrelsen for »Kronprins Frederiks Fond« udbetalt Understøttelser til et Antal Enker efter Mænd, hørende til Redningsvæsenets Personale, og til Mænd, tilskadekomne i Redningsvæsenets Tjeneste.

Endelig er i mindre Understøttelser udbetalt et Beløb af i alt 225 Kr. af de Beløb, der er indkommet i de ved Redningsstationerne til Indsamling af Gaver ophængte Bøsser.

I Finansaaet er der ikke sket Forandringer i Redningsstationernes Antal og Art.

I Motorredningsbaadene ved Stationerne »Hansholm«, »Nørre-Vorupør« og »Gedser« er der installeret nye 32 HK Motorer.

Der er i Finansaaets Løb forefaldet ialt 14 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv er reddet. Antallet af Redningsforetagender, hvorved intet Menneskeliv er reddet, og »forgæves Moder« har været ialt 57.

Der har været afholdt 244 Øvelser, deraf 47 ved Raketstationer og 197 ved Baad- og Raketstationer. Samtlige Øvelser forløb uden Uheld af Betydning.

#### Særlige Kort for det svenske Neutralitetsløb

De svenske Søfartsmyndigheder henleder Opmærksomheden paa, at Lys- og Fløjteløber samt Stager, der er udlagt for at afmærke det saakaldte Neutralitetsløb, ikke er vist i de almindelige svenske Søkort. I disse Kort er de officielle, flydende Sømærker, herunder de, der for Øjeblikket er flyttet for at afmærke Neutralitetsløbet, vist paa deres nuværende Pladser.

Saafernt svenske Søkort benyttes under Sejlads i Neutralitetsløbet, er det derfor nødvendigt ved Siden af de almindelige Søkort yderligere at benytte de svenske Neutralitetskort, i hvilke den særlige, midlertidige Afmærkning af Neutralitetsløbet er indtegnet.

#### Reguleringsarbejde

I Midten af 1938 paabegyndtes et omfattende Reguleringsarbejde i Kanalen mellem Gouda og Nieuwen Maas, for derved at skabe en Vandvej for Transit-Trafikken for Lægtre paa under 2000 Tons mellem Rotterdam og Amsterdam. Syv store og en Række mindre Bøjninger blev rettet ud for saa vidt muligt at give Vandvejen et direkte Løb. Reguleringsarbejderne er nu naaet saa langt efter tre Aars Forløb, at de snart kan afsluttes. Udgifterne har andraget omkring 1,5 Mill. Gylden. Ved Reguleringen er Kanalen blevet 2500 Meter kortere.

#### Tak fra Norges Sømandsmission

Der har været megen Taknemlighed over den Gave paa 2000 Kr., som for et Par Maaneder siden blev sendt fra den danske Afdeling til den norske Sømandsmission.

Konstul Isaksen, Kristiansand, der er Formand for den norske Broderkreds paa Havel, skriver bl. a.: »Deres Brev har glædet mig over al Maade paa Risøy Ungdomsskoles Vegne, som De saa rørende har betænkt med en Indsamling. Jeg skrev det til Bestyreren og ringede Formanden i Bestyrelsen, Pastor Gundersen, op og kunde samtidig meddele, at Rederforbundets Sømandsfond, som jeg havde faaet Meddelelse om gennem et andet Brev, havde bevilget det nødvendige til Dækning af et eventuelt Underskud paa Driften i det kommende Skoleaar.«

Risøy Sømandshøjskole fik en Gave paa 1000 Kr. — Resten af Pengene er blevet anvendt til krigsramte Familier. Enker og Børn efter omkomne Søfolk.

#### Kollision

Forleden skete en Skibskollision i Kalmarsund. Et finsk Motorskib »Hertta« fra Raumo, der var paa Vej sydpaa, kolliderede med den tyske Damper »Elin« af Bremen.

»Hertta«, der var paa 265 Brt., sank straks, men Besætningen reddede sig i Redningsbaadene. »Elin« tog Besætningen om Bord og landsatte den i Kalmar. Aarsagen til Kollisionen menes at være, at »Elin« havde faaet en Rorskade og derfor vanskeligt kunde manøvrere.

#### Erstatningsøgsmal

Rådhusretten i Stockholm har nu truffet Afgørelse i den tidligere omtalte Sag mellem Statskontoret og Svenska Petroleum A/B Standard angaaende Rekvisitionslovens økonomiske Konsekvenser.

I Marts 1940 begærede Benzinselskabet, efter et meget stort Pres fra det svenske Benzin- og Olienævns Side, at Staten skulde gribe ind for at faa tilstrækkelig Tonnage til Hjensforsel af Benzin og Olive fra Amerika. Med Støtte af Rekvisitionsloven blev da Rederiet Pagotas Motortankskib »Pan Gothia«, som dengang befandt sig i vestindisk Farvand, stillet til A/B Standards Disposition. Der oprettedes et Certeparti om Befragningen, men inden Rejsen

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

kom i Stand, indtraf Hændelserne i Norden i April, hvorved Forbindelsen vestpaa blev afbrudt.

Rederiet Pagota har siden krævet Erstatning for den Tid, dets Skib har staaet til Disposition ifølge Rekvisitionsloven. Rigsvurderingsnævnet godkendte Fordringen og fastsatte Erstatningen for Rekvisitionen af Skibet til 167,127 Kr.

Da Standard-Selskabet stadig vægrede sig ved at udbetale denne Erstatning, maatte Statskontoret gribe ind og betale den fastsatte Sum i Forskud til Rederiet Pagota. Paa Statskontorets Krav har Rådhusretten nu paalagt Standard-Selskabet at betale de 167,127 Kr. plus Sagsomkostninger med 423 Kr.

Standard-Selskabet vil appellere Dommen.

### 70 Aars Mindedag

Onsdag den 8. Oktober fejredes »Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fond«, idet Fondens Moderforening »Sygekassen af 1871« blev stiftet denne Dag for 70 Aar siden. Daværende Restauratør N. P. Andersen var Stifter af Sygekassen. Han havde andre Mænd ved sin Side ved Starten. Saaledes var Hans Larsen, Fader til Fondets nu afdøde Formand, Alex Larsen, den fødte Organisator og blev den, der med stor Dygtighed byggede den nystiftede Forening op.

Efter mange Aars Skuffelser lykkedes det ham i 1897 at skabe Forstaaelse for Sagen. Prins Valdemar og Prinsesse Marie overtog Protektionen for Foreningen, og en Kreds af førende Mænd indenfor Skibsfart og andre Erhverv stillede sig til Raadighed for Sagen. Hans Larsen naaede dog ikke at se Resultatet af sit Arbejde. Han døde i 1919 og efterfulgtes af I. B. Reinhardt indtil 1922, da Administrator Alex Larsen overtog Formandsposten og paa Grundlag af Faderens manganarige Arbejde skabte den udvidede Institution »Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fond«, der omfatter Hjælp og Støtte til gamle og syge Sømænd af alle Kategorier og deres Enker.

Det første Maal, Alderdomshjemmet, blev naaet, da Flaget den 31. Juli 1923 hejstes over Hjemmet i Ejendommen i Valdemarsgade 60—62. Hjælpearbejdet blev udvidet i de kommende Aar. I 1928 annedes Fondets Hjem i Lillerød, og senere kom hertil to andre Rekreativshjem i Skotterup og ved Strandvejen Syd for Helsingør.

Det var saaledes en omfattende Institution, Alex Larsen ved sin Død i 1938 efterlod den nuværende Formand, Mouritz Madsen, der trods de overmaade vanskelige Forhold ude og hjemme har kunnet føre Arbejdet videre i uformindsket Omfang, med Prins Georg af Grækenland som Fondets Protektor, et Hverv, han overtog ved Prins Valdemars Død for saa Aar siden. Siden 1938 har den gamle Sygekasse haft sin særlige Formand, og Hr. Carl Christiansen varetager for Tiden denne Post.

Mindedagen fejredes i Stilhed paa Grund af de vanskelige Tider, men om Formiddagen var Formanden og Repræsentanter for Ledelsen samlet paa Fondets Kontor for at modtage Gratulanter.

### Æresmedlem i Søfartsteknisk Forening

Forhenværende Skibs- og Maskininspektør i Dampskibsselskabet Heimdal, A. E. Matzen, der den 28. September fyldte 75 Aar, er blevet udnævnt til Æresmedlem af Søfartsteknisk Forening.

Inspektør Matzen var Medstifter af Foreningen, og han har i 26 Aar siddet som Næstformand, indtil han paa sidste Møde meddelte, at han ønskede at træde tilbage.

### Dødsfald

Forhenværende Baadmand og Motorpasser ved Redningsstationen »Anholt Havn« Søren Chr. Sørensen er død 63 Aar gammel.

Sørensen, der for et Par Aar siden trak sig tilbage fra Redningsvæsenets Tjeneste paa Grund af Svagelighed, havde virket i 24 Aar og deltaget i Redningen af 79 Skibbrudne.

Kaptajn Martin Sørensen, Thuro, er død, 78 Aar gammel. Kapl. Sørensen var Søn af Skibsfører R. P. Sørensen, og kom efter Konfirmationen til Sø. Han begyndte om Bord paa Faderens Skib, hvorefter han i Aarene indtil 1882 sejlede med forskellige Skibe i udenrigs Fart. Efter at have afløst sin Værnepligt, kom han 1883 paa Navigationsskolen i Svendborg, og 2 Aar senere tog han Eksamen som Styrmand. Kort før Aarhundredskiftet købte han sit første Skib »Adolphine«. Senere byggede han et Skib, der

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

kom til at hedde »Flora«, og med det sejlede han, til han solgte det i 1918. Kort efter lod han bygge en ny »Flora«, og det var med dette Skib, at Sønnen, Skibsreder A. E. Sørensen, begyndte sin Virksomhed som Skibsreder. Kort efter byggede man et nyt Skib, og samtidig startedes for Alvor det A. E. Sørensen'ske Rederi.

I 1928 gik Martin Sørensen i Land som Skibsinsektor i Sønnens Rederifirma.

### 25 Aars Jubilæum

1. Oktober kunde Overmatros F. A. F. Jørgensen og Skibstømmermand J. A. Thomsen fejre 25-Aarsdagen for deres Ansættelse i Fyr- og Vagervæsenet.

Overmatros Jørgensen har gjort Tjeneste i forskellige Fyrskibe, bl. a. ogsaa i det Fyrskib, der under sidste Verdenskrig var udlagt i Kalvedoderne. Fra 1919 har han været tjenstgørende i Gedser Rev Fyrskib, hvor han i 1926 forfremmedes til Overmatros.

Skibstømmermand Thomsen er — som saa mange blandt Fyrskibsbesætningerne — fra Læsø. Han har siden sin Ansættelse i 1916 været tjenstgørende i Læsø Trindel Fyrskib.

### Jubilærende Lodser

Lodsformændene A. Christiansen, Gedser Lodseri, og A. C. C. Wegeberg, Thyborøn Lodseri, havde 1. Oktober 25 Aars Jubilæum i Lodsvæsenet.

### 40 Aars Jubilæum

Svitzers Bjergnings Entreprenses Inspektør, Kaptajn Jørgen Christensen, fejrede forleden 40 Aars Dagen for sin Ansættelse i Entreprisen. Kaptajn Christensen begyndte til Sø i danske Skibe, kom derefter i Langfart med udenlandske Skibe, indtil han vendte hjem og kom paa Navigations-skole. Efter at have taget Eksamen var han med Andrup-Ekspeditionen til Grønland, og indtraadte i 1901 i Entreprisen som Styrmand. Senere kom han med »Protektor« til Østen og deltog sammen med Kaptajn Silfverberg, der var Fører af Bjergningsdamperen, i mange store Bjergningsforetagender. I 1906 afløste han Kaptajn Silfverberg som Fører indtil 1911, da han flyttedes til Marseille, og var ved denne Station indtil 1916. Kaptajn Christensen blev da kaldt hjem for at overtage Inspektørstillingen, som han med stor Dygtighed har varetaget siden.

### 70 Aar

Forhenværende Skibsfører i D.F.D.S., Kaptajn J. C. Jensen, der nu bor i Boldesager ved Esbjerg, fyldte 5. Oktober 70 Aar.

Kaptajn Jensen sejlede i sin Ungdom med alle Nationers Sejlskibe — russiske, norske, engelske, tyske og amerikanske, og var amerikansk Marinesoldat i tre Aar fra 1894—97. Efter at han var kommet hjem og havde gjort Tjeneste ogsaa i den danske Marine, tog han Navigationseksamen i 1899 og sejlede som Styrmand i forskellige Rederier, indtil han i 1901 blev ansat i D.F.D.S. Han blev udnævnt til Skibsfører i 1927 og førte en Række Eksportbaade, indtil han i 1936 gik i Land for godt. Sidst var han gennem 3½ Aar Fører af »A. P. Bernstorff«.

### 50 Aar

En af D. F. D. S.s betroede Mænd, Kontorchef for Udenlandske Godsekspedition L. Roslo, fyldte forleden 50 Aar. Han blev ansat i Selskabet allerede 1907, da han begyndte i Skibsinsektionen, hvorfra han tre Aar senere forflyttedes til Udenlandsk Revision. I denne Afdeling, der byder paa rige Muligheder for at sætte sig ind i Selskabets Udenlandsforretninger, erhvervede Roslo sig en alsidig Uddannelse. I 1936 blev han udnævnt til Kontorchef og fik overdraget Ledelsen af Udenlandsk Godsekspedition. Han er meget afholdt baade indenfor Selskabet og blandt dets Kunder.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGER

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

**Aalborg Værft A/s**

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL

**AARHUS**  
**STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVRDKONTOR:  
 TLF. C. 3491

BPTER KONTORTID KALDES:  
 S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

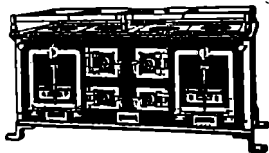
LIMITERET

STIFTET 1786



**PALÆGADE 2 TLF. C. 6**

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**



HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.

*Kabys - Komfurer  
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**M. B. COHIN**

TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1408  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

GRUNDLÆBT 1848

**TUBORG**



**GRØN**  
 eller  
**RØD**

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder



Brug

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

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141.

Telefon 5801.  
 Amager 1483.

København S.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

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

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE

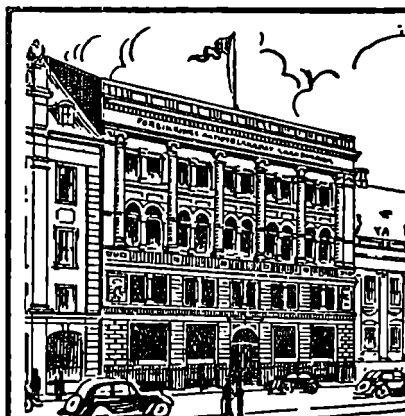


ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

... og  
Pilsner  
det er

# HOF



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

## SKANDINAVIA

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 801.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBBERHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## 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

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**RANDERS**Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71 Privat: 1212  
Telegram-Adresse: Broker

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

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

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude,  
Svendborg

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 41

FREDAG 17. OKTOBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBRETNING

V i gengav for et Par Uger siden en Meddelelse, som U. S. A.'s Maritime Commissions Formand, Admiral *Land*, havde fremsat om Størrelsen af den Tonnage, der var krigsforlist, og det er i denne Forbindelse derfor ikke uden Interesse at høre, hvad han siden har udtalt om U. S. A.'s Muligheder for at raade Bod derpaa. Admiral Lands udførlige Redegørelse om dette Spørgsmaal, der er afgivet overfor et Congress Udvalg, konkluderer i, at Staterne i Aarene 1942 og 1943 vil bygge mellem 12 og 14 Mill. Br. Reg. Tons, hvilket nogenlunde svarer til de hidtil fremkomne uofficielle Angivelser. Det maa formodes, at en Del af denne Tonnage bygges under Laane- og Lejeloven, saaledes at en Del af disse Skibe direkte vil blive overført til engelsk Flag, men i hvilket Forhold dette vil ske, foreligger der ingen Oplysninger om. Ogsaa andre Steder udenfor de direkte af Kriegen berørte Steder arbejdes der imidlertid, omend indenfor mere beskedne Rammer, paa at erstatte den krigsforliste Handelstonnage. Canada f. Eks. har netop i den forløbne Uge meddelt, at Byggeprogrammet for det kommende Aar omfatter ca. 1 Mill. Br. Reg. Tons Handelstonnage.

Medens Slaget om Atlanterhavet iøvrigt fortsættes uden større dramatiske Begivenheder, er det for Shippingfolk af Interesse at følge den politiske Udvikling, der finder Sted omkring det andet store Verdenshav, nemlig Stillehavet. En Overgang saa det ud til, at der var Muligheder for en politisk Afspænding mellem de angelsaksiske Stormagter og Japan, men i de sidste Dage er der fremkommet mange Tegn paa, at en større politisk Krise er ved at trække op i Forbindelse med de amerikanske Leverancer af Krigsmateriel til Sovjet Unionen via Vladivostock. Japan har i hvert Fald protesteret herimod baade over for Sovjet og over for U. S. A. — Der foreligger endnu ikke noget om Svarene paa disse Protester, men der er næppe nogen Grund til at tro, at Russerne og især ikke Amerikanerne vil lade sig deres Handlemaade diktere af Japanerne. Hvilke Konsekvenser Japan drager af en Afvisning af deres Protest kan kun Fremtiden vise.

Forholdene paa de oversøiske Markeder er iøvrigt stadig uden større Udsving. Det er overmaade beskedent, hvad der fremkommer saavel om Antallet paa Befragtninger, som om de betalte Rater. De faa Oplysninger der foreligger peger alle paa, at Tonnageknapheden er lige stor, og hvad der gøres af Forretning paa de faa frie Markeder er minimalt. I de engelsk og amerikansk kontrollerede Trades er Rateniveauet stort set uforandret, selv om f. Eks. de sidste Noteringer af Kul fra Hampton Roads til Sydamerika viser en lidt svagere Tendens. Der rapporteres bl. a. sluttet Kul Hampton Roads/Buenos Aires til \$9 og til Rio til \$8.50, hvilket er en Nedgang paa 50 Cents. Paa de frie Markeder er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Korn fra Northern Range og River Plate til Lissabon. Raterne, der noteres for disse Forretninger, er nominelt uforandrede.

Paa Hjemmemarkedene er Forholdene rolige. Der er stadig Erts fra Nordsverige til Tyskland, ligesom der endnu er mange Trælastordrer fra Sverige og

Finland til Tyskland, men Raterne i disse Trades er som bekendt fastlagte. Fra Tyskland er der stadig Salladninger til forskellige svenske og norske Havne, ligesom der kan placeres forskellige Baade for Stykgods fra tyske Nordsøhavne til Vest- og Nordnorge. Fra Norge søges Tonnage for Salpeter fra Skiensfjorden saavel til Danmark, hvortil Raten ligger omkring Kr. 18, som til Finland, hvor der for en Lat til Mäntyluoto noteres Fmk. 250. Der har været givet en Del Stems for Kul- og Koks fra Tyskland til Danmark.

### »BONITA«

Atter er den danske Handelsflaade blevet ramt af en svær Ulykke, denne Gang dog ikke en Ulykke i Forbindelse med Krigsbegivenhederne men en Kollisionskatastrofe. Motorskibet »Bonita« af Vejle, der tilhører Dampskibsselskabet »Dania«, København, er forlist ud for Trelleborg Tirsdag Morgen ved 3-Tiden efter Kollision med Damperen »Bojan« af Simrishamn. »Bonita« var paa Rejse fra Luleå til Holtenu med en Malmlast. Af den 25 Mands store Besætning reddedes kun 4, nemlig Skibets Fører, Kaptajn *Sigvald Farup*, Tømmermand *Frits Hansen*, Matros *Hans Busk* og Messedreng *Bruno Hansen*. 21 Mand gik ned med Skibet, der maa være sunket paa mindre end tre Minutter.

De omkomne er:

1. Styrmand *Hans C. Nørholm Hansen*, født 1906, Nordby, Fanø.

2. Styrmand *Kresten P. Andersen*, født 1906, Ommel, Marstal.

3. Styrmand *Magnus Jensen*, født 1902, Næsvaag, Færøerne.

1. Maskinmester *Viggo B. Brendov*, født 1899, København.

2. Maskinmester *Adolf Schmidt Holm*, født 1900, København.

3. Maskinmester *Kaj G. Hein*, født 1917, Aarhus.  
Telegrafist *Victor Hjerting*, født 1902, Charlottenlund.

Maskinassistent *Verner Olsen*, født 1918, København.

Maskinassistent *Børge J. J. Raagaard*, født 1916, København.

Jensen, Brendov, Hein og Raagaard var ugifte. De øvrige af de forannævnte var gifte.

Smører *Elis C. Svensson*, født 1893, gift, København.

Smører *Alfred Andersen*, født 1887, gift, København.

Hovmester *Oluf Worm*, født 1893, gift, Valby.  
Kok *Aage E. Jørgensen*, født 1905, ugift, Aalborg.  
Matros *Poul Grundsted*, født 1917, gift, Vejle.  
Matros *Andreas J. F. J. Skou*, født 1904, gift, Vejle.  
Matros *Aage V. Nielsen*, født 1912, gift, Aalborg.  
Letmatros *Carl B. Jørgensen*, født 1913, ugift, København.

Dæksdreng *Karl O. Hansen*, født 1925, Aarhus.

Ungmand *Erik H. Christensen*, født 1922, Bandholm.  
Kammerdreng *Svend Aage Simonsen*, født 1925, Korsør.

Elektriker *John Harry Olsson*, født 1914, ugift, Helsingør.

Det svenske Skib blev i fire Timer paa Ulykkestedet for om muligt at redde andre af de skibbrudne

og undersøgte nøje Flaaderne og det øvrige Vrag-gods, men forgæves.

»Bonita«, der lastede 5500 Tons, d.w., var bygget i Aalborg 1930.

### DIREKTØR AUGUST HOLM DØD

Det var en af Danmarks betydeligste Erhvervs-mænd der er gaaet bort med Industriraadets Formand, Direktør *August Holm*, som er død 59 Aar gammel.

August Holm var hele sit Liv, fra han som 16aarig blev ansat paa Kontoret, knyttet til den store Virksomhed, Otto Mønsted, og tjente sig op gennem Graderne, blev tidligt Leder af Afdelingen i København og fra 1927 administrerende Direktør.

Det er dog først og fremmest som Industriraadets Formand, han har vundet Anerkendelse og erhvervet sig Navn i vide Krese. Han var en forstaaende Arbejdsgiver og en udmærket Forhandler, og den danske Industri som det danske Samfund i sin Helhed havde meget at være ham taknemlig for. Paa en Række forskellige Omraader gjorde han sin Indsats, ogsaa indenfor Skibsfarten har man nydt godt af hans Viden og Forhandlingsevne og han var bl. a. Medlem af Havnebestyrelsen.

### BEREDSKAB INDENFOR SKIBSFARTEN

I et Foredrag for nylig i en Forelæsningsrække »Sjöfart och sjövärn« paa Stockholms Borgarskola udviklede Dr. *Helmer Eneborg* Spørgsmaalet om Sveriges Søfart efter Krigen.

Under en Krig ser man, sagde Dr. Eneborg, hvilken Betydning Handelsflaaden har for Næringslivet og Folkeforsyningen. For Sveriges største Importbehov, Kul og Koks, er de svenske Skibe i Øjeblikket og har i flere Aar været af større Betydning end alle de i den svenske Kulimport engagerede udenlandske Skibe tilsammen. Under den nuværende Krig har dog tyske Skibe spillet en stor Rolle.

Det forholder sig imidlertid saaledes, at Sveriges Trampflaade, hvis fornemste Transportobjekt er Kul med Træ som Udfragt, var blevet formindsket med mellem 300,000 og 400,000 Tons i de sidste 8 Aar før Krigen og derefter yderligere med 100,000 Tons. Det vilde nu have været af stor Betydning at have disse 400,000 Tons Trampskibe, selv om de saa vilde have været op til 20—50 Aar.

Til at imødekomme Sveriges store Importbehov af Olje var der ca. 20 store Tankskibe og en hel Del mindre. Næsten alle de førstnævnte havde været tidsbefragtede for udenlandsk Regning, selv om Sverige under Krigen havde taget det ene hjem efter det andet. Nu kom kun enkelte Laster til Landet. Af andre Varer var det nødvendigt at indføre 2—3 Millioner Tons for at opretholde Livet under Krigen og for at Industrien kunde holdes i Gang og producere det nødvendige og Jorden kunde give tilstrækkelig Høst. Mange svenske Industrier var helt eller delvis opbygget paa importerede Raavarer, saasom Textilindustrien (baade Bomuldsindustrien og Uldindustrien), Margarineindustrien og forskellige kemisk-tekniske Industrier, Gummiindustrien m. fl. Endvidere behøvede Sverige Salt, Krydderier og Kolonialvarer, Frugt, Kaffe, Tobak, Vin m. m. og Landbruget trængte til importerede Gødnings- og Foderstoffer.

I normale Tider transporteredes indtil ca. 50 pCt. af Importen paa svenske Skibe. Selv om man maaske ikke kunde vove at paastaa, at en endnu større Del transporteredes i svenske Skibe i Krigstid, saa var det dog givet, at den svenske Handelsflaade havde en endnu større Betydning for Folkeforsyningen i Krig end i Fred.

Ogsaa for Exporten betød Handelsflaaden mere i Krigstid end i Fredstid. Det var ganske vist rigtigt,

at en Del særlig efterspurgte Exportvarer hentedes af det importerende Lands egne Skibe. Men hvordan det vilde gaa med store Dele af Landets Export, hvis Af-sætningsmarkeder var opbygget eller udvidet ved Hjælp af svenske Linjerederier, om disse ikke længere kunde føre Sveriges Produkter ud over Jorden, og hvordan det vilde gaa Sveriges Exportindustri, kunde nok give Grund til Eftertanke. Den Handelsorganisation, som med megen Møje og store Udgifter var bygget op i Fredstid, blev hurtigt ødelagt under en Krig. Handelskrigen, som medførte Forsøg paa Fortrængen af Konkurrenter fra efterspurgte Markeder, var vel aldrig haardere end umiddelbart efter en Fredsslutning. Da regnede man med, at Konkurrenterne var svækkede. Der var ingen Tvivl om, at andre Lande nu lagde Beslag paa Sveriges tidligere Markeder i Sydamerika, Sydafrika, Asien og Australien. Ganske naturligt maatte Sverige have Opmærksomheden henvendt paa sin Handelsflaade, saa at det mest aktuelle og for Landet og dets Næringsliv mest betydningsfulde Spørgsmaal om Tonnagefornyelse blev løst paa tilfredsstillende Maade. Andre Lande forberedte sig og lagde Planer i samme Henseende.

Der taltes undertiden om, at den svenske Handelsflaade var for stor til Landets Udenrigshandel. Men dette var fejlagtigt, den svenske Handelsflaades Tonnage udgjorde nøjagtig samme Procentdel af Verdens-tonnagen som Landets Udenrigshandel af Verdenshandelen.

Sverige behøvede et Fredsberedskab, som for øvrigt ikke burde indskrænkes til Handelsflaaden, men som burde have at gøre med alt hvad der hang sammen med Tilpasningsproblemerne ved Overgangen fra Krigstid til Fredshusholdning. Man skulde ikke tro, at man, naar Krigen var forbi, nemt kunde vende tilbage til det »normale« eller til Forholdene før Krigen. Disse kom aldrig igen, men derimod blev der en Mængde vanskelige Tilpasningsspørgsmaal at løse i den nye Tingenes Tilstand, som Krigen uværgerligt maatte medføre. Man burde ikke lade sig overraske af Udviklingen men i Tide været beredt paa det, som skulde komme.

Det var under de nuværende Forhold ikke svært at indse, hvilken stor Betydning, det havde for Sverige og dets Næringsliv, at Landet havde en stor og moderne Handelsflaade. Det mærkedes jo dagligt, hvad Handelsflaaden gjorde for Landet og for hver og en af Befolkningen, idet Søfolkene satte Livet paa Spil, for at de enkelte kunde faa, hvad de behøvede for at kunne leve. Men sørgeligt nok glemtes det altfor let, naar der kom lysere Tider. Tidens Lærdomme forflygtigedes, uden at de fik Lov til at præge Fremtidens Handlemaade. Saaledes var det efter den forrige Verdenskrig, og der var en Fare for, at det vilde blive lige saadan nu til stor, maaske ubodelig Skade for Landet. Det var derfor vigtigt, at man administrerede Landets Ejendom, det store nationale Aktiv, som Handelsflaaden udgjorde, saa at den under Krigen tabte Tonnage blev erstattet og Flaaden fornyet, saa den ikke kom til at bestaa af for gamle Skibe, som ikke kunde staa sig i Konkurrencen. Til det Fredsberedskab, det her gjaldt, hørte ogsaa, at Rederierne var og blev stærke nok til at bære de Byrder, som Krigs- og ogsaa Fredshusholdningen vilde medføre.

### NORSKE SKIBSTAB

Oslo har under Krigen hidtil haft det største Tonnagetab af samtlige norske Søfartsbyer, men er jo ogsaa den største Søfartsby i Norge. Det samlede Antal omkomne Sømand og andre ved Osloskibes Krigsforlis ligger ogsaa højere end i de andre Byer. Med Hensyn til Oslos Andel af Handelsskibe i Forhold til hele Landet kan nævnes, at medens hele Norges Handelsflaade pr. 1. Januar 1941 bestod af 1959 Skibe paa over 100 B.R.T. paa ialt 4,737,555

Tons, udgjorde Oslo-Flaaden alene 1,821,743 Tons fordelt paa 513 Skibe pr. samme Dato. Det vil sige, at Hovedstaden alene disponerede over 38,5 pCt. af hele den norske Handelsflaade.

Norges Handels- og Sjøfartstidende skriver, at indtil i Dag ved man med Sikkerhed, at Oslo-Rederierne har mistet 59 Skibe ved rene Krigsforlis. Dertil kommer saa en Række Skibe, som er gaaet tabt paa regulær Vis — ialt 6. Disse to Kategorier udgør altsaa ialt 65 Skibe. Ved Krigsforlis alene er der gaaet en Tonnage tabt paa 235,000 Tons. Med disse Oslo-Skibe vides med Sikkerhed 354 Mennesker at være omkommet. Gennemsnitsstørrelsen af de tabte Osloskibe ligger paa ca. 4000 Tons, mens Gennemsnitsstørrelsen for hele Landet under et ligger paa 1900 Tons.

Det af Oslo-Rederierne, som har det mest følelige Tab indenfor deres Flaade, er Fred. Olsen & Co., som har mistet 10 Skibe paa 24,295 Tons. Dette Rederi kan ogsaa opvise det største Antal omkomne, nemlig 121 Mand. Af andre Rederier, som har haft store Tab, er A. F. Klaveness & Co., som har haft et Tab paa 4 Skibe paa tilsammen 17,636 Tons og 16 omkomne. Ogsaa Den Norske Amerikalinje med Tabel af »Oslofjord« og »Randsfjord« maa nævnes. Den table Tonnage her drejer sig om 22,672 Tons og 4 omkomne. En Række andre Oslo-Rederier har haft store Tab, baade af Materiel og af Mandskab. Det største Osloskib, som er krigsforlist, er »Oslofjord« paa 18,763 Tons, mens det mindste var paa 128 Tons.

Til Slut gøres opmærksom paa, at de Oplysninger, man sidder inde med i Oslo, desværre maa befrygtes at være for lave, da som bekendt Forbindelsen med England er helt afbrudt. Kun gennem Røde Kors kommer fra Tid til anden Meldinger om omkomne Søfolk i engelsk Tjeneste, og rent undtagelsesvis kommer Oplysninger om forliste, navngivne Fartøjer.

En Opstilling viser, hvordan Oslo-Rederierne Tab fordeler sig i de to Perioder 1. September 1939—9. April 1940 og Tiden derefter: 19 Skibe paa 46,438 Tons før 9. April 1940, 40 Skibe paa 188,238 Tons efter 9. April 1940. Tilsammen 59 Skibe paa 234,676 Tons.

### NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Nakskov Skibsværft fyldte 12. Oktober 25 Aar. Det var den 12. Oktober 1916, at Stiftelsesdokumentet blev underskrevet af Interessenterne: Det østasiatiske Kompagni, Den danske Landmandsbank, Nakskov Havn og en Kreds af Nakskov Borgere. Dermed var Grunden lagt til et af vore største og mest blomstrende Foretagender.

Hensigten var at anlægge et Værft, beregnet paa Bygningen af mindre Skibe, men Arbejdet paa Værftet var næppe paabegyndt, før denne Plan totalt ændredes. Dette skyldtes ikke mindst Etatsraad H. N. Andersens Fremsynethed. Han ønskede paa Nakskov Skibsværft at bygge de store oceangaaende Motorskibe til Ø. K.s egen Flaade.

Trods de da herskende Vanskeligheder gennemførtes Anlægget af Værftet i Aarene 1917 og 1918, og allerede i 1919 — samme Aar, som Værftet blev et Aktieselskab — kunde Kølen strækkes til det første Nakskov-byggede Ø.K.-Motorskib.

I Aarenes Løb har Nakskov Skibsværft bygget mere end Hundrede forskellige Skibe af alle Typer og Størrelser. De fleste af Skibene er leveret til Ø.K., Norden, Orient og J. Lauritzen, men ogsaa i Udlandet har Værftet været i Stand til at tage Konkurrencen op. Der er i Nakskov bygget Skibe til Norge, Sverige, Polen, Portugal, Chile, U. S. A. og Argentina.

Af kendte Nybygninger kan nævnes Ø. K.s andet »Selandia«, »Jutlandia«, »Canada«, der nu ligger minesprængt ved den engelske Kyst, Skoleskibet »Danmark«, som Amerika har overtaget, og det store

Passagerskib »Chrobry« til Gdynia—Amerika Liniens sydamerikanske Rute.

Foruden den store Nybygnings-Virksomhed har Værftet ogsaa med Aarene oparbejdet en betydelig Omsætning i Reparationsarbejder, og foruden egentlige Skibsarbejder har det paataget sig andre, beslægtede Opgaver som Radiomasterne i Kalundborg, Guldborgsundbroen, forskellige Jernkonstruktioner m. m. Allerede i 1920 optog Nakskov Skibsværft i dets Afdeling: De Forenede Maskinfabrikker, og i Samarbejde med Thomas B. Thrige, Odense, Fabrikationen af elektriske Spil og Ankerspil og har senere udviklet dette Speciale, saaledes at der nu ogsaa fremstilles dampdrevet Dæksmaskineri, Spil, Ankerspil, Styremaskiner, Trawlsplil og Lastoliepumper for Tank-skibe. Værftet har under Højkonjunkturer beskæftiget ca. 2000 Mand, men den herskende Materiale-mangel har ramt det forholdsvis haardt, da det hovedsagelig er indrettet for Nybygningsarbejde, og Tallet er derfor faldet til ca. 1100.

Selv om der i de forløbne 25 Aar gennemgaaende har været god Beskæftigelse ved Nakskov Skibsværft, har der jo ogsaa været Tider, hvor det kneb med at skaffe nye Order, navnlig i Aarene 1922—24, men Værftet har overvundet Vanskelighederne og har i Tidens Løb konsolideret Virksomheden, saa det nu staar rustet til at møde de skiftende Tider. Der er siden Starten afleveret ikke mindre end ca. 350,000 Brutto Register Tons Nybygninger og forarbejdet ca. 200,000 Tons Staalmateriale. Det er store Tal, der belyser Nakskov Skibsværfts store Fremgang — en Fremgang, der i ikke ringe Grad skyldes den nære Tilknytning, Værftet har haft til Det Østasiatiske Kompagni, og den Interesse, som Kompagniet stadig har vist det.

Formand i Værftets Bestyrelse er Direktør H. P. Berg, der overtog dette Hverv i 1939, da han fra-traadte sin mangeaarige Stilling som administrerende Direktør og afløste Bankdirektør V. Reimer, der lige fra Starten havde været Formand og fortsatte som Medlem af Bestyrelsen til sin Død i 1940. Bestyrelsen bestaar endvidere af Kommandørkaptajn N. Juell-Brockdorff, Borgmester M. P. Nielsen, Nakskov, og Konsul H. P. M. Palsøe, Nakskov.

I Værftets første Aar bestod Ledelsen af Grosserer Alfred Christensen, der var administrerende Direktør og Ingeniør G. Andersson som teknisk Leder. Endnu inden Værftet var kommet i Gang døde Ingeniør Andersson i 1918, og efterfulgtes af Ingeniør H. P. Christensen, der i Januar 1920 overtog hele Ledelsen som administrerende Direktør. Da Direktør Christensen fem Aar senere overtog Stillingen som Leder af Helsingør Skibsværft, blev tidligere Skibsinspektør i Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn H. P. Berg, administrerende Direktør. I fjorten Aar ledede Direktør Berg Værftet, og havde sin væsentlige Del af Æren for det internationale Ry, der skabtes om denne danske Skibsbygnings-Virksomhed. Da Direktør Berg i Foraaret 1939 trak sig tilbage fra den daglige Ledelse, efterfulgtes han af den nuværende administrerende Direktør O. Christiansen.

Dagen festligholdtes ikke som Følge af den øjeblikkelige Situation, men den markeredes dog ved, at Funktionærerne og Arbejdernes Hjælpefond fik ud-betalt Gratialer, ligesom man fra mange Sider lyk-ønskede Foretagendet i Anledning af Jubilæet.

### HAVNEBESTYRELSEN

Havnebestyrelsens sidste indlededes af Formanden, Overpræsident, Kammerherre Bülow, der oplæste en Hilsen fra Hs. Maj. Kongen med Tak for Havnebestyrelsens Lykønskning til Fødselsdagen.

Havnedirektøren forelagde sin tidligere omtalte Indstilling om, at Havnebestyrelsen tiltraadte en af Ko-

benhavns Magistrat foreslaaet Udrykning af Bolværkerne paa Slotsholmssiden af Kanalen fra Holmens Bro til Højbro.

Diskussionen sluttede med, at Havnebestyrelsen tiltraadte Forslaget om Udvalgsbehandling, og der nedsattes et fem Mands Udvalg, bestaaende af Grosserer Schmidt, Direktør Munk, Direktør Kørbing, Ingeniør Rager, og Borgmester Sundbo.

Havnedirektør Laub forelagde endvidere Indstilling om, at Afgiften for Afløbsrender gennem Bolværkerne i Havnen med Gyldighed fra 1. Jan. 1942 fastsættes til 50 Kr. pr. Rende af alle Render, der fører Udløb til Havnen, derunder ogsaa Udløb, som kun fører Overfladevand.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dansk Nybygning til Chile maa blive i Landet

Forbudet mod Afstaaelse af Skibe fra Danmark til fremmede Lande har ogsaa ramt det paa et dansk Værft nybyggede Fragt- og Passager-Motorskib »Angamos«, som skulde være leveret til den chilenske Regering.

»Angamos« er bygget under Tilsyn af ledende Ingeniører fra Chile, og som Regeringens Repræsentant har Vice-admiral *Julio Allard* i længere Tid opholdt sig her i Landet for at træffe Forberedelse til Skibets Afsejling til Chile. Som Følge af Forbudet har Afsejlingen imidlertid maattet opgives. Besætningen til Skibet var for flere Maaener siden ankommet hertil, men har nu hjemmefra faaet Ordre til at vende tilbage til Chile.

»Angamos« vil blive oplagt under Tilsyn af Værftet, men alle Udgifter vedrørende Tilsyn og fremtidige Vedligeholdelser af Skibet vil blive afholdt af den chilenske Regering.

### Søfartsskolen

Foreningen til Søfartens Fremme, der har ydet en stor og forlignelsesfuld Indsats, ikke mindst naar man stod overfor Spørgsmaalet om vordende Søfolks Uddannelse, har ikke ligget stille i denne Tid, hvor Forholdene paa Søn og for Søens Folk synes saa mørke.

Nu, hvor saa mange Søfolk er uden Hyre, afholdes der om Bord i Fregatten »Jylland«, der for Vinteren ligger ved Langebro, et Kursus for unge Søfolk uden Hyre, men ogsaa Unge, der aldrig har været til Søs, kan paa den gamle Fregat deltage i dette Kursus.

Undervisningen omfatter Almindeligt Sømandsskab, Løgsøvelser, Roning, Sejlsyning, Signalering, Søvejsregler og Motorlære. Der vil fortrinnsvis blive antaget Elever, der er i Alderen mellem 15 og 25 Aar.

### Stor norsk Bjergningssag

For Tiden behandles ved Retten i Bergen en af de største Bjergningssager, der har været ført i Norge. Motorskibet »Høegh Carrier« var i Fjor paa Vej til Norge med 7500 Tons Korn fra Amerika, men drev som Følge af Motorstop ind paa et Skær ved den vestnorske Kyst og maatte senere forlades af Mandskabet. Norsk Bjergningsselskab deltog i Redningsarbejdet foruden andre Baade for at faa Skibet bragt flot og bringe det i Sikkerhed. Der har været talt om en Bjergningsløn paa 800,000 Kr., men Parterne er blevet enige om at lade Retten fastsætte Beløbet. Det oplyses, at den største Bjergningsløn, der hidtil er betalt, er ½ Mill. Kr.

### Argentinsk Rute paa Sydafrika

Indtil Krigen brød ud, var Argentina henvist til at lade den væsentligste Del af sin Ud- og Indførsel foregaa med engelske og nordamerikanske Skibe. Krigens Varighed har imidlertid medført, at det bliver mere og mere nødvendigt for Argentina selv at skaffe sig en Koffardiflaade. Den 1. August afgik for første Gang en argentinsk Dampner fra Buenos Aires til Kapstaden. Den medførte 30 Passagerer og 3000 Tons Fragtgods bestaaende af Uld, Huder, Levnedsmidler og Landbrugsprodukter. Fra Kapstaden vilde Skibet sejle videre til Durban og derfra returnere til Buenos Aires.

### Fiskeriets Driftsudgifter

Fiskeriets Driftsudgifter er siden Krigssituationen indtraf steget i overordentlig Grad. Som Eksempler anføres, at en Rulle Vodtov, der før Krigen kostede ca. 80 Kr., nu maa betales med ca. 450 Kr. Et Snurrevod er steget fra ca. 180 Kr. til ca. 600 Kr. pr. Stk. Smørelie er steget ca. 300 pCt. og Solarolien fra 20 Kr. til 120 Kr. pr. Td. Ankergrejer er steget ca. 200—300 pCt. samtidig med, at Kvaliteten er forringet. Almindelig Petroleum er forhøjet fra 19 Øre til 74 Øre pr. Liter. Desuden er Forsikringsudgifterne for Skib og Mandskab omtrent fordoblet.

Hvad der gør Situationen end yderligere prekær, er den Omstændighed, at Tovværk saa at sige ikke er til at faa, saa hvis man mister noget deraf, er man saa godt som afskaaret fra at fortsætte Erhvervet. Hvad angaar Oliefor-

Den gamle Afgift, der støtter sig til kgl. Resolution af 1827, var 20 Kr. aarlig og burde bringes i Overensstemmelse med Nutidens Forhold.

Sagen henvistes sluttelig til et Udvalg paa fem Medlemmer, Kommissarius Wahl, Direktør Kørbing, Direktør Munk, Borgmester Sundbo og Kommandørkaptajn Westermann.

Havnedirektøren indstillede dernæst, at der bevilgedes 50,000 Kr. til Bygning af yderligere 4 ca. 40 Tons faste Træpramme. Det gamle Pram-Materiel var stærkt forældet, og ved at bygge nye vilde man dels opnaa en Begrænsning af Vedligeholdelsesudgifter ved Havnens ældste Pramme, dels holde et Antal Skibstørere i Arbejde Vinteren over, som ellers maatte afskediges.

syningen, er denne som bekendt nu blevet saa beskaaret, at mange Kuttere i Ugevis maa ligge stille, inden deres Ration kan tillade dem at vove en Rejse.

Fiskepriserne er høje, men uden dette Forhold kunde intet Havfiskeri drives. Medens tidligere en Tur paa ca. 1000 Kr. var rentabel, maa den nu almindelig give ca. 4000 Kr. for at kunne yde Balance.

### Supplement til den dansk-finske Handelsoverenskomst

Udenrigsministeriet meddeler, at der i København er afsluttet en Tillægsaftale til den dansk-finske Vareudvekslingsoverenskomst for 2. Halvaar 1941.

I Tillægsaftalen, der er den anden i Rækken, fastsættes der, hvilken Kompensation der fra finsk Side skal gives for danske Landbrugsvarer m. v. til et Beløb af 5 Mill. Kr., som i Løbet af Juli Kvartal d. A. er leveret til Finland. Modydelsen bestaar hovedsagelig af Træ til Levering i 1. Halvaar 1942 samt af Pap og Papir m. v.

Endvidere er der ved Tillægsaftalen truffet Bestemmelse om, hvilke Priser der skal betales for det i den dansk-finske Vareudvekslingsoverenskomst af 20. Juni d. A. fastsatte Udførselskontingent for finsk Trælast til Danmark.

### Hapag

For første Gang siden 1939 vil der den 31. Oktober finde en Generalforsamling Sted i Hamborg-Amerikalinien.

Generalforsamlingen er ekstraordinær og paa Dagsordenen staar Valg til Bestyrelsen som Følge af den Kapitaloverdragelse, der fandt Sted den 20. September, hvorved Statens Kapitalindskud overgik i Privatbesiddelse.

Aktiekapitalen bestaar af 45 Mill. Rm. i Stamaktier og 1,37 Mill. Rm. i Præferenceaktier.

### Eksamenresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Ved den i September—Oktober afholdte almindelige Maskinisteksamen har Resultatet været følgende:

I Aalborg indstillede sig 18 Eksaminander, hvoraf 16 bestod, og i Esbjerg indstillede sig 15 Eksaminander, som alle bestod.

### Ny Rute

Den græske Reder *Eugen Eugenides* fra Athen har begyndt en ny Rute mellem den Sydafrikanske Union og Sydamerika, idet han har indsat de to Dampere »José Menendez« og »Argo« i denne Fart.

### Laan af Staten

Den franske Stal har ydet Cie Nationale de Rhone et Laan paa 300,000,000 Francs, som skal bruges til at gøre Rhonefloden sejlbar. Laanet skal forrentes med 4 pCt. og tilbagebetales paa 30 Aar.

### United States Lines Co.

Et af de ledende amerikanske Rederier, United States Lines Co., har i første Halvaar i Aar haft et Nettooverskud paa 1,800,000 Dollars. I samme Tidsrum har Atlantic, Gulf and West-Indies Steamship Lines haft et Nettooverskud paa 1,340,000 Dollars mod et Nettotab paa 70,000 Dollars i første Halvaar i Fjor. I Halvaarsregnskab for i Aar er ogsaa inkluderet Udbyttet for New York and Cuba Mail Steamship Co., et Datterselskab af ovennævnte Rederi, og hvis Kapital nu er tilsluttet dette.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

**Forøget Samhandel med Italien**

Udenrigsministeriet meddeler, at der den 10. Oktober i Rom er undertegnet en Tillægsaftale til den dansk-italienske Vareudvekslingsaftale, hvorefter der i Resten af indeværende Aar ud over de hidtidige Kontingenter vil kunne udveksles Varer mellem Danmark og Italien til et Beløb af 1,1 Mill. Kr. hver Vej. Eksporten fra Danmark vil i det væsentlige omfatte forskellige Fiskeriprodukter, medens Importen her til Landet omfatter Sejldug, Spindelstoffer og Garveekstrakt.

**Færgehavn**

I Forbindelse med den svenske Stats Overtagelse af Ystad Jernbanen er nu den gamle Plan om Bygning af en Færgehavn i Ystad og Oprettelse af en Færgeforbindelse mellem Tyskland (Sassnitz eller Arkona) og Ystad paa ny blevet taget op til Overvejelse.

**»John P. Pedersen«**

Det meddeles fra Oslo, at Rederiet A/S Havtank (Helmer Staubo & Co.), Oslo, har mistet deres Motortankskib »John P. Pedersen«, paa 9,960 Tons d.w. Skibet sejlede i britisk Tjeneste. Det vides med Sikkerhed, at 13 af Besætningen er omkommet, medens det øvrige Mandskabs Skæbne er ukendt.

**Handelsaftale Tyskland—Tyrkiet**

Det oplyses fra Ankara, at der er undertegnet en Handelsstraktat mellem Tyskland og Tyrkiet, som forudsætter Udveksling af Varer til et Beløb af 60 Millioner tyrkiske Pund.

Tyrkiet skal levere store Kvantiteter tørrede Frugter og Kobber og modtager til Gengæld Maskineri o. lign. fra Tyskland.

**Tre svenske Skibe fra Amerika**

Ikke mindre end tre svenske Skibe fra Amerika indkom ifølge »Ny Tid« til svensk Farvand forleden. Det drejer sig om »Transatlantic« »Glimmaren« og »Remmaren«, begge lastede med Stykgods, samt Tankskibet »Capella«, tilhørende Trelleborg ny Dampskibsselskab, lastet med 12,000 Ts. Olie fra Mexico for den svenske Stats Regning.

**Kvæsthusbroen udvider**

Kvæsthusbroen, som trods den store Udvidelse og Landvinning for et Par Aar siden stadig paa de travle Dage kan bruge mere Plads til Oplægning af Gods m. m., ilandbragt fra Provsrutebaadene, har nu faaet en mindre Udvidelse af sit Areal mod Land.

Paa den østligste Del af Sct. Annæ Plads op mod Ny Toldbodgade har Stadsingeniørens Direktorat hidtil haft en Samling Skure til Brug for Vejvæsenets Folk — disse Skure er nu flyttet andet Steds hen, og Pladsen er brolagt og ordnet til Brug som Oplagsplads for Godstrafikken.

**Motorsejlskib leveret**

Fra Oskarshamns Varv er et Motorsejlskib af samme moderne Type som Motorsejleren »Gunilla«, der leveredes i December i Fjor, blevet leveret til Rederi A/B Tellus (Arthur Wingren) i Oskarshamn. Det nye Skib, som bærer Navnet »Borgila«, udmærker sig ved sine smukke Linier. Dets Hoveddimensioner er: Længde 33,80 m, største Bredde 8,23 m og Dybde 3,76 m. Dets Lasteevne er 376 Tons og det er bygget til Lloyds højeste Klasse special survey med Isforstærkning. »Borgila« er rigget med tre Staalmaster og et Raasejl paa Fokkemasten. Hjælpe motoren udgøres af en 6-cylindret Polar Dieselmotor af Atlas Diesels Tilvirkning, der udvikler 240 E. H. K. ved 450 Omdr. i Min.

**Redningsstationen »Manø«**

Ved Redningsstationen paa Manø er der den 1. Oktober sket en Række Ændringer i Personalet. Baadformand Hans Hedevarde Jørgensen er afskediget paa Grund af Alder. Han blev ansat som Baadmand den 1. December 1915 og blev Formand den 1. November 1935. Baadmand Claudi Antonio Hansen afskediges ligeledes. Han blev ansat ved Stationen den 1. Oktober 1912. Begge har deltaget i Redningen af flere Skibbrudne. I de ledigblevne Pladser som Baadmænd er ansat Henry Jensen og Laurits Carl Jørgensen. Som Baadformand er ansat hidtilværende Baadmand Knud Hansen, der er 37 Aar gammel og har været i Redningsvæsenets Tjeneste i syv Aar.

**Nyt Itallensk Dampskibsselskab**

Der er i Genua stiftet et Dampskibsselskab, som skal varetage Skibsfarten langs den dalmatiske Kyst. Det nye Selskab kommer til at virke under Navnet »Dalmazia«. Dampskibsselskabet har 4 Dampere til Disposition.

**»Mindoro«**

Forleden leveredes fra Götaverken Motorskibet »Mindoro«, der er paa 10,040 Tons d.w., til Svenska Ostasiatiska Kompagniet i Göteborg. Skibet, der er bygget til Lloyds højeste Klasse, har følgende Dimensioner: Længde 477' 10"; Bredde 64', Dybde 40' 6". Middeldybgaende paa Sommerfribord 27' 4 1/2". Hovedmaskineriet bestaar af to 6-cylindrede 2-Takts, enkeltvirkende Dieselmotorer af Götaverkens Konstruktion. paa ialt 9700 H.K., hvilket giver Skibet en Fart af 16 Knob paa fuld Last. Skibet er af samme Type, som det tidligere leverede »Tonghai«, og er det niende Skib, bygget hos Götaverken for Ostasiatiska Kompaniet.

**»Falsterbohus«**

Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö leverede forleden Motor-Tankskibet »Falsterbohus« til Trelleborgs Angfartygs Nya A.-B. Skibet er et Søsterskib til det tidligere leverede »Malmöhus«, og har en Længde af 480 Fod og en Lastkapacitet af 16,250 Tons. Det er forsynet med en Kockum MAN dobbeltvirkende Dieselmotor paa 5500 A. H. K., som giver det en Fart af 14 1/2 Knob paa Last.

**Ny peruansk Havn**

Den nye peruanske Havn Matarani er nu klar til at tages i Brug. Matarani, som ligger Syd for Mallendo, skal erstatte sidstnævnte Havn, da denne ingen Kajer har, saa at Lastning og Losning maa foregaa med Læglere. Matarani vil faa moderne Kajanlæg, og en planlagt Jernbane skal knytte Havnen til dens sydlige Opland.

**PERSONALIA****Dødsfald**

Tidligere Skibsfører i Statsbanerne, Kaptajn Vilhelm Rotwitt, er død, 71 Aar gammel.

Som 17-aarig kom han til Søs med Barken »Therese« af København og fo'r senere paa Langfart med forskellige store Sejlere. I 1898 tog han Styrmandseksamens 1. og 2. Del fra Navigationsskolen paa Bogø.

Efter i nogle Aar at have sejlet Koffardifart, blev han i 1902 Styrmand i Statsbanerne. I 1915 blev han Skibsfører ved Oddesund-Overfarten, men fem Aar efter forflyttedes han til »Kronprins Frederik«. Kaptajnen, der var Søretsmedlem i Helsingør, var dekoreret med Ridderkorset. I 1935 blev han pensioneret.

**90 Aar**

Fhv. Skibsreder C. W. Clausen, Marstal, fyldte Onsdag 90 Aar.

C. W. Clausen, der er en kendt Skikkelse i Marstal, har været Medreder af en Del Skibe i Aarenes Løb. Han har betydet ikke saa lidt for Byen, og adskillige Tillidshverv er blevet overdraget ham. Han har saaledes været Medlem af Kommunalbestyrelsen, i Bestyrelsen for Søassuranceforeningen »Ærø«, Medlem af Havnekommissionen o. s. v.

**70 Aar.**

Den 26. Oktober fylder tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn N. Th. Ankersen, 70 Aar. Kaptajn Ankersen pensioneredes fra 1. Januar 1937 og var sidst Fører af S/S »Broholm«.

**60 Aar**

Tidligere Skibsfører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab, Kaptajn Niels Boutrup, fyldte forleden 60 Aar. Han er født i Ommel, kom tidlig ud at sejle og tog Styrmandseksamen i Marstal 1903. I 1905 blev han ansat i Dansk-Russisk og blev Skibsfører i samme Rederi 1913. Blandt de Skibe, han førte, var »Wladimir Reitz«, »Excellence Pleske«, »Newa« og »Helmer Mørch«. Fra det sidste Skib gik han i Land i 1921 for at nedsætte sig i Nørresundby som Stevedor. I flere Aar var han Meddommer ved Søretten og Medlem af Nørresundby Hjælpekasse. Han er nu bosiddende i Svendborg.

Den 19. Oktober fylder Fører i D.F.D.S. Kaptajn E. H. Ekholdt 60 Aar. Kaptajn Ekholdt er Fører af S/S »Douro«.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

AAGE HEINBERG

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer



## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

## NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

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

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

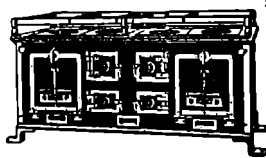
LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

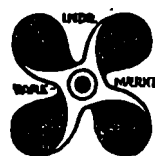
Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**M. B. COHN**  
TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLÆG 1848



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**EM. Z. SVITZERS BJEGRNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      OVERGADEN N. V. 9

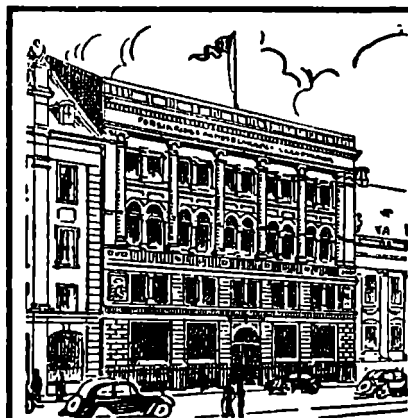
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

## SKANDINAVIA

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN K.  
TELEFON C.9316

## *Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen Klia
Aalborg	Stevedorekompagniet
Aarhus	Hassing & Drescher Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen
Holbæk	S. J. Sørensen
Horsens	Søren Andersen Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn
København	Holger Jørgensen Oldstevedore
København	Skjold Andersen
København	Hans Brandt
København	Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S
Nyborg	Mammen & Drescher Spedition
Odense	Simonsen & Møller
Randers	S. Christoffersen & Co.
Vejle	Vejle Stevedoreforretning



### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.     | D/S »Jyden«, Esbjerg.                      |
| D/S »Active«, Korsør.               | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S af 1912.                        | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | A. P. Møller-Tankbaade og Linjerederi.     |
| D/S »Als«.                          | D/S »Nautica«.                             |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bes«.                          | D/S »Orient«.                              |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Pacific«.                             |
| A/S Christiansholms Fabriker        | D/S »Phoenix«, Esbjerg.                    |
| C. Clausen, Haderslev.              | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Dania«.                        | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Samsø«.                               |
| D/S »Draco«.                        | D/S »Solnæs«.                              |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.     |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | Oluf Svendsen.                             |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | Hans Svenningsen.                          |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Svitzers Bugerafdeling.                    |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | D/S »Torm«.                                |
| Det Forenede Buggerselskab A/S.     | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Odense.                                    |
| D/S »Hafnia«.                       | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Heimdals«.                     | D/S »Vendila«.                             |
| D/S »Hetland«.                      | D/S »Vesterhavet«.                         |
| Rederi A/S »Isafold«.               | Vestjysk Dampskibsselskab A/S              |
| Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.   | D/S »Viking«.                              |
| J. Gotfred Jensen, Aarhus.          | D/S »Øresunde«.                            |
| D/S »Jutlandia«.                    |  |

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 42

FREDAG 24. OKTOBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Storpolitik og Skibsfart er naturligvis ikke synonyme Begreber, men næppe noget andet Erhverv er i den Grad følsomt for de stigende og faldende Kurver i den storpolitiske Udvikling med de deraf følgende magtpolitiske og økonomiske Forskydninger end den internationale Skibsfart, og selv om en ugentlig Fragtberetning naturligvis ikke kan være, især ikke som Forholdene ligger i Øjeblikket, en udtømmende Oversigt over Skibsfartens Arbejdsforhold, er det dog kun naturligt, at de storpolitiske Faktorer, der paa den ene eller anden Maade influerer herpaa, berøres, efterhaanden som de manifesterer sig.

Den vigtigste Begivenhed i den forløbne Uge paa den storpolitiske Scene har utvivlsomt været Kabinetskiftet i Japan. Hvilke Konsekvenser dette vil faa for Spørgsmaalet om Krig eller Fred i Stillehavsomraadet er ikke rigtigt klart, idet japanske militære Reprætanter, og især Flaadens Talsmænd, har fremsat Udtalelser, der næppe kunde være skarpere, vedrørende Japans Forhold til de andre Stillehavsmagter, og især U. S. A., medens paa den anden Side den nye japanske Ministerchef, maaske under Indtrykket af den meget faste Holdning, der kom til Orde i de ledende amerikanske Aviser i Anledning af Kabinetskiftet og det amerikanske Marineministeriums øjeblikkelige Bestemmelser vedrørende den amerikanske Skibsfart paa Stillehavet, der tydelig lod skinne igennem, at en eventuel japansk Aktion ikke vilde finde U. S. A. uforberedt, skyndsomst har forklaret, at de siden lang Tid igangværende japansk-amerikanske Samtaler om Betingelserne for en politisk Afspænding i Stillehavsomraadet, naturligvis vilde blive fortsat. Hvilke Veje den fremtidige Udvikling end følger, er det imidlertid givet, at Vilkaarene for Skibsfarten ikke kan forblive upaavirkede heraf.

I Slaget om Atlanterhavet rapporterer Tyskerne nye heldige Resultater af tyske Undervandsbaades Angreb paa engelske Konvojer. Endvidere meddelte det amerikanske Marineministerium, at en amerikansk Destroyer var bleven beskadiget af en Torpedo. Nogen officiel amerikansk Reaktion over for den sidste Begivenhed foreligger endnu ikke, da dette skrives, men Pressekommentarerne er ikke uden Skarphed.

Om den øjeblikkelige tonnagemæssige Stilling paa de oversøiske Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Rapporter. Langt den største Del af Englands Transportbehov dækkes utvivlsomt af rekvitioneret Tonnage, og det er kun naturligt, at der intet kommer frem herom, men ogsaa i U. S. A. synes Regeringen at gribe stærkt regulerende ind, særlig hvor det gælder de fra Udlandet kommende nødvendige Raastoffer til den amerikanske Rustningsindustri, saasom Ert fra Forindien, Sydafrika, Philippinerne o. s. v. Der noteres ganske vist adskillige af disse Laster i det aabne Marked, men det er yderst sjældent, at man ser en Baad sluttet for saadan Forretning. I de frie Trades er Tonnage-Efterspørgslen stadig lige stærk, men det er yderst vanskeligt at opdrive Tonnage. Af de i den forløbne Uge rapporterede Afslutninger skal nævnes: Kul Hampton Roads/Rio \$8.25, Hørfre Rosario/New York \$22.50, Hvede n. a. San Lorenzo/Callao \$18. Fosfat Port Tampa/Durban \$18. I Vestindiafarten noteres stadig \$7.50 for handy Tonnage for Rundture.

I fri Trade er Raten stadig nominelt \$55 for Hvede fra River Plate til Portugal.

Paa vore hjemlige Markeder har Efterspørgslen været lidt livligere i den forløbne Uge. Der er stadig mange Ertslaster i Markedet fra Sverige til Tyskland, ligesom den sig nærmende Vinter har givet sig Udslag i en noget større Efterspørgsel paa Trælastmarkederne fra Finland og Sverige. Til tyske Destinationer gaar Størstedelen af disse Laster med tysk Tonnage til Fachgruppe-Betingelser, men der er ogsaa adskillige Laster til hollandske Havne. I tysk Kystfart er der jævn god Efterspørgsel, ligesom der kan placeres adskillige Baade for Laster fra Tyskland til Norge. Raten for Salpeter fra Norge til Danmark ligger uforandret omkring Kr. 18. I Kul og Koksarten fra Tyskland til Danmark er praktisk talt hele Oktoberkvotaen dækket.

### NORDISK LIVSRUM

Rederiet J. Lauritzens Blad »Frivagten« skriver: Vi hører med Mellemrøm om, at de nordiske Staters Folk er Pensionister uden Livskraft.

Hvis der med Udtrykket Livskraft menes Evnen til at ødelægge, kan det nok siges, at vi mangler Vitalitet, men hvis der med Livskraft menes Ønske om og Evne til at bygge op, til at yde Tjeneste, til at udføre reelt Arbejde for det fælles bedste, saa kan vi her i Norden nok være med.

Vi behøver kun at pege paa, hvad vort Landbrug, vor Videnskab og Handel, Industri og Skibsfart har ydet for at bevise vor Eksistensberettigelse.

Allt dette Arbejde — f. Eks. Skibsfartens Indsats i Udlandet — udføres uden nogen Art politiske og usaglige Magtmidler bagved.

Der er Folk, der mener, at deres Livsrøm er hele Europa og Afrika med. Vi her i Norden er ikke saa beskedne. Vort Livsrøm er hele Verden, og vi har for Krigen kunnet udnytte dette vort Livsrøm paa fredelig Vis ved Handel, Import, Eksport og Skibsfart. Vestindien er Nordens Bananhave, England vor Kulgrube, Tyskland vor Instrumentmager, Frankrig og Spanien vor Vingaard, Italien vor Urtehave, Sydamerika vort Kornkammer og Havet og Luften vor Landevej: Nordens Livsrøm er hele Verden.

### KØBENHAVNS HAVNEVÆSENS BESKÆFTIGELSEARBEJDER 1941—42.

København Havn har, i disse vanskelige Tider vist et paaskønnelsesværdigt Initiativ og gjort sin betydelige Indsats til Arbejdsløshedens Bekæmpelse. Havnen var økonomisk set meget haardt ramt af de vanskelige Tider med den store Nedgang i Skibsfarten og Varcomsætningen, saaledes at den ikke selv havde den Kapital, der var nødvendig til Udførelsen af større Nyarbejder, ligesom der heller ikke var nogen øjeblikkelig Trang til Havneudvidelser. Ikke desto mindre gik Havnevæsenet allerede i Efteraaret 1940 i Gang med Projekteringen af en Række større og mindre Arbejder, som egnede sig til Beskæftigelsearbejder, og som det maatte paaregnes, at Havnen alligevel i en forholdsvis nær Fremtid kom til at udføre.

Straks efter at Loven af 30. December 1940 om Foranstaltninger til Bekæmpelse af Arbejdsløsheden var vedtaget, indledtes Forhandlinger med Ministeriet for offentlige Arbejder og Arbejds- og Socialministe-

riets Beskæftigelsescentral om Arbejdernes Udførelse i Henhold til denne Lov, saaledes at der kunde opnaas Statstilskud til Arbejdsløn og til danske Materialer. Der blev samtidig undersøgt Muligheden for Optagelse af et Laan til Dækning af Havnevæsenets egen Andel i Udgifterne. I Februar Maaned var Sagen saa vidt behandlet, at Havnebestyrelsen kunde bevilge de nødvendige Midler til Størstedelen af Arbejderne.

Selve Arbejdet paabegyndtes derefter saa snart den strenge Vinter i Slutningen af Marts Maaned tillod det.

Arbejderne er nu i fuld Gang. Ialt er for Tiden beskæftiget ca. 400 Mand, hvoraf ca. 310 er henviste arbejdsløse. Da den enkelte henviste kun maa beskæftiges i 6 Maaneder, kan man regne, at der ialt er beskæftiget ca. 500 Mand i Sæsonen. Arbejderne ventes afsluttet i Løbet af Aaret 1942.

Overlagssummen for samtlige Arbejder andrager Kr. 7.595.000,00, hvoraf Statens Tilskud udgør ca. Kr. 2.685.000,00.

De enkelte Arbejder — der er ialt Tale om 11 større og mindre — er:

#### 1. Stenspærring Nord for Trekroner.

Udføres for at forøge Roen i Yderhavnen, specielt ved Langeliniekajen. Arbejdet udføres af Havnevæsenet selv uden Entreprenør. Længde 85 m — Vanddybde 3,7 à 4,3 m. Overslagssum Kr. 45.000.

#### 2. Lukning af Renden i Lynettehavnen Østende.

Udføres for at forøge Roen i Lynettehavnen og for at forbedre Adgangsforholdene til Lynetten. Arbejdet foregaar i Samarbejde med Kystdefensionen. Arbejdet udføres af Havnevæsenet selv uden Entreprenør.

Længde: 16 m excl. Fløje. Bredde: 4 m. Overslagsbeløb Kr. 27.000.

#### 3. Ombygning af 500 lbm Bolværk med Kajmur, Kalvebod Brygge.

Udføres for at faa en mere permanent Konstruktion end den nuværende gamle Træoverbygning, der er meget dyr i Vedligeholdelse. Samtidig foretages Forstærkning af Bolværksforankringen, og Sporene og Brolægningen i Kajgaden reguleres. De sidstnævnte Arbejder udføres i Samarbejde med Statsbanerne og Stadsingeniørens Direktorat. Tømrermester Jacob Petersen og Entreprenørfirmaet Johnsen & Søn er Havnevæsenets Entreprenører ved Arbejdet.

Længde: 500 m. Overslagsbeløb Kr. 435.000.

#### 4. Regulering af Brolægning og Spor paa Larsens Plads.

Arbejdet udføres for at forbedre Kørselsforholdene for Havnetrafikken paa Kajen. Sporarbejderne udføres i Samarbejde med Statsbanerne.

Arealets Størrelse ca. 2.800 m<sup>2</sup>. Overslagsbeløb Kr. 30.000.

#### 5. Fiskerhavn Syd for Slusedæmningen.

Udføres for at skaffe Plads til de Fiskere, der for Tiden har Redskabsskure og Stejlepladser ved Fiskerihavnen ved Enghave Brygge. Samtidig indvindes et stort Areal til Udlejning til Industri el. lign. I det ny Anlæg skaffes foruden til Fiskere Plads til de Lysfartøjer, der hidtil har været midlertidigt anbragt i Teglværksgraven Syd for Borgmester Christiansensgade og forskellige andre Steder i Sydhavnen. Arbejdet udføres i Tørlægning.

Havnevæsenets Entreprenører med Hensyn til Udgravnings-, Bolværks- og Baadebroarbejderne er Entreprenørfirmaerne Kampmann, Kierulf og Saxild og Monberg & Thorsen.

Nyopfyldt Landareal: ca. 110.000 m<sup>2</sup>. Længde af Kajmur: ca. 360 m. Længde af Anløbsbroer: ca. 900 m. Vanddybde: 3,0 m. Plads til ca. 300 Fiskerbaade og ca. 300 Lysfartøjer. Overslagsbeløb Kr. 2.900.000.

#### 6. Bolværk langs Sydsiden af nuværende Fiskerihavn.

Udføres for at kunne udnytte Arealerne til Tømmerlosning, naar Fiskerne er flyttet til den ny Fiskerihavn. Havnevæsenets Entreprenør ved Bolværksarbejdet er Firmaet Christiani og Nielsen. Uddybningen udføres af Firmaet Saabye & Lerche.

Længde af Jernbolværk: 200 m. Vanddybde: 5,0 m. Frigjort Areal, naar Fiskerne er flyttet, ca. 10.000 m<sup>2</sup>. Overslagsbeløb Kr. 600.000.

#### 7. Forlængelse af Islands Brygges Kajmur.

Udføres for at kunne tilfredsstille kommende Efterspørgsel fra Virksomheder, der ønsker at ligge direkte ved Kaj. Entreprenør for Bolværksarbejdet er Firmaet Saabye & Lerche.

Længde af Kajmur paa Jernunderbygning 140 m. Længde af Kajgade og Spor 140 m. Vanddybde: 7,0 m. Opfyldt Areal ca. 3.000 m<sup>2</sup>. Overslagsbeløb Kr. 1.100.000.

#### 8. Forlængelse af Nordre Teglkaj.

Udføres for at der kan blive direkte Besejling til Arealerne.

Havnevæsenets Entreprenør ved Bolværksarbejdet er Firmaet Larsen & Nielsen.

Længde af Jernbetonbolværk 85 m. Vanddybde 5,0 m. Opfyldt Areal 1000 m<sup>2</sup>. Overslagsbeløb Kr. 220.000.

#### 9. Bolværk paa Østsiden af Kalkbrænderihavnen.

Udføres for at kunne udnytte Arealerne bag Bolværket. Havnevæsenets Entreprenør ved Bolværksarbejdet m. v. er Firmaet Højgaard & Schultz. Uddybningen udføres dels af Firmaet Saabye & Lerche og dels af Havnevæsenets eget Uddybningsmateriel.

Længde af Jernbolværk: 260 m. Vanddybde: 6,3 m. Opfyldt Areal ca. 5.500 m<sup>2</sup>. Frigjort ældre Areal ca. 11.500 m<sup>2</sup>. Tilhørende Kajgade, Kajsport m. v. Overslagsbeløb: Kr. 1.800.000.

#### 10. Opfyldning Nord for Slusedæmningen.

Udføres for at skaffe Havneareal. — Areal et maa senere indrammes af Bolværker og forsynes med Veje og Spor m. v., men disse Arbejder er der ikke Bevilling til. Jorden til Opfyldningen skaffes fra de øvrige Beskæftigelsesarbejders Uddybningsarbejder, idet den ved Elevator indlægges paa Areal et. Det har, for at Elevatoren kunde flyde ind, været nødvendigt at foretage en mindre Uddybning. Uddybnings- og Eleveringsarbejdet udføres af Firmaet Saabye & Lerche, medens Reguleringen af Terrainet udføres af Havnevæsenet uden Entreprenør.

Opfyldt Areal ca. 43.000 m<sup>2</sup>. Overslagsbeløb: Kr. 425.000.

#### 11. Opfyldning af et Areal ved Gasværkshavnen.

Udføres for at skaffe Plads til et Træningshus for »Danske Studenters Roklub«.

Opfyldt Areal: ca. 700 m<sup>2</sup>. Stenglacis: ca. 80 m. Overslagsbeløb: Kr. 12.000.

## NATIONALBANKENS BALANCE

Danmarks Nationalbanks Balance pr. 15. Oktober udviser en Stigning paa 8 Mill. Kr. i Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet, og det samlede Tilgodehavende er dermed 743 Mill. Kr. Udlaan og Diskonterede Veksler er steget med 2 Mill. Kr. til 53 Mill. Kr., og Diverse Aktiver nærmer sig stærkt Milliard, idet Posten med en Stigning paa 10 Mill. Kr. er naaet 961 Mill. Kr.

Seddelcirkulationen er gaaet 11 Mill. Kr. ned til 699 Mill. Kr., og Indskud paa Folio, Konto-Kurant etc. er steget med 27 Mill. Kr. og passerer dermed Milliard med 22 Mill. Kr. Endelig er Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet gaaet 1 Mill. Kr. ned til 6 Mill. Kr., og Diverse Passiver udgør 52 Mill. Kr. — en Stigning paa 7 Mill. Kr.

Den samlede Balance er paa 1926 Mill. Kr.

## DUMHED ELLER ORGANISATIONSTYRANNI

Tvangssystemer af enhver Art har altid stødt paa Modstand hos den store sundt tænkende Del af den danske Befolkning, herunder naturligvis ogsaa hos Arbejderne, og det er derfor dobbelt beklageligt, naar der endnu kan fremkomme Affærer, der skulde synes at høre en fjern Fortid til.

Desværre har imidlertid et Tilfælde fra Kalundborg i disse Dage vist, at de saakaldte Fagforenings-Paver endnu eksisterer — til Skade for de Interesser, de er sat til at varetage.

I Farvandet uden for Byen var fornylig grundstødt et stort Motorskib, og Svitser søgte nu i Byen 50 Havnearbejdere, der skulde deltage i Arbejdet om Bord. De skulde forblive paa Skibet i det Par Døgn, Arbejdet vilde vare, med en halv Snes effektive Arbejdstimer i Døgn, men Afslutningen skulde ske fra det Øjeblik, Arbejderne forlod Havnen til de atter blev sat i Land. Timelønnen, som Svitser bød, var 2 Kr. i Timen, hvilket altsaa vilde sige, at hver Arbejder for 2 Dages Engagement vilde faa udbetalt 96 Kroner.

Der er næppe Tvivl om, at Udsigten til at tjene en saadan usædvanlig Ugeløn paa to Dage har tiltalt Arbejderne. Men saa kom Manden med Slæden i Vejen. Det var den lokale Kontorbestyrer i Arbejdsmændenes Fagforbund, der krævede Timelønnen sat op med 25 pCt. ud over, hvad Svitser tilbød, og paa dette Krav stod han saa stejlt, at Arbejdet gik Byen forbi. Arbejdsfortjenesten gik til 50 Mand paa Samsø, der modtog det favorable Tilbud med Glæde.

Dette Vildskud paa rimelige Arbejdsforhold kan kun bidrage til at nedbryde den Samfølelse og gensidige Forstaaelse, som er Grundlaget for det nationale Sammenhold. Disse Reminiscenser fra tidligere Tidens specifikke Former for Fagforenings-Tyranni kan ikke tolereres mere, og Arbejdsmændene og andre faglige Bevægelser gør deres Medlemmer en daarlig Tjeneste, saafremt de ikke skaffer saadanne Ledere bort. Det skader ikke blot den Samarbejdets Aand, der nu bør raade, men giver ogsaa Vaaben til en Kritik, der ikke skulde have dem.

### SØFOLKS HYRE UNDER INTERNERING

So- og Handelsretten har i en Række Sager frikendt Rederierne for at betale Hyrer til Søfolk for den Tid, de ved Internering eller som Følge af andre Forhold er blevet holdt tilbage i Udlandet, efter at deres Skib er blevet beslaglagt af fremmed Magt. De to sidste Domme af denne Art faldt i Styrmand J. Jacobsens Sag mod Dampskibsselskabet af 1912 og Styrmandene Chr. Nielsens og Chr. Kislings Sag mod samme Rederi.

Disse Domme har blandt de Søfarende vakt Forundring, idet man mener, at de paa et Tidspunkt, hvor faste Regler ikke er fastat i Loven, er i Strid, om ikke med Sømandslovens Bogstav, saa med dens Aand. Det er derfor efter Aftale mellem Dansk Styrmandsforening og Maskinmestrenes Forening blevet besluttet at indanke So- og Handelsrettens Domme for Højesteret i Haab om, at denne Domstol vil lægge andre Betragtninger til Grund for sin Afgørelse.

### GÖTAVERKEN

Den 1. November fejrer Göteborgs store, verdenskendte Skibsværft Götaaverken sit 100 Aars Jubilæum.

Götaaverken har i mange Aar samarbejdet med Burmeister & Wain paa den Maade, at de allerfleste af de Motorskibe, der er udgaaet fra Værftet, er forsy-

nede med B. & W. Dieselmotorer, men i øvrigt har Værftet særlig været beskæftiget med at bygge Skibe for svenske Rederier. For et godt Aars Tid siden overtog Götaaverken Øresundsværftet ved Landskrona, paa den Maade, at Aktiekapitalen overtoges af Göteborg-Værftet, og Götaaverken kan i det hele glæde sig ved at trives paa det allerbedste.

I Anledning af Jubilæet foreslaas hensat 500,000 Kr. til Værftets Understøttelses- og Pensionsfond og 300,000 Kr. til Værftets Tjenestemænds Pensionskasse. Endvidere foreslaas overført 400,000 Kr. til Dispositionsfondens samt 200,000 Kr. til Konjunkturinvesteringsfondens. Der vil, som i de senere Aar, blive uddelt 8 pCt. i Udbytte.

For at markere Jubilæet blev det yderlige paa Generalforsamlingen besluttet at udstede Friaktier til Aktionærerne. Dette sker ved, at man fra Dispositionsfondens overfører 3,3 Mill. Kr. til Aktiekapital-kontoen, hvorved der kan gives en ny Aktie for hver tre gamle. De nye Aktier deltager med fuldt Udbytte for Driftsaaret 1941—42.

Af den foreliggende Beretning udsendt af Aktielaget Götaaverken for Finansaaret 1940—41 fremgaar, at Overskudet andrager 2,12 Mill. Kr., mod 1,80 Mill. Kr. forrige Aar, efter at der til Afskrivningsfondens er overført 610,000 Kr. Med det overførte Beløb er der 2,92 Mill. Kr. til Disposition.

I det forløbne Regnskabsaar er der udført og leveret Arbejde for 41,74 Mill. Kr. Dette Tal er noget mindre end forrige Regnskabsaar, da Summen var 53,37 Mill. Kr.

Blandt Aarets Leverancer maa bemærkes: Motorskibene »Tonghai« paa 10,040 Tons d.w. og »Mongabarra« paa 9,350 Tons d.w., Tankmotorskibet »Oceanus« paa 15,380 Tons d.w., en Jager og to Minestrygere til Marinen, og endvidere Dieselmotorer, Flyvemaskiner, Turbo-Kompressor, Kedler, Broer og Jernkonstruktioner.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Kjøbenhavns Maskinist-skole«

Da den lovbefalede Uddannelse for søfarende Maskinmestre blev indstiftet i 1874, fastsatte Staten Kravene til Eksaminerne, udnævnte Eksaminatorer og Censorer og bevilgede de til Eksaminernes Afholdelse nødvendige Midler; men man bekymrede sig ikke om, hvorledes de vordende Maskinmestre skulde faa den Uddannelse, der krævedes for at bestaa disse Eksaminer.

Navigationsskolen i København oprettede et Kursus til Maskinisteksamenens 1ste Del; men iøvrigt var Eleverne, og navnlig de, der uddannede sig til den udvidede Eksamen, henviste til at faa Undervisning hos private Lærere. Efterhaanden som Eksamenkravene blev skærpet, blev en systematisk Undervisning en Nødvendighed, og der oprettedes forskellige private Undervisningsanstalter for Maskinister. Det var særlig 4 private Kursus, som paantog sig Forberedelsen i København. De fik et beskedent Statstilskud; men denne Undervisningsordning viste sig snart at være uholdbar. Allerede i 1901 overtog »Smede- og Maskinarbejdernes Forbund« det ene Kursus og »Maskinmestrenes Forening« de 3 andre. Konkurrencen mellem de to Maskinistiskoler medførte imidlertid Uro og Usikkerhed i Skolernes Arbejde og forvoldte saavel Lærere som Elever mange Vanskeligheder. For at faa Maskinistuddannelsen ind i et sundere Spor nedsattes et Udvalg bestaaende af Repræsentanter for »Maskinmestrenes Forening« og »Smede- og Maskinarbejdernes Forbund« for at overveje Muligheden af at sammenslutte Skolerne til en selvejende Institution. Efter at man i Udvalget var blevet enig om Betingelserne for Sæmmenslutningen, skete der Henvendelser til de andre Foreninger og Institutioner, som maatte have Interesse i Maskinistuddannelsen; og foruden fra de tidligere nævnte Foreninger fik Sagen Tilslutning fra »Dansk Dampskibsrederiforening« og »Foreningen af Fabrikanten i Jernindustrien«.

Den 1. Januar 1906 var Oprettelsen af »Kjøbenhavns Maskinist-skole« en Kendsgerning, og Ministeriel tiltraadte kort efter den vedtagne Ordning.

»Kjøbenhavns Maskinist-skole« er en selvejende Institution, i hvis Direktion er indvalgt Repræsentanter for Handelsministeriet, Københavns Kommune, Dansk Dampskibs-

rederiforening, Foreningen af Fabrikanten i Jernindustrien, Metalarbejdernes Fagforbund og Maskinmestrenes Forening.

Direktionens Formand er Borgmester Alfred Bindsvlev. Skolens daglige Ledelse og Administration varetages af Forstander, cand. mag. Heinrich Gille og Inspektør, cand. polyt. E. Mathiesen.

Skolens Formaal er at undervise til de af Stat og Kommune paabudte Eksaminer og Prøver for Maskinister, Maskinpassere, Motorpassere, Kedelpassere og autoriserede Elektro-Installatører.

Skolen har siden sin Oprettelse haft Lokaler i Ejendommen Nørrebrogade 5; men efterhaanden som Elevantallet er steget, har Lokaleforholdene her vist sig ganske utilstrækkelige; navnlig har man ikke kunnet foretage nogle haardt tiltrængte Udvidelser af Laboratorierne.

Arkitekterne Henning Hansen og Carl H. Nimb har udført Projektet til den nye Skolebygning, der opfylder alle de Krav, der for Tiden kan stilles til en Lærestanstalt af den omhandlede Art.

Naar det for Skolens Ledelse har været muligt, under de nuværende vanskelige Forhold at sætte et Byggearbejde af dette Omfang i Gang, skyldes det den Indsats, som er gjort af Direktøren for Statens Tilsyn med Maskinistundervisningen, P. E. Holm, og den store Forstaaelse af Sagens Betydning, som er vist af Staten, Københavns, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, som ved Tilsagn om aarlig Tilskud har sikret Skolens Drift.

Opførelsesværdien incl. Grund og teknisk Materiel til Laboratorierne antages at ville andrage ca. 1,670,000 Kr.

Med Hensyn til Finansieringen af Byggeforetagendet forholder det sig saaledes:

- 1) Skolens Bygge- og Boligfond ejer ca. 350,000 Kr. Dette Fond blev dannet i Aaret 1917, idet danske Dampskibsredere da skænkede Skolen 90,400 Kr. som Hjælp til Opførelsen af en Skolebygning.
- 2) Byggegrunden, der er vurderet til 247,000 Kr., er skænket af Københavns Kommune.
- 3) Staten har givet Skolen Tilsagn om et rentebærende afdragsfrit Laan paa 400,000 Kr. til Bygningens Opførelse.

- 4) Saavel Staten som Hovedstadskommunerne har vedtaget meget betydelige Forhøjelser af Skolens aarlige Driftstilskud.
- 5) »Dansk Arbejdsgiverforening« har af Midler, Foreningen har besluttet at anvende til beskæftigelsesfremmende Foranstaltninger, ydet et Laan paa 200,000 Kr. Laanet er rente- og afdragsfrit i de første 5 Aar, hvorefter det vil være at forrente med 3½ pCt. p. a. Under højtidelige Former foregik Grundstensnedlæggelsen til Skolen paa Hjørnet af Jagtvej og Biskop Krags Vænge, Lørdag.

De 5 Grundsten nedlagdes af:

1. Handelsministeren.
2. Borgmester Alfred Bindslev paa Byen Københavns Vegne.
3. Direktør E. Mægaard (for Dansk Dampskibsrederi-forening).
4. Maskinmester K. A. Rasmussen (som Formand for Maskinmestrenes Forening).
5. Maskinistelev Børge Birk Birkho (for Skolens Elever).

#### Oversøiske Skibe til Gøteborg

Svenska Amerika-Mexico Liniens Motorskib »Uddeholm« ankom for nylig til Gøteborg fra Sydamerika med fuld Last paa 6800 Tons Foderstoffer til den svenske Stat.

Det svenske Østasiatisk Kompagnis Motorskib »Formosa« kom faa Dage efter fra Sydamerika med Raamaterialer og Foderstoffer.

Omtrent samtidig kom Svea-Bolngets Damper »Ring« til Gøteborg. Skibet, som kom fra en Havn i England, var ladet med Stykgods, bl. a. Tekstiler. Besætningen paa »Ring« bestod for en stor Del af skibbrudne svenske Søfolk, som har opholdt sig i England.

#### Klage over en Ansættelse

Maskinmestrenes Forening har klaget til Landbrugsministeren over den Maade, hvorpaa en Maskinmesterstilling under Fiskeridirektoratet er blevet besat.

Sagen fremstilles i Foreningens Medlemsblad paa følgende Maade:

»Den 1. September i Aar blev Stillingen som Maskinmester i Kontrolskibet »Falken« ledig. Stillingen blev ikke udsættet ledig, men besat med en Maskinmester, der var løst ansat i Havundersøgelseskibet »Dana«. Herved blev de under Fiskeridirektoratet fast ansatte fire Maskinmestre i de to Redningsdamperne, for hvilke Stillingen som Maskinmester i »Falken« maa betragtes som en Avancementsstilling, ikke alene forhindret i at søge denne Stilling, men blev direkte forbigaaet.«

I sin Klage til Landbrugsministeren udtaler Maskinmestrenes Forening den Anskuelse, at der ved ikke at opslaa Stillingen ledig er sket en Tilsidesættelse af Tjenestemandsløven. Det fremhæves, at de fire Maskinmestre i Redningsdamperne alle var kvalificeret til Stillingen i Kontrolskibet, og at denne Stilling maa anses for en Forbedring sammenlignet med Tjenesten i Redningsskibene, der er af baa- de farefuld og opslidende Karakter. Der henvises i øvrigt til, at saaledes som hele Tjenesteforholdet er under Staten, hvor man begynder i lavere Stillinger, og den naturlige Forudsættelse er at avancere til Slutstillingerne, kan der ikke være nogen rimelig Grund til at søge udenfor Statstjenesten for at finde en Maskinmester til et Skib under Fiskeridirektoratet, naar der indenfor Statstjenesten findes 4 Maskinmestre, der er fuldt kvalificerede.

Landbrugsminister Bording har i et Svar kort erklæret, at man har fundet den Maskinmester, der blev ansat, at være den bedst egnede til Stillingen i »Falken«. Men hermed er Maskinmestrenes Forening ikke tilfreds. I et Gensvar den 8. Oktober udtaler den sin Beklagelse af, at Ministeren ikke har fundet sig foranlediget til at give Oplysninger om Grunden til, at Tjenestemandsløvens Bestemmelser ikke er blevet fulgt.

#### Handelsflaaden

Til Rederiregistret er for 1. Halvdel af Oktober anmeldt som Afgang Dampskibsselskabet »Torm«s Motorskib »Olga S.«, der krigsforliste for nogle Maaneder siden. Endvidere er Motorskonnerten »Birthe« afmeldt som forlist. Af Skibs- salg er anmeldt 3 mst. Motorskonnert med Hjælpemotor »Cornwall«, der af Rederiet »Rolf Krake« i Svendborg er solgt til Rederiaktieselskabet »Storebælt« i Korsør.

#### Fyrbøder savnes fra Damperen »Lynæs«

Da Damperen »Lynæs« af København forleden ankom til en fynsk Havn, var en af Fyrbøderne Svend Hansen, Skaarupøre, intet Steds at finde om Bord.

Under Stormen havde Skibet ligget opankret om Natten, og det antages, at Fyrbøderen er skyllet over Bord og druknet. Kaptajnen har indberettet Sagen til Politiet i Nyborg.

#### Krigsforlist svensk Skib bjerget

Rederiaktieselskabet Transatlantics nye Motorskib »Yarrowonga«, som for nogen Tid siden krigsforliste, er nu blevet bjerget. Efter en foreløbig Tætning vil Skibet blive bugseret til Gøteborg for at blive repareret. »Yarrowonga« havde kun været paa to Rejser, da det forliste. Det blev færdigt i August i Aar og laster omkring 9000 Tons.

#### Statens Laan til Søfolks Paarørende

Gennem Handelsministeriet har der hidtil været truffet en Ordning, hvorefter de Paarørende af danske Søfolk, der paa Grund af Krigsforholdene maa opholde sig i Udlandet, har kunnet opnaa Laan af Statskassen. Ordningen har hidtil krævet et Forskud af Statens Midler paa ca. 1,300,000 Kr.

Handelsministeriet har nu af Finansudvalget faaet bevilget Fortsættelse af Ordningen for Resten af Finansaaret med en samlet Udgift paa 1½ Mill. Kr.

#### Skade for ¼ Million

Under en kortvarig, men orkanagtig Storm er der anrettet store Ødelæggelser paa Bundgarnsredskaberne paa Sydsiden af Skagen. Det drejer sig ialt om ca. et halvt Hundrede Bundgarn, og den anrettede Skade anslaaes til ca. ¼ Mill. Kr. Dertil kommer, at Garnene for Øjeblikket er uerstattelige.

#### Skal Svitzer bjerge »Bonita«?

Repræsentanter for Rederiet »Dania« og for Assurandørerne har været til en Forhandling i Svitzers Bjærgnings-entreprise om en eventuel Bjærgning af Motorskibet »Bonita«.

Der vil gaa nogen Tid, inden der kan blive Tale om Bjærgning, da Svitzerflaaden netop er stærkt engageret ved forskellige Bjærgningsforetagender.

#### Domsafgørelse

Mellem 1. Maskinmester Madsen paa S/S »Lise«, tilhørende Selskabet »Nautic«, og Skibets Fører, Kaptajn L. Hansen, fandt der i April 1940 et Optrin Sted, der endte med, at Maskinmesteren faldt ned fra det øverste Trin af Lejderen til Kommandobroen og paadrog sig et Hoftebrud. Kaptajnen forklarer, at Madsen brugte Ukvemsord, og at han gentagende blev opfordret til at gaa ned fra Broen. Tilsidst greb Kaptajnen Maskinmesteren i Nakken, saa han mistede Fodfæstet og kurede med Ryggen ned ad Trappen.

Maskinmesteren, som hævder, at der er vist voldelig Adfærd overfor ham, krævede i Erstatning for Svie og Smerte, tabt Arbejdsfortjeneste m. v. ved Sø- og Handelsretten 10,052 Kr. af Dampskibsselskabet og Kaptajnen in solidum.

Sø- og Handelsretten dømte Selskabet og Kaptajnen til at betale Maskinmesteren 5100 Kr., nemlig 4000 Kr. for tabt Arbejdsfortjeneste og 1000 Kr. i Erstatning for Svie og Smerte og 100 Kr. til Læge og Medicin. Sagens Omkostninger skulde Selskabet og Kaptajnen betale med 600 Kr. Retten udtalte, at Maskinmesteren har vist en i høj Grad usømmelig og respektstridig Opførsel overfor Kaptajnen, og at Kaptajnen var beføjet til at anvende Magt. Men Kaptajnens Fremgangsmaade havde, under Hensyn til dens Farlighed, været uforvarlig, ogsaa, fordi der stod andre Midler til hans Raadighed til at skaffe sig Lydighed.

Højesteret har nu med syv Stemmer mod tre omstødt Sø- og Handelsrettens Dom og frifundet Dampskibsselskabet og Kaptajnen for at betale Erstatning. De syv Dommere er enige i, at Maskinmesteren har vist usømmelig og respektstridig Opførsel, og de finder, at Kaptajnen ikke kan antages at have brugt haardere Midler, end Omstændighederne krævede. I Sagsomkostninger skal Maskinmesteren betale 400 Kr. Tre Dommere vilde tilkende Maskinmesteren en Erstatning, men da han selv bærer et Ansvar for det skete, burde der kun tilkomme ham en Trediedel af det Beløb, der var fastsat af Sø- og Handelsretten, eller 1700 Kr.

#### 44,000 Kr. til Kursuset paa »Jylland«

Finansudvalget har bevilget 44,000 Kr. til Driften af Kursuset i praktisk Sømandsskab for ledige Søfolk paa Fregatten »Jylland«.

#### Nyt Bestyrelsesmedlem i Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond

Kaptajn Søren Clausen, Fanø, der er Fører af Holm &

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GÖTENHAFEN

Wonsild's »Christian Sass«, som for Tiden ligger oplagt i oversøisk Havn, er blevet indvalgt i Bestyrelsen for Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond i Stedet for afdøde Amtsrådsmedlem, Kaptajn K. M. Nielsen, Nordby, Fanø.

#### Norsk Tankskib krigsforlist

Gennem Norges Røde Kors har Lorentzen Rederi Co., Oslo, modtaget Meddelse om, at 12 Mand fra Rederiets Motortankskib »Caledonia« er omkommet. Telegrammet indeholdt intet om selve Forliset, men man gaar ud fra, at Skibet er gaaet tabt. »Caledonia« var paa 14,825 Tons d.w. og bygget i 1936.

#### Nye Tankskibe

De Forenede Staters Skibsfartskommission meddeler, at der er sluttet Kontrakt om Bygning af 49 Tankskibe paa 10,750 Tons hver med en Kapacitet af 5,796,000 Gallons.

#### Søsætning

Motorskibet »Ransäter«, som er bestilt af Vürmlands Rederi A/B, blev forleden søsat ved Karlstad Værft. Motorskibet er 36 Meter langt og 7 Meter bredt og vil gore en Fart paa 10,5 Knob med fuld Last, 370 Tons. Desuden er det forsynet med Isbryderstævne.

#### Svensk Søforhør om »Bonita«s Forlis

Ved Raadhusretten i Trällebrog holdtes forleden Søforhør i Anledning af Kollisionen mellem det danske Motorskib »Bonita«, af hvis Besætning 21 Mand omkom, og den svenske Damer »Bojan«.

Kaptajn W. H. Frederiksson, der var Fører af »Bojan«, erklærede, at Aarsagen til Sammenstødet mellem de to Skibe antagelig maa søges i, at det danske Motorskibs Lanterner var afskærmede og derfor lyste for svagt.

I »Bojan«s Skibsdagbog hedder det bl. a.:

Tirsdag den 14. Oktober Kl. 2,45 observeredes et Skib paa Styrbords Bov nær ved at skære »Bojan«s Kurs. Rorgængerens fik straks Ordre til at lægge Roret Styrbord over og umiddelbart efter haardt Styrbord samtidig med, at der blev slaaet fuld Kraft Bak til Maskinen. Der blev givet tre korte Stød med Dampfløjten. Straks efter indtraf Kollisionen, hvorved »Bonita« blev ramt af »Bojan«s Forstav agten om midtskibs. »Bonita«, der havde stærk Fart paa, fortsatte et Par Skibslængder, men sank derefter straks.

»Bonita«s Lanterner gav kun et meget svagt Skin, og ifølge Oplysninger fra de Bjergede var Lanterne afskærmede. At dømme efter, at »Bonita«s Lanterner saa pludseligt blev synlige fra Broen paa »Bojan«, kan det danske Skib muligvis have foretaget en Kursændring. Det eneste Tegn, der blev opfattet fra »Bonita«, var to Fløjletoner.

#### Genforsikrings-Aktieselskabet Rossia

Genforsikrings-Aktieselskabet Rossia har holdt Generalforsamling.

Brandforsikrings-Afdelingen viser Indtægter til et Beløb af 2,131,000 Kr. og Udgifter paa 2,108,000 Kr. Overskuddet er altsaa kun 23,000 Kr., og det mindre tilfredsstillende Forløb forklares ved en Sligning i Skaderne i nogle europæiske Lande. Transportforsikringen udviser Tab, idet Indtægterne er paa 2,381,000 Kr., og Udgifterne udgør 2,542,000 Kr. Dette skyldes imidlertid i væsentlig Grad Afskrivning af den overtagne Andel af Garantikapitalen for »Krigsforsikring for danske Skibe« samt Henlæggelse til Imødegaaelse af Tab paa norsk Krigsforsikring. Diverse Brancher er derimod forløbet tilfredsstillende med Indtægter paa 2,860,000 Kr. og Udgifter paa 2,658,000 Kr.

Ved Regnskabs Opgørelse og ved Omregning af Værdipapirbeholdningen er Kurserne pr. 30. Juni 1941 anvendt. Den herved opstaaede Kursgevinst paa 298,827,29 Kr. er overført til Kursreguleringsfonden.

Aarets Overskud, 113,914,51 Kr., er anvendt til 7 pCt. Dividende til Aktionærerne, hvilket er det samme Udbytte som sidste Aar, og Restbeløbet er fremført i ny Regning.

#### De norske Havnes Administration

Søfartsdepartementet har den 2. Oktober udstedt en Forordning om Ændringer i Loven om Havnevæsenet. Ændringerne gaar ud paa at gore Ledelsen af de lokale Havnevæsenere mere sagkyndig og handlekraftig end før og at give Statsmyndigheden en større Indflydelse end tidligere paa de lokale Havnevæseners Virksomhed.

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr : "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

### HELSINGFORS (Finland)

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Den tidligere Havnebestyrelse bliver erstattet af en Havneformand med et raadgivende Havneævn. Havneformanden skal udnævnes af Søfartsdepartementet og staaer for personligt Ansvar for Havnekassen. Paa Grund af de Ændringer, der foretages i Ledelsen af de lokale Havnevæsenere, behøver Kommunerne herefter ikke at beskæftige sig med andre af Havnevæsenets Sager end de, der er af direkte kommunal Interesse.

#### Havnetrafikken i Lissabon

Det portugisiske statistiske Departement har udgivet en Oversigt over Havnetrafikken i Lissabon i Juni Maaned. Den samlede Trafik i denne Maaned udgjorde 180 Skibe paa tilsammen 315,000 Brutto Tons, mod 224 Skibe paa 623,641 Tons i Juni i Fjor. I Fredstid havde Lissabon Anløb af omkring 1 Million Brutto Tons om Maaned.

I denne Trafik er det portugisiske Flag rykket frem paa Førstepladsen, i Juni Maaned saaledes med 48 Skibe paa tilsammen 104,627 Brutto Tons. Hertil kommer Kysttrafikken og den mindre Skibsfart. Sammenlignet med Juni i Fjor viser det portugisiske Flag en betydelig Tilvækst, hvad Havnetrafikken angaar, som Følge af en mere intensiv Udnyttelse af Landets Handelsflaade.

Spanien indtager Andenpladsen med 21 Skibe og 58,869 Brutto Tons, mod kun 3 Skibe og 15,293 Tons i samme Maaned i Fjor. Den forøgede spanske Trafik paa Portugal har i første Række sin Aarsag i den portugisisk-spanske Handelsaftale. Derimod gør der sig en stærk Tilbagegang gældende i Anløbet af andre udenlandske Skibe.

Et lignende Forhold viser Trafikken paa de portugisiske Atlanterhavsvæer. Delgada blev hun besøgt af 12 udenlandske Skibe. De største Laster blev imidlertid i nævnte Maaned ført af 14 portugisiske Skibe, som har opretholdt Forbindelsen mellem Ponta Delgada og Hjemlandet.

#### Thyborøn Havns Udvidelse

Udvidelsen af Thyborøn Havn er nu i god Gang. Efter at den nye Auktionshal er færdigbygget, kan indtil otte Kuttere samtidigt losse deres Fangster. Forleden blev Grunden færdigstøbt til det store nye Fiske-Pakhus, der skal opføres ved søndre Havnebassin, og Bygningens Opførelse vil blive fremmet med størst mulig Kraft. I denne Del af Havnen er ogsaa den nye Anløbskaj rammet, og der er udbygget en Pier, der skal virke som Læmole. Endelig indrettes der i Havnens søndre Del et nyt Slæbested til Hyttefadene, idet det gamle Slæbested ved Sømandshjemmet skal ændres til Anløbskaj, ligesom man har begyndt at udbygge en ny Pier, hvor den gamle, delvis optagne Læmole har staaet.

#### Dødsfald

Indehaver af Firmaet M. B. Cohn paa Toldbodvej, Grosserer Alexts Cohn, er død efter længere Tids Svagelighed.

Grosserer Cohn, som blev 65 Aar, havde haft københavnsk Grossererborgerskab siden Aarhundredets Begyndelse, da han indtraadte i sin Faders Skibsprovianteringsfirma, som han faa Aar efter omdannede til et maskinteknisk Firma under det samme Firmanavn M. B. Cohn. I nogle Aar samarbejdede han med sin Broder, Grosserer B. Cunild i Firmaet, men efter dennes Død havde han været Eneindehaver af det meget betydelige Firma.

Grosserer Cohn, der var ansat som en dygtig Forretningsmand, var i sin Tid russisk Konsularagent.

#### 70 Aar

Fhv. Baadsmand ved Redningsstationen i Søndervig Knud Christensen Stage fyldte 19. Oktober 70 Aar.

Baadsmand ved Redningsstationen i Tvernet A. L. Grentzmann fyldte 18. Oktober 70 Aar.

#### 50 Aar

Baadsmand ved Anholt Havns Redningsstation Hjalmar Christensen fyldte den 21. Oktober 50 Aar.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/s**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**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

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET  
 STIFTET 1786



**PALÆGADE 2 TLF. C. 6**

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

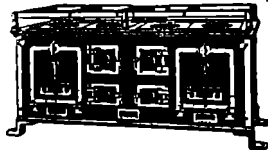
Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer  
 til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1408  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

BRUNDLA 67104

**TUBORG**



**GRØN**  
 eller  
**RØD**

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

*Scandinavian Shipowners*

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER

FRA

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT



## Overordentlige Foranstaltninger

### Bekendtgørelse angaaende Levering af Skibsudstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe

§ 1. Levering til fremmede Skibe af Skibsudstyr, f. Eks. nautiske Instrumenter, Tovværk, Wirer, Kæder, Ankre, Sejl- og Presenningsdug, Flagdug, Tjære, Farver, Fernis, Bunkerkul, Brændsels- og Smøreolier, Arbejdsdragter (Kedeldragter), Søstøvler, Sæbe og Rengøringsmidler, er forbudt.

Direktoratet for Vareforsyning kan dog, naar ganske særlige Omstændigheder skønnes at foreligge, tillade, at der leveres Skibsudstyr til fremmede Skibe i tilstrækkeligt Omfang til, at vedkommende Skib kan fortsætte sin Rejse.

Andragende om saadan Tilladelse fremsættes overfor Statens Skibstilsyn i vedkommende Havn — i Havne, hvor Skibstilsynet ikke er repræsenteret, overfor Toldvæsenet —, der efter stedfunden Undersøgelse forelægger Sagen — om fornødent telefonisk (Tlf. Central 1466) — for Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret.

§ 2. Levering til danske Skibe af Skibsudstyr maa — hvor ikke særlige Regler for enkelte Varearter maatte være fastsat (f. Eks. Bunkerkul, Brændsels- og Smøreolier, Sejl- og Presenningsdug) — kun ske i et i Forhold til vedkommende Skibs Størrelse og forestaaende Rejse passende Omfang.

§ 3. Levering til fremmede Skibe af rationerede Nærings- og Nydelsesmidler — bortset fra Brød, Mel og Gryn — samt Spirituosa, Krydderier, Tobaksvarer, Honning, Kunsthonning og Marmelade, er forbudt.

Andre Næringsmidler — herunder Brød, Mel og Gryn — maa kun leveres i et Omfang, der i Forbindelse med tilstedeværende Beholdninger af de paagældende Varer svarer til Forbruget til den næste Havn, som vedkommende Skib skal anløbe. Forbruget pr. Uge pr. Mand af følgende Varer ansættes herved saaledes:

Hvedemel — 420 g, eller Hvedebrød .....	500 g
Rugmel — 2000 g, eller Rugbrød .....	2500 g
Havre eller Byggryn (Bygmel) .....	250 g
Kød og Fisk eller Konserves heraf .....	1000 g
Fedt .....	250 g
Friske Grøntsager eller Konserves heraf .....	1000 g
Kartofler .....	4000 g
Ærter og Bønner .....	300 g
Mælk eller Fløde .....	½ l Mælk eller 0,35 l Fløde
Æg .....	2—3 Stk.

Ved Levering af Brød, Mel og Gryn skal Leverandøren forlange særskilt Kvittering af Skibets Fører eller 1ste Styrmand for det leverede Kvantum, inde-

holdende Oplysning om Skibets Navn og Hjemsted, Besætningens Størrelse, Skibets næste Anløbshavn, Rejsens formodede Varighed samt tilstedeværende Beholdninger af de nævnte Varer. Kvitteringerne skal straks efter Modtagelsen indsendes til Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret, hvorfra der vil blive tilstillet Leverandørerne Rationeringsmærker, svarende til de solgte Kvanta. Blanketter til de ovennævnte Kvitteringer kan rekvireres hos Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret.

§ 4. Med Hensyn til Levering af Skibsproviant til tyske Marineskibe og Skibe, der fører tysk Rigstjenesteflag (»Reichsdienstflagge«), gælder de Regler, som indeholdes i Bekendtgørelse Nr. 639 af 11. December 1940 vedrørende Salg af Varer til den tyske Værnemagt og til dennes enkelte Medlemmer, jfr. Cirkulæreskrivelse af 27. Juni 1941.

§ 5. Levering til danske Skibe af rationerede Nærings- og Nydelsesmidler kan kun finde Sted mod Aflevering af Rationeringsmærker.

Andre Næringsmidler kan leveres i et Omfang, der svarer til Forbruget til Skibets næste Ankomst til dansk Havn eller — for Skibe i Fart mellem danske Havne — til Forbruget i en Uge.

§ 6. Til Levering af Materialer i Forbindelse med Reparation af fremmede Handelsskibe kræves Tilladelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Andragende om saadan Tilladelse indsendes af den Virksomhed, der skal udføre Reparationen, gennem Statens Skibstilsyn i nærmeste Havn, med Angivelse af et Skøn over Arten og Mængden af de Materialer, der vil medgaa til Reparationen.

Er de ønskede Reparationer ikke større end fornødent for at bringe vedkommende Skib i fuldt sødygtig Stand, og skønnes Værdien af det medgaaende Materiale ikke at ville overstige 2000 Kr., kan den paagældende Tjenestemand under Statens Skibstilsyn paa Ministeriets Vegne give den ønskede Tilladelse. Indberetning herom indsendes da ad tjenstlig Vej til Ministeriet.

For saa vidt angaar Levering af Materialer, indeholdende Jern, Staal eller andre Metaller eller Kautsjuk, gælder derhos vedblivende Reglerne i Bek. Nr. 578 af 4. November 1940 vedrørende Salg til tyske Aftagere af Varer, indeholdende Jern, Staal, andre Metaller eller Kautsjuk.

§ 7. — — — — —

§ 8. Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Handelsministeriet, den 25. Oktober 1941.

### Bekendtgørelse angaaende Kontrol med Betalingen af Fragt for fremmede Skibe

§ 1. Betaling fra her i Landet hjemmehørende Befragtere af Fragt for Skibe, hjemmehørende i Lande, med hvilke Danmark har afsluttet Clearing-Aftaler, skal ske over Clearing ved Danmarks Nationalbank. Det samme gælder Fragtforskud, som paa Befragterens Vegne maatte blive ydet af herboende Ladningsmodtagere eller Afskibere.

En Befragter af saadant Skib (Ladningsmodtager, Afskiber) maa derfor ikke udbetale nogen Del af Fragtbetøbet til Bortfragteren selv eller til Føreren af vedkommende Skib, men skal indbetale det fulde Beløb enten til Danmarks Nationalbank eller — saafremt Bortfragteren maatte ønske dette — til en her hjemmehørende Fuldmægtig for Bortfragteren (Mægler, Klarerer eller Speditør).

§ 2. Den, som for en Bortfragter, der er hjemmehørende i et af de i § 1 nævnte Lande, modtager Fragtbetøbet af en her hjemmehørende Befragter (Ladningsmodtager, Afskiber), er ansvarlig for, at det modtagne Beløb indbetales paa Clearing-Konto hos Danmarks Nationalbank til Fordel for Bortfragteren, alene med Fradrag af

1. Beløb, der er anvendt til Betaling af Skibsudstyr og Skibsproviant, jfr. Bekendtgørelse af Dags Dato angaaende Levering af Skibsudstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe,
2. Beløb, der er anvendt til Betaling af Havneafgif-

ter og andre offentlige Afgifter, samt almindelige Skibsudgifter, saasom Last- og Losseudgifter, Slæbebaadsudgifter, Vand o. s. v.,

3. Mæglerprovisioner og lign.,

4. Beløb, der er udbetalt kontant til vedkommende Skibsfører til Udbetaling af Hyrer til Mandskabet. Til dette Formaal maa dog højst udbetales et Beløb, svarende til Hyren for det Antal Dage, Skibet maa antages at forblive liggende i dansk Havn, og højst for 3 Dage,

5. Udgifter til Reparationer af Skibet, til hvilke der foreligger Tilladelse fra Myndighederne, jfr. Bekendtgørelse af D. D. angaaende Levering af Skibsudstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe.

§ 3. Naar en Mægler, Klarerer eller Speditør har gjort Afregning med et Skib fra et af de i § 1 nævnte Lande, skal en Afskrift af Afregningen med dertil hørende Bilag omgaaende tilsendes Fragnævnet, der er berettiget til eventuelt at forlange nærmere Dokumentation for Nødvendigheden af de her i Landet af Fragtbetøbet afholdte Udgifter.

Fragnævnet indsender derefter Afregningen til Danmarks Nationalbank med de Bemærkninger, den maatte give Anledning til.

§ 4. — — — — —

§ 5. Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Handelsministeriet, den 25. Oktober 1941.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 43

FREDAG 31. OKTOBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Ugens mest markante storpolitiske Begivenhed var Præsident Roosevelts Tale i Anledning af den amerikanske Flaadedag. Talens polemiske Form, men især dens Realitet, nemlig at Præsidenten for første Gang personlig gik ind for saa drastisk en Revision af Neutralitetsloven, som det vil være helt at slette alt, hvad der hedder forbudte Zoner for amerikanske Handelsskibe, kunde tyde paa, at de sidste Begivenheder paa Atlanterhavet ikke har været uden Indvirkning paa den offentlige Mening i Staterne. Den Retning Præsident Roosevelt ønskede at give den amerikanske Udenrigspolitik har jo længe været ganske tydelig, men ved Realisationen heraf er han gaaet yderst forsigtig til Værks. Det er f. Eks. ikke mere end smaa 3 Uger siden, at han anbefalede Congressen at ophæve den Klausul i Neutralitetsloven, der forbød Bevæbning af amerikanske Handelsskibe, hvilket Forslag, som iøvrigt blev vedtaget af Repræsentanternes Hus og sendt videre til Senatet, en betydeligt mere beskedent, end hvad han nu forlanger, og af den mellemliggende Udvikling, kan der derfor kun drages den Slutning, at Præsidenten nu mener, at det Øjeblik er kommet, hvor det amerikanske Folk er indforstaaet med Konsekvenserne af den Politik, han ønsker at føre.

Hvad Resultatet heraf vil blive for Forholdet mellem Staterne og Tyskland—Italien er vist temmelig givet, men hvorledes vil »der dritte im Bunde« — Japan — reagere? Dette er den store Gaade, som ingen kan forudsige Løsningen paa, maaske end ikke de Mænd i Japan, der holder Nationens Skæbne i deres Hænder. For Tyskland og Italien bliver Udviklingen dikteret af Begivenhedernes egen Logik, men for Japans vedkommende er Terningerne endnu ikke kastede, og der er derfor stadig Haab om, at Stillehavet vil blive ved med at svare til sit Navn, saa Skibsfarten ihvertfald der kan fortsætte under fredelige Forhold.

Om de oversøiske Markeder indgaar der stadig kun faa Nyheder. De engelske og amerikanske kontrollerede Trades melder ikke om Forandringer i det fastlagte Rateniveau, og hvad der rapporteres fra disse Trades om Afslutninger er svært begrænset. Af Ugens Noteringer og Afslutninger skal nævnes: Kul Hampton Roads/Rio \$8.50, Hørfro Santa Fé/New York \$22.50. Endvidere er der sluttet en Ladning Hvede River Plate/Callao til \$20, og for en Last Fosfat fra Florida til Sydafrika, er der betalt omkring \$18. For Sukker fra Philippinerne til San Francisco indikeres \$21.50, og for samme Slags Last til Northern Range \$30. Paa det frie Marked noteres uforandret \$55 for tungt Korn fra River Plate til Portugal.

Ilvare hjemlige Farvande er Beskæftigelsen tilfredsstillende. Der er stadig forskellige Erts og Cellulose Ladninger fra Sverige til Tyskland, og det maa formodes, at der vil komme endnu en Del Trælast før end Isen lukker de nordlige Havne. Der har ligeledes været forskellige Laster af Stykgods og Kul fra Tyskland til Norge, som har kunnet kombineres med Salpeter fra Norge til Danmark til Rater, der nu ligger ret stabilt paa Kr. 20. I Kul- og Koksarten fra Tysk-

land til Danmark har der, indenfor de givne Rammer, været jævn god Efterspørgsel for November Lastning.

### TIDLIGERE DANSK SKIB SÆNKET

Det amerikanske Skib »Bold Venture«, der sejlede under Panamas Flag, er blevet sænket i Atlanterhavet. Det har endvidere vist sig, at Skibet var identisk med den tidligere danske Damper »Alssund«, paa 3,222 Brutto Tons, tilhørende Dampskibsselskabet Hafnia.

Sytten overlevende af den 32 Mand store Besætning skal være naaet ind til Reykjavik, hvorimod man savner Efterretning om de resterende 15 Mand.

Dampskibsselskabet Hafnia meddeler, at blandt de omkomne er følgende tre danske Sømænd:

Hovmester *Karl Klausen*, Holbæk.

Messedreng *Niels Jørgen Laulund*, Sæby, og

Dæksdreng *Jens Christian Albæk Petersen*, Sæby.

Der er ikke omkommet andre Danske. De Omkomnes Paarørende er blevet underrettet.

Jens Albæk Petersen blev 20 Aar gammel og var Søn af Arbejdsmand Albæk Petersen i Sæby. Han havde sejlet fra Konfirmationsalderen med Englandskullere. I Foraaret 1940 blev han i Frederikshavn forhyret som Dæksdreng paa »Alssund«, der var paa Vej til Norge. Han kom aldrig siden hjem.

Niels Jørgen Laulund var 18 Aar og den yngste om Bord i »Alssund«. Han blev ligeledes forhyret i Frederikshavn i Marts 1940. Han var Søn af afdøde Købmand Laulund i Sæby, hvor hans Moder bor.

Hovmester Karl Klausen, Holbæk, var 39 Aar. Han var Søn af Økonoma Kristine Klausen paa Holbæk Slot, Odd Fellow-Broðrenes Ejendom, og efterlader sig foruden sin Moder sin Hustru. Karl Klausen havde sejlet i mange Aar og havde Ord for at være en dygtig Mand.

### DE AFSKÆRMEDE LANTERNER

Motorskibet »Bonita«s Forlis, hvorved 21 danske Sømænd mistede Livet, har ikke blot ved selve sin tragiske Udgang vakt den største Opmærksomhed, men man har spurgt sig selv, hvordan det er muligt, at en Kollision kunde kræve saa mange Menneskeliv, naar det under Forhøret i Sverige oplyses, at det var fint, klart Vejr med rolig Sø. Styrmandsforeningens Medlemsblad gør med Rette opmærksom paa den svenske Kaptajns Udtalelse under Søforhøret, idet han mente, at medvirkende til at man ikke fra det svenske Skibs Side i Tide havde observeret »Bonita« var, at det danske Skib sejlede med de i Følge Loven foreskrevne afskærmede Lanterner.

»Dette lyder meget sandsynligt,« hedder det i det nævnte Blad, »og det er derfor rigtigt at paalade vore Medlemmers Opmærksomhed paa den Fare, der ligger i disse afskærmede Lanterner, og ikke stole for meget paa, at naar de ser, der kommer et andet Skib, som har Vigepligt, at dette Skib da har observeret det, hvori de selv befinder sig. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at have et Blusseapparat ved Haanden og under alle Omstændigheder at benytte Fløjten stærkt som Opmærksomhedssignal, hellere en Gang for meget end en Gang for lidt, naar man mener, der kan være Fare for Sammenstød.«

Saafernt det ved Forhørene her i Landet slaas fast, at det er de afskærmede Lanterner, der bærer det største Ansvar for Katastrofen, er det alvorligt at haabe, at man kan faa truffet nye Forholdsregler, der kan forhindre en Gentagelse af en saadan Katastrophe.

### BETALING AF FRAGT

Betaling fra her i Landet hjemmehørende Befragtere for Skibe, hjemmehørende i Lande med hvilke Danmark har afsluttet Clearing-Aftaler, skal ske over Clearing ved Danmarks Nationalbank, hedder det i omstaaende officielle Bekendtgørelse. Det samme gælder Fragtforsku, som paa Befragterens Vegne maa blive ydet af herboende Ladningsmodtagere eller Afskibere.

En Befragter af saadant Skib (Ladningsmodtager, Afskiber) maa derfor ikke udbetale nogen Del af Fragtbeløbet til Bortfragteren selv eller til Føreren af vedkommende Skib, men skal indbetale det fulde Beløb enten til Danmarks Nationalbank eller — saafremt Bortfragteren maatte ønske dette — til en her hjemmehørende Fuldmægtig for Bortfragteren (Mægler, Klarerer eller Speditør).

Den, som for en Bortfragter, der er hjemmehørende i et af de nævnte Lande, modtager Fragtbeløb af en her hjemmehørende Befragter (Ladningsmodtager, Afskiber), er ansvarlig for, at det modtagne Beløb indbetales paa Clearing-Konto hos Danmarks Nationalbank til Fordel for Bortfragteren, alene med Fradrag som nævnt i den omstaaende officielle Bekendtgørelse.

Naar en Mægler, Klarerer eller Speditør har gjort Afregning med et Skib fra et af de nævnte Lande, skal en Afskrift af Afregningen med dertil hørende Bilag omgaaende tilsendes Fragtnævnet, der er berettiget til eventuelt at forlange nærmere Dokumentation for Nødvendigheden af de her i Landet af Fragtbeløbet afholdte Udgifter. Fragtnævnet indsender derfor Afregningen til Danmarks Nationalbank med de Bemærkninger, den maatte give Anledning til.

### U. S. A.s SKIBSBYGNING

Et Program, omfattende Bygning af 263 særlige Skibe, vil snarest blive paabegyndt, efter hvad det amerikanske Marineudvalg meddeler. De 263 Skibe skal omfatte smaa Petroleumshaade, mindre Fragtdampere og Bugserbaade, drevet af Dieselmotorer.

### ET 100 AARS JUBILÆUM

Under festlige Former har Handels- og Kontoristforeningen fejret sit 100 Aars Jubilæum. Kongen, Kronprinsen og Prins Axel overværede Højtideligheden, hvor Foreningens Formand, Bankdirektør Ingvald, holdt Hovedtalen, efterfulgt af Handelsministeren og endelig af Formanden for Grosserer-Societetets Komité, Grosserer Rudolph Schmidt, der bl. a. udtalte:

Fra Industriens, Skibsfartens, Landbrugets og Handelsorganisationer bringer jeg i Dag Handels- og Kontoristforeningen vor hjerteligste Hyldest og Tak for de svundne 100 Aar.

For 100 Aar siden, netop paa Dagen for denne Forenings Stiftelse, stod der paa Forsiden af et københavnsk Dagblad nogle Vers, bl. a. et om Standsfølelse, som sluttede saaledes:

Naar hver paa egen Stand kun tænker,  
vist aldrig noget kom i Stand.

Handels- og Kontoristforeningen kunde med god Ret sætte disse manende og rigtige Ord som Motto over Foreningens Arbejde, thi sjældent har en Forening i den Grad arbejdet for det fælles Bedste som netop Handels- og Kontoristforeningen.

### SVENSK SKIBSBYGNING

Skibsbygningsvirksomheden i Sverige er i Øjeblikket meget livlig, og Gøtaverken, der i disse Dage kan fejre 100 Aars Jubilæum, har, efter hvad Direktør E. Hedén meddeler i et Interview med »Aftonbladet«, afsluttet Kontrakt om ikke mindre end 33 Nybygninger, hvoraf de fleste er større Skibe. I Øjeblikket bygges Lastskibe paa op til 17.000 Tons. Desuden bygges en Del Skibe, dog ikke mange, under 10.000 Tons. Den svenske Handelsflaade har un-

der Krigen mistet 270.000 Tons Brt., men allerede nu er 140.000 Tons erstattet, og i Øjeblikket ligger Værftet inde med Ordre paa forskellige Typer af Handelsskibe paa ikke mindre end 325.000 Tons. Leverancerne vil strække sig over godt to Aar.

### DE AF U. S. A. OVERTAGNE FREMMEDE HANDELSKIBE

Af de 84 Skibe paa tilsammen 459.140 Tons, som Amerika i sin Tid overtog i Henhold til Rekvissionsloven, var 39 danske, 28 italienske, 11 franske, 2 tyske, 2 estniske, 1 litauisk og 1 rumænsk.

Ifølge Meddelelse afsendt fra Amerika i Juli Maaned blev ni af ovennævnte Skibe af De Forenede Staters Skibsfartskommission tildelt Redere paa den amerikanske Østkyst. Matson Navigation Company fik to danske Skibe og American President Lines fem. Fem danske Skibe blev tildelt Marine Transport Company i New York. En italiensk Damper »Clara« overførtes til Waterman Steamship Company. Den danske Damper »Jonna« blev stillet til Disposition for den amerikanske Hær og to danske Tankskibe overtoges af Standard Oil Company of New Jersey og Pennsylvania Shipping Company.

Med Hensyn til Betingelserne for Tildelingen af denne Tonnage hedder det, at Skibene blev bortchartret paa bareboat Basis og at Fortjenesten skulde deles ligeligt mellem Skibsfartskommissionen og Befragteren.

Raten antoges at ligge lidt under \$3.50.

### SPANIENS SKIBSBYGNING

Spaniens Anstregelse for at skabe en Handelsflaade som er tilstrækkelig til Landets eget Behov har ført til, at der for Tiden er ca. 150.000 Tons under Bygning paa spanske Værfter. Det drejer sig om 4 Skibe paa 11.000 Tons, 11 Lastebaade paa 9000 Tons og 2 paa 2500 Tons. Videre er under Bygning 30 mindre og smaa Fartøjer fra 100 til 1000 Tons. Det er særlig de store Værfter i Bilbao, La Coruna og Valencia, som er beskæftiget med disse Arbejder.

### PORTUGISISK DEKRET

Den portugisiske Regering har udfærdiget en Forordning, hvorefter portugisiske Handelsskibe i Fremtiden forbydes at indtage Last for krigsførende Magter.

### PANAMAS HANDELSFLAADE

Ved de store Overførsler af fremmede Skibe til Panamas Skibsregister har Republikkens Handelsflaade faaet et meget betydeligt Omfang. For Øjeblikket er der indmeldt 270 Skibe med en samlet Tonnage paa 1.750.000 Brutto Registertons. Siden September 1939 er der alene fra De Forenede Stater overført 82 Skibe paa tilsammen 420.000 Brutto Tons til Panamas Skibsregister. Heraf var de 70 Skibe Tankskibe paa tilsammen 390.000 Brutto Tons. I nogen Tid har Standard Oil Gruppen haft et Rederi »Panama Transport Co.«, Balboa, med 34 Skibe og United Fruit Co. et andet Rederi under Navnet »Balboa Shipping Co. Inc.« med 12 Skibe i Panamas Skibsregister. Disse Overførsler fandt Sted i sin Tid som Følge af den Neutralitetslov, som blev vedtaget i De Forenede Stater.

For en stor Del skyldes de mange Anmeldelser til Panamas Skibsregister de gunstige retslige Bestemmelser Republikken byder og den lille Skattebetaling, som kræves for Optagelsen i Registret. Det forlyder, at paa Grund af den tiltagende Tonnagemangel vil De Forenede Stater nu forlange, at de Skibe, som tilhører nordamerikanske Redere, bliver ført tilbage til De Forenede Staters Register, deriblandt ogsaa Tankskibe, som tidligere har været chartret ud til England og som De Forenede Stater vil kræve sat ind til Disposition for Staternes eget Behov.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skibsstyr og Proviant til fremmede Skibe

Gennem Handelsministeriet er der udstedt en Bekendtgørelse om Levering af Skibsstyr og Proviant til Skibe i dansk Havn samt om Reparation af fremmede Skibe.

Det er herefter forbudt at levere fremmede Skibe Skibsstyr; dog kan Direktoratet for Vareforsyning, naar ganske særlige Omstændigheder foreligger, tillade Levering af Skibsstyr til fremmede Skibe i tilstrækkeligt Omfang til, at vedkommende Skib kan fortsætte sin Rejse.

For danske Skibe er indført den Bestemmelse, at Skibsstyr kun maa leveres i Forhold til vedkommende Skibs Størrelse og i et til Rejsen passende Omfang.

I Bekendtgørelsen forbydes del endvidere at levere fremmede Skibe rationerede Nærings- og Nydelsesmidler samt Spirituosa, Krydderier, Tobaksvarer, Honning, Kunsthonning og Marmelade. Herfra er dog undtaget Brød, Mel og Gryn, der tilligemed en Række andre Fødemidler maa leveres fremmede Skibe i et nærmere angivet Omfang, som bekendtgøres under omstaaende »Overordnede Foranstaltninger«.

Til Levering af Reparationsmaterialer kræves særlig Tilladelse fra Handelsministeriet. Hvor det kun drejer sig om mindre Reparationer, kan Skibstilsynet dog give Tilladelse paa Ministeriets Vegne.

### Norske Rederier anlægger Sag

Norske Rederier har ifølge svenske Blade ved Domstolen i Göteborg indledet 9 Sagsanlæg mod den britiske Regering. De paagældende norske Rederier, der ejer et Antal Skibe, som siden den 9. April har været oplagt i Göteborgs Havn, kræver Ret til at disponere over 9 af disse Skibe. Endvidere anmoder de norske Rederier om Afsættelse ad retslig Vej af Kaptajnerne paa 10 norske Skibe.

Den norske Regering i London havde med den britiske Regering afsluttet Kontrakter om Overladelse af de omstridte Skibe, der laa i Göteborgs Havn. De norske Rederier, der nu har anlagt Sag i Göteborg, gør gældende, at den landflygtige norske Regering ikke har været berettiget til at afslutte Kontrakter om de i Göteborgs Havn oplagte norske Skibe, idet den ikke selv er Skibsejer. De norske Rederier stiller alternativt Andragende om at faa de mellem den norske Emigrantregering i London og den britiske Regering afsluttede Kontrakter angaaende disse Skibe annulleret eller at faa deres »bedre Ret« anerkendt.

5 Kaptajner paa norske Skibe, der ligger i Göteborg, er engelske Undersaatter. Heroverfor gør de norske Rederier gældende, at disse britiske Kaptajner er ubekendte for de paagældende norske Skibsredere, og at de er blevet udnævnt af den britiske Regering. Endvidere kræves Afsættelse af 5 norske Kaptajner for ikke at have efterkommet Ordre fra de norske Rederier.

Det drejer sig om følgende Skibe: Damperen »Charente«, tilhørende Dampskibsinteressentskabet Garonne, Motorskibet »J. P. Newton«, tilhørende Skibsaktieselskabet Navalís, Motorskibet »Buccaneer«, tilhørende A/S A. O. Andersen Shipping Co., Motorskibet »Lind«, tilhørende A/S Oljetransport, Damperen »Gudvang«, tilhørende Dampskibsselskabet Gudvin, Motorskibet »Dicto«, tilhørende S. A. Aabys Rederi, Motorskibet »Storaten«, tilhørende A/S Tønsbergs Rederi, Motorskibet »Lionel«, tilhørende Dampskibsselskabet A/S Øslandet, og Damperen »Skytteren«, tilhørende Hvaltanks A/S Finnhal.

Yderligere ligger i Göteborgs Havn det norske Motortankskib »Rigmor«, og dets Ejere, Waages Tankrederi A/S i Oslo har ligeledes anlagt Sag.

Raadhusretten i Göteborg havde først afvist Sagen med den Begrundelse, at den ikke fandt, at Rederiets Paatale overfor den britiske Regering var af en saadan Beskaffenhed, at den kunde behandles af en svensk Domstol, men Gøta Hovret erklærer nu denne Beslutning for ugyldig, idet der ifølge Loven ikke er nogen Hindring for at udtage Stævning mod den britiske Regering.

Waages Tankrederi anmodede derefter for anden Gang Göteborg Raadhusret om Stævning mod den britiske Regering angaaende Ejendomsretten til Motorskibet »Rigmor«, som foreløbig er tilbageholdt i Göteborg. Stævningsansøgningen blev straks bevilget og Sagen udsattes til den 8. Januar 1942. Tankrederiet paastaar, at den mellem den landflygtige Regering og den britiske Regering truffede Forhøringsaftale skal ophæves. Endvidere forlanges Erstatning samt at Raadhusretten skal erklære, at Tankrederiet har den fulde og vindskrænkede Ejendomsret til »Rigmor«.

### Norsk Bjergningsdom.

En af de betydeligste Retsafgørelser — med Hensyn til Beløbs Størrelse — er afsagt i Norge i Sagen om Skibet »Høegh Carrier«, hvor Bjergningskompagniet blev tilkendt 700,000 Kr. i Bjergeløn.

Det var Norsk Bjergningskompani, der havde anlagt

Sag mod Rederiet A/S Arnstein (P. Holm), Oslo, Ejeren af m.s. »Høegh Carrier«. Det nævnte Beløb er det største, der nogensinde er betalt i Bjergeløn i Norge.

Bjergningskompagniets Sagfører havde ikke paastaet det tilkendt nogen bestemt Sum, kun antydte 800,000 Kroner, men overlod Retten at fastsætte Bjergelønnen, som allsaa blev 700,000 Kr.

Parterne havde været enige om, at »Høegh Carrier« var i Nød, og at Vederlaget for den ydede Hjælp maatte være at udligne som en Bjergeløn. Kun mente Rederiet, at Bjergningen maatte anses for afsluttet, da Havaristen var bragt ind til Kristiansund, mens Bjergningskompagniet mente, at det først kunde siges at være, da Skibet blev sødygtigt igen. Uden den Udbedring, der fandt Sted i Kristiansund havde der været overhængende Fare for, at Skibet vilde synke. Det var dette Problem, Retten maatte tage Stilling til. Sagen har staaet paa i over 1½ Aar, for Bjergningen fandt Sted i Februar 1940. »Høegh Carrier« afsejlede den 19. December 1939 fra New York til Norge med en Last af Korn og Olie. Paa Grund af Maskinvanskeligheder gik Skibet paa et Skær udfor Norges Vestkyst, og Mandskabet maatte forlade det. Norsk Bjergningskompani deltog i Bjergningen med 4 Redningsskibe, og de reddede Værdier repræsenterede et Beløb af 3,500,000 Kr.

### Sejl-, Flag- og Kompasmagerlauget

Det ærværdige Sejl-, Flag- og Kompasmagerlauget har den 27. Oktober fejret et meget sjældent Dobbelt-Jubilæum, idet det er 350-Aaret for Oprettelsen af den ældste Laugsbranche af 1591 og 200 Aar siden Udstedelsen af Christian VI's Laugsartikler ved Laugets Genoprettelse i 1741.

Laugets Oldermænd, Fabrikant *Johs. Ph. Weilbach*, har i Anledning af Jubilæet udsendt et meget interessant Skrift, der giver mange interessante, fornøjelige og overraskende Oplysninger fra Laugets Historie.

Sejlmagerens Stortid faldt naturligvis sammen med Sejlskibenes Stortid, og herom læser man bl. a.:

»Meget kunde tyde paa, at Sejlmagerne maatte overgive sig sammen med den stolte Flaade, de havde været med til at sende ud over Havene, og den store Nedgang i Mestrenes og navnlig Svendenes og Lærlingenes Antal peger i samme Retning. Naar Lauget imidlertid er »stilla going strong«, skyldes det bl. a., at Maskinskibene heller ikke kan undvære *Sejlmageren*. Baadsejl, Solsejl, Kuldsejl, Broklæder, Baad- og Spilpresenninger og Overtræk til nautiske Instrumenter m. m. kræver Fagmænd, og af allerstørste Vigtighed er de foragtede Lugepresenninger. Aarsagen til megen kostbar Ladnings-Beskadigelse og mange Skibsforlis kan findes hos ansvarløse Bønhaser, som for øjeblikkelig Fordels Skyld syede for smaa Lugepresenninger af daarlig Dug.

Desuden var det, som om en Del Mennesker ved de første Toner af *Sejlenes* Svanesang fik Øjnene op for, hvad Verden var ved at miste og begyndte at dyrke Lystsejlsads.

I 1866 dannedes Kongelig Dansk Yachtklub ved Sammenslutning af en Snes Baadere. Klubben har i Dag henimod 170 Sejlfartøjer, medens Københavns Amatør Sejlsklub, der dannedes i 1891, mængstrer omtrent 150, og Byen har senere faaet en Række andre Sejlsklubber. Sejlsyning til disse Smaafartøjer har udviklet sig til et specielt Haandværk, der kræver en Viden, som ikke staaar tilbage for de gamle Dages.

Men ogsaa med Hensyn til Kompas og Flagomraadet har Lauget udøvet sin Indflydelse.

Ogsaa dansk Skibsfart har været blandt Gratulanterne; det ærværdige Laugs Trivsel er nøje forbundet med Skibsfartens egen.

### Legat til Kolding Sømandsforening

Sømandsforeningen i Kolding har modtaget et Legat paa 5000 Kr. fra afdøde Sejlmager H. Spies og Hustrus efterlevende Børn, Sagfører J. II. Spies og Søster, Frøken Spies, Kerteminde. Legatets Navn er »Sejlmager Hendrik Spies og Hustru Dorthea, født Jessens Mindelegat«. Renterne skal hvert Aar uddeles til Foreningens trængende Medlemmer eller Enker efter saadanne.

### Skolechef ved Sejlernes skole

Hjælpeværer ved Svendborg Navigationsskole, Skibsfører C. J. Degner-Jensen, Svendborg, er fra 1. November ansat som Skolechef ved den danske Sejlernes skole i Odense.

### U.S.A.s Flaade overlager Skibsfarten paa Island

Det meddeles fra New York, at U. S.A.s Flaade har overltaget hele Handelsskibsfarten mellem Island og U. S. A.

### Den jyske Vestkyst spækket med Miner

Efter den voldsomme Vestenstorm forleden er der begyndt at drive forskelligt Vraggodt ind paa Vestkysten.

Paa Købstad Strand ved Tornby har man fundet en

Del Skibsplanker og Dele af et Skibsruf, der saa ud til at stamme fra et krigsforlist Skib. Paa hele Vestkysten er der inddrevet et Utal af løsrevne Miner og Sprængbojer.

Forleden foretog et Minørhold en Sprængning af to inddrevne Hornminer ved Stranden ud for Gl. Skagen. Ved Sprængningen, der var meget voldsom, blev der anrettet store Ødelæggelser i Gl. Skagen. Flere Hundrede Ruder blev knust, og en Række Ejendomme er stærkt beskadiget, idet de ved det voldsomme Lufttryk har slaaet Revner, ligesom Kalkpudset er revet af Væggene. Ved Sprængningen, der foregik tæt inde under Klitten lige neden for Byen, blev Sprængstykker slynget helt op i Byen.

#### Kapitaludvidelse i svenske Rederier

Rederiaktiebolaget Jamaica (Sven Salén), Stockholm, har paa Selskabets Generalforsamling besluttet at udvide Aktiekapitalen fra 400.000 til 800.000 Kr. Ogsaa et andel Salén-Rederi Aktiebolaget Westindia vil foretage en Udvidelse af Aktiekapitalen, nemlig fra 100.000 Kr. til 200.000 Kr.

Rederiaktiebolaget Brubor (Ragnar Brunkman), Helsingborg, har besluttet en Kapitaludvidelse fra 544.000 til 1.088.000 Kr. gennem Overførsel fra Dispositionsfond.

#### Havnen i Barcelona

Den spanske Regering har bevilget et Statstilskud paa 4,5 Mill. Pesetas til Havnearbejder i Barcelona.

#### Navigationsskolens Eksamensresultater

Københavns Navigationsskole har afholdt Eksamensafslutning med en smuk Højtidelighed, hvor en Række kendte Navne inden for Skibsfarten var til Stede.

Navigationsskolebestyrer *Strubberg* gav en Oversigt over Skolens Arbejde i det forløbne Aar og fremhævede navnlig de vanskelige Kaar man arbejdede under, men Undervisningen var alligevel blevet godt gennemført.

Der var til Styrmandseksamen indstillet 27, som alle bestod, og til Skibsførereksamen 16, hvoraf 15 bestod, medens der til Radioekspedientprøven havde indstillet sig 5, som alle bestod.

Styrmand *Hans P. Nielsen*, Varde, havde som Eksamenskarakter 196, medens højeste Pointstal er 203. Admiral de *Richelieu*s Flidspræmie for den bedste Eksamen for Skibsførere blev tildelt *K. E. Nielsen*, København, der havde bestaaet med 143 Points, Maximum er 168.

Efter Præmieuddelingen holdt Navigationsdirektør *Guldhammer* en Tale, hvori han bl. a. oplyste, at Ministeriet havde ydet Skolen en værdifuld Støtte, idet der var tilstaaet den Midler, saa den blev i Stand til at oprette en Stilling som Skoleinspektør; denne Stilling var blevet besat med Navigationslærer *Landerselev*. Navigationsdirektøren takkede Skolens Bestyrer og Lærere for deres store Arbejde, og til sidst rettede han en Appel til Eleverne, der nu forlod Skolen, om, naar de igen kom til Søs, yderligere at dygtiggøre sig.

Den smukke Højtidelighed afsluttede med Verset af Nationalsangen: »Du dansktes Vej til Ros og Magt«.

#### Søpolitiet flytter

Søpolitiet har haft nogle travle Flyttedage, idet Hovedkvarteret fra Nordre Toldbod er flyttet til nye Kontorlokaler paa Grønlandske Handels Plads. Der bliver nu kun Skibskontrol paa Toldboden. Søpolitiet har desuden Vagt paa Slusen i Sydhavnen, Prøvestenen, Sundby Havn, Nordhavnen og Redmolen.

#### Mindesmærke for danske Sømænd i Dakar

Som det vil erindres omkom 7 danske Sømænd ved Bombardementet af Dakar i 1940. Danske Skibsofficerer fra de danske Skibe, der var beliggende i Dakar, har senere rejst et smukt Mindesmærke over Kammeraterne, der fandt det sidste Hvilested fjernt fra Danmark. Der er hermed udført en paaskønnelsesværdig Gerning, da Gravstedet jo hurtigt vilde forfalde og glemmes, men nu staaer Mindestenen der, og Landsmænd vil gennem Tiderne mindes de danske Sømænd, der mistede Livet under Udførelsen af deres Arbejde under det danske Flag.

#### Falsterbokanalen

Et Telegram fra Malmø meddelte, at Vej- og Vandbygningsvæsenet af de 15 Mill. Kroner, som der hidtil er disponeret over til Anlæg af en Kanal gennem Falster-



Brug **Holzappel's**  
**International**  
**Skibsfarver**  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

### KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

### DANZIG und GOTENHAFEN

botangen, nu paa det nærmeste er opbrugt, og man an søger Regeringen om yderligere 5 Mill. Kroner til fortsat Arbejde paa Kanalen til Aarels Udlob.

#### Rigtig Sømands-Drengbog

Forfatteren *Aage I. Chr. Pedersen*, der ogsaa er Redaktør af »Maskinmesteren«, har udsendt sin 10de Drengbog, »S. O. S.«, der fortæller om Radiotelegrafisten Fridtjof Funks Bedrifter og Oplevelser om Bord paa et dansk Handelsskib, der er ude for alle mulige Fataliteter. Det er en Bog, som alle Drengene vil læse med glødende Kinder, og der er samtidig en godt underbygget Skildring af Livet til Søs. Den fremtræder i en ny omarbejdet Udgave som 3die Del i en Serie, hvis tidligere Bind var »Fuld Kraft frem« og »Land forude«. Den skønner nok finde Læsere!

#### »Jul paa Havet«

»Jul paa Havet« er den rigtige Julegave til enhver, der har Interesse for Søens Liv.

De tunge Tider for vort Land og alle de Tanker, der gaar mod Freden, har inspireret Tegneren Oscar Knudsen til et meget pompøst Omslag. De nordiske Tanker, der har været talt og skrevet saa meget om, har han symboliseret i de fem Svaner flyvende over det storladne, uendelige Hav, en Tegning, der virker netop ved sin Enkelhed, og Bagsiden slutter sig harmonisk til Forsiden, her øjnes Lysningen, den Lysning mod Freden, vi altid har for Øje.

Af Indholdet skal nævnes Axel Juels Digt »Norden«. »En Julenat i Hilo« af Oscar Jensen, flere straalende Farvebilleder, bl. a. af Fr. Landt, Gustav Kragh, S. Kieland-Brandt, Fyrdirektør Sinding og endelig et Billede af Statskoleskibet »Danmark« af V. Qvistorff. Desuden er der mange gode Noveller og Beretninger af andre Bidragydere. Alt i alt et Julehefte, der er sine Udgivere værdigt og som vil blive hilst hjerteligt velkommen overalt — i Aar mere end nogensinde. Gid det maa naa ud til saa mange af vore Landsmænd paa Søen som muligt.

#### Marineforeningens Skyttelavs Jubilæumsskrift

Marineforeningens Skyttelav, der er en livskraftig Underafdeling af Marineforeningens Københavns Afdeling, har i Anledning af sit 25 Aars Jubilæum den 20. i denne Maaned udsendt et smukt Festskrift under Redaktion af Grosserer *C. Bønnelycke*, der paa en let og fornøjelig Maade gennemgaar Skyttelavets store og smaa Oplevelser gennem de svundne 25 Aar. Skriftet, der er smukt udstyret og forsynet med mange Illustrationer, afsluttes med Medlemsliste m. m.

Selve Jubilæet fejredes ved en Festmiddag Søndag den 19. Oktober i Parkteatrets Restaurant, ved hvilken Formanden for Marineforeningens Hovedbestyrelse, Kommandør *Paul Ipsen* præsiderede. En Kreds af Medlemmernes Damer overrakte Formanden, Vinhandler *Gronvold*, en af dem forarbejdet, meget smuk Skyttefane, som Damernes Jubilæumsgave til Skyttelavet.

#### Svensk Damper »Gunløg« krigsforlist.

Den svenske Damper »Gunløg«, hjemmehørende i Stockholm, er krigsforlist. Skibets Besætning er reddet og ført ind til Rotterdam. »Gunløg«, der tilhørte Rederiet »Svea«, var bygget i Papendrecht 1917 og var paa 1424 BRT.

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S  
er Stedet

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

Hovedkontor: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TEL.: CENTRAL 7809

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**Nye Takster.**

Havnebestyrelsens Udvalg angaaende Takster for Spildevandsafløb til Havnen har afgivet Betænkning. Det foreslaas heri, at de hidtidige Afløb for Overfladevand forbliver afgiftsfri. Ny tilkommende skal derimod betale 50 Kr. aarlig. Afgiften for Spildevandsrender forhøjes fra 20 Kr. til 50 Kr. aarlig, som foreslaaet af Havnedirektoren.

**Gammel Verdensomsejler sunket.**

Damp-Fregatten »Vanadis«, der nu er Logiskib og laa forløjet ved Skippsholmen i Stockholm, sprang i Tirsdags læk og begyndte at tage Vand ind. Trods Arbejde med Skibets egne Pumper og Hjælp fra en Bugserbaad sank Fartøjet og staar nu paa Bunden med Rælingen over Vand. »Vanadis« blev bygget i Karlskrona 1862. 1883 til 1885 foretog det en Verdensomsejling.

**Rederiet fik Ret til Depotet.**

Dampskibsselskabet »Hafnia« havde ved Sø- og Handelsretten krævet Centralkontoret for Indkøb af Foderstoffer dømt til at anerkende, at Rederiet har Ret til et Depot i Københavns Handelsbank paa 247.507 Kr., der udgør Restfragt for 4200 Tons Korn, der den 10. April 1940 var indladet i Rederiets Damp »Alssund« i Baltimore og bestemt til Danmark, men som paa Grund af Begivenhederne herhjemme ikke kom frem og blev genoploset paa Stedet.

Sø- og Handelsretten gav Rederiet Medhold i, at Rederiet ved Indladningens Tilendebringelse den 10. April havde Krav paa at faa Fragten betalt, og da Certepartiet indeholdt en Bestemmelse om Ikke-Tilbagebetaling af Fragten, fastslog Retten, at Rederiet maa have en endelig Ret til denne, uanset at Rejsen ikke blev fuldført. Centralkontoret dømtes derfor til at anerkende Dampskibsselskabets »Hafnia«s Ret til Depotet. Sagens Omkostninger ophævedes.

**Ny Fyrmester ved Hirtshals Fyr**

Fyrmester A. J. H. Agerskov ved Nordborg Fyr er fra 1. November ansat som Fyrmester af 1. Grad ved Hirtshals Fyr i Stedet for den nylig afdøde Fyrmester J. Hansen.

Fyrmester Agerskov — hvis Fader ogsaa var Fyrmester — kom som ung til Søs, i 1908 tog han Styrmandseksamen, og i 1911 udnævntes han til Reserveløjtnant i Flaaden.

I 1913 ansattes Agerskov som Assistent — senere 2. Fyrmester — ved Hanstholm Fyr. Gjorde derefter Tjeneste som 2. Fyrmester ved Hals Barre Fyr, til han i 1926 udnævntes til Fyrmester ved Nordborg Fyr paa Als.

Fyrmester Agerskov er dekoreret med den italienske Erindringsmedaille i Anledning af Jordskælvet i Syditalien i 1908.

**Dødsfald**

Skibsfører *Ole Nielsen*, Skaarupøre, er død, 81 Aar gammel. Skibsfører Nielsen havde sejlet lige fra han var Dreng. Han var Fører af en Brig, der gik paa Nord- og Østersøhavnene. Senere lod han bygge en Skonnert, »Fædres Minde«, hvormed han sejlede lige til under sidste Krig. Under denne lagde han op og trak sig tilbage.

**25 Aars Jubilæum**

Lørdag kan Fyrmester *H. K. Jensen* ved Trekroner Fyr fejre 25-Aarsdagen for sin Udnævnelse til Fyrmester.

Fyrmester Jensen, der er født paa Sømandsøen Æro, kom som saa mang andre Unge fra denne Ø tidligt til Søs. I 1904 tog han Styrmandseksamen og i 1905 udnævntes han til Reserveløjtnant i Flaaden. I 1908 indtraadte Jensen i Fyretaten som Assistent ved Stevns Fyr, og 1. November 1916 blev han udnævnt til Fyrmester ved Sprogø Fyr. Fra 1921 har Fyrmester Jensen været Chef for Trekroner Fyr.

**25 Aars Lods Jubilæum**

Den 1. November kan Lods *F. Thorn*, Hjarnø, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved Horsens Lodseri. Thorn kom tidligt til Søs og sejlede med forskellige Skibe paa Langfart. Efter at have taget Styrmands- og Skibsførereksamen paa Fanø Navigationsskole 1908, afljente han sin Værnepligt. Derefter sejlede han nogle Aar som Styrmand i D.F.D.S., indtil han 1. November 1916 ansattes som Lods paa Hjarnø.

**75 Aar**

Flv. Baadmand ved Redningsstationen Østerby paa Læsø *Svend Lyder Svendsen* fyldte forleden 75 Aar.

Den gamle Redningsmand har deltaget i Bjærgningen af talrige Skibbrudne.

**50 Aar**

Lods vd Dragør Lodseri *P. Taarnby* fyldte 50 Aar den 24. Oktober.

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

InJehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang III. Katalog

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGER

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ||| ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL** ||| **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGB HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 801.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Rac1st“

KOLDING

**A. G J Ø R D I N G****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

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

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

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

**CHR. CLEMMENSEN**

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

**C. HOPPE**

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER: FRANZ BACH

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

**RANDERS**Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71  
Telegram-Adresse: Broker

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

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

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude,  
Svendborg

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

**SMØREOLIE  
BRÆNDELSOLIE**

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE

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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

*Scandinavian Coal Buyers*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

**5/-, post free**

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Damp- og elektrisk drevne**

**ANKERSPIL  
LOSSESPIL  
STYREMASKINER**

FRA  
DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESSELLSCHAFT  
WERK FRIEDRICHSORT

## Overordentlige Foranstaltninger

### Bekendtgørelse om Anvendelse af Linolie m. v.

§ 1. Til erhvervsmæssig Fremstilling af Malervarer, Trykfarver og lign., til hvis Tilvirkning der anvendes vegetabiliske Olier, herunder raa eller forarbejdet Linolie, animalske Olier, herunder Tran, Silde- og anden Fiskeolie, samt mineralske Olier udkræves indtil videre Tilladelse fra Ministeren for Handel, Industri og Søfart. Tilsvarende Tilladelse udkræves til Fremstilling af Erstatningsvarer for Linolie eller Fernis, selv om Varen ikke indeholder de i 1. Pkt. nævnte Olier.

Undtaget fra Bestemmelserne i Stk. 1 er Maleres Fremstilling af de i det nævnte Stykke omhandlede Varer under Forudsætning af, at Varerne udelukkende fremstilles til Anvendelse i egen Virksomhed.

Ministeren for Handel, Industri og Søfart kan fastsætte nærmere Bestemmelser angaaende Indholdet af de i Stk. 1 nævnte Malervarer m. v., og kan herunder træffe Bestemmelse om Fremstilling af en Enhedsfernis.

§ 2. Til Salg eller Udlevering af Linolie, Linoliefernis og olierevne Farver udkræves indtil videre Tilladelse fra Ministeren for Handel, Industri og Søfart.

Uanset Bestemmelserne i Stk. 1 maa Linolie, Linoliefernis og olierevne Farver indtil videre — eventuelt gennem Mellemandler — sælges eller udleveres til Malere til Anvendelse i egen Virksomhed.

§ 3. Andragender om Tilladelse til Fremstilling, Salg og Udlevering af de af §§ 1 og 2 omfattede Varer indsendes til Direktoratet for Vareforsyning, Vognmagergade 2, København K.

§ 4. Ved Salg eller Udlevering af Linolie, Linoliefernis og olierevne Farver vil der af Køberen være at afgive skriftlig Erklæring om, at Varen — eventuelt gennem Mellemandler udelukkende vil blive solgt til Malere til Anvendelse i egen Virksomhed, eller om, at Varen alene vil blive solgt mod Aflevering af Tilladelse i Henhold til § 2, Stk. 1.

§ 5. Næringsdrivende, der forhandler Linolie, Linoliefernis eller olierevne Farver, er pligtige at føre en af Direktoratet for Vareforsyning autoriseret Udleveringsprotokol indeholdende nøjagtigt Regnskab over deres Beholdninger af de nævnte Varer, herunder indkøbte Kvanta. Regnskabet skal endvidere indeholde Oplysning om de udleverede Kvanta samt om Køberens Navn og Foretningsadresse.

Direktoratet for Vareforsyning kan kræve, at Virksomheder, der fremstiller de i § 1 nævnte Malervarer, Trykfarver, Fernisererstatninger m. v., fører en af Direktoratet autoriseret Fabrikationsprotokol.

De i Stk. 1 og 2 nævnte Protokoller kan til enhver Tid kræves forevist for Direktoratet eller de af Direktoratet i dette Øjemed udpegede Tilsynsførende.

§ 6. Ferniserstatning, der er fremstillet efter den 14. Marts 1941, skal paa Emballagen være paatrykt Ordet »Ferniserstatning« eller »Emulsion« samt Angivelse af Oleiendhold og Fremstillingssted.

Fremstilles Ferniserstatning uden Olie, skal Angivelse heraf paatrykkes Emballagen.

Enhver Farve, herunder Emaillelak, der efter denne Bekendtgørelses Ikrafttræden fremstilles til Videreforhandling, skal paa Emballagen indeholde Navnet paa den ved Fremstillingen anvendte Olie.

§ 7. Oliemaling og Fernisering af Skure, Udhuse, Plankeværker, Stakitter og lignende er indtil videre forbudt.

Oliemaling og Fernisering af ikke tidligere oliemalet eller ferniserede Facader, Lofter, Gulve, Vægge saavel som ikke tidligere oliemalet eller ferniseret indvendigt Træværk, herunder ikke Vinduer, samt ikke tidligere oliemalet eller ferniserede Isolationsplader og lignende er ligeledes indtil videre forbudt.

§ 8. De i denne Bekendtgørelse indeholdte Bestemmelser om Fremstilling, Salg og Udlevering af Varer m. v. kommer til Anvendelse, uanset om der inden Bekendtgørelsens Ikrafttræden maatte være truffet Aftale om Levering af de paagældende Varer.

§ 9. —————  
§ 10. Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.  
Handelsministeriet, den 1. November 1941.

### Bekendtgørelse angaaende Anmeldelse om Beregning af Udbytte og Bestyrelsesvederlag m. v. i Henhold til Lov Nr. 282 af 30. Juni 1941 om Udbyttebegrænsning m. v.

§ 1. Aktieselskaber og andre erhvervsdrivende Selskaber og Foreninger med begrænset Ansvar, i hvilke der findes en Garantikapital eller lignende ansvarlig Kapital, skal til de i § 3 nævnte Myndigheder indgive Anmeldelse om Beregning af Udbytte m. v. for ethvert Regnskabsaar, der er udløbet eller udløber inden 1. Juli 1942, dog ikke for Regnskabsaar, for hvilke der skal indgives Anmeldelse i Henhold til Bekendtgørelse Nr. 529 af 16. Oktober 1940 eller Bekendtgørelse Nr. 59 af 14. Februar 1941, og ej heller for Regnskabsaar, der er udløbet før 22. Maj 1940.

Den i 1ste Stk. omhandlede Anmeldelsespligt paahviler ikke Selskaber, der er stiftet efter 21. Maj 1940, medmindre de paagældende Selskaber helt eller delvis maa anses som en Fortsættelse af et andet Selskab, paa hvilket Bestemmelserne vilde have fundet Anvendelse.

Anmeldelsen skal indgives senest den 1. December 1941 eller, saafremt Regnskabet for det paagældende Aar først er vedtaget ved endelig Generalforsamlingsbeslutning efter 1. November 1941, senest 1 Maaned efter Generalforsamlingsbeslutningen.

Anmeldelse skal indgives, selv om Udbyttet for det paagældende Regnskabsaar er fastsat eller fastsættes til Nul.

§ 2. Aktieselskaber, andre erhvervsdrivende Selskaber og Foreninger med begrænset Ansvar, Kreditforeninger, Hypotekforeninger og Sparekasser, Andelselskaber og Brugsforeninger samt erhvervsdrivende Stiftelser, Fonds og lign. selvejende Institutioner skal til de i § 3 nævnte Myndigheder indgive Anmeldelse om Beregning af Vederlag til Medlemmer af Bestyrelse, Repræsentantskab og lign. Selskabsorganer for de i § 1, 1ste Stk., nævnte Regnskabsaar.

Anmeldelsen skal indgives senest den 1. December 1941 eller, saafremt Regnskabet for det paagældende Aar først er vedtaget ved endelig Generalforsamlingsbeslutning efter 1. November 1941, senest 1 Maaned efter Generalforsamlingsbeslutningen.

Anmeldelse skal indgives, selv om der ikke er tillagt Medlemmer af Selskabets Bestyrelse, Repræsentantskab og lign. Selskabsorganer noget Vederlag.

§ 3. De i §§ 1 og 2 nævnte Anmeldelser indgives udenfor København til Statens Ligningsdirektorat, i København til Direktoratet for Københavns Skattevæsen, hvilke Myndigheder kontrollerer de i Anmeldelserne indeholdte Oplysninger og Beregninger.

Anmeldelserne indgives paa særlige Skemaer, som faas udleveret hos Amtstuerne, i København tillige hos Direktoratet for Københavns Skattevæsen.

Vil Selskabet ansøge om Undtagelse fra Bestemmelserne i Lovens § 6, skal Andragende herom vedlægges Anmeldelsen; har Selskabet allerede forinden Anmeldelsens Indgivelse indsendt saadant Andragende, maa dette udtrykkelig bemærkes i Anmeldelsen.

§ 4. —————

§ 5. Den i Lovens § 4, jfr. § 7, omhandlede Konjunkturfond skal benævnes »Konjunkturfond i Henhold til Lov om Udbyttebegrænsning m. v.«.

Overførelse til den i 1ste Stk. omhandlede Fond af de i Henhold til § 4 i Lov Nr. 285 af 30. Maj 1940 om Begrænsning af Adgangen til Udbetaling af Udbytte og Tantième i Aktieselskaber m. v. oprettede særlige Konti vil være at foretage senest ved første Regnskabsafslutning efter denne Bekendtgørelses Ikrafttræden.

Handelsministeriet, den 3. November 1941.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 44

FREDAG 7. NOVEMBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Slaget om Atlanterhavet er traadt ind i en ny Fase, Sidet saavel de officiose tyske som de amerikanske Kommentarer til de sidste krigerske Sammenstød mellem tyske og amerikanske Søstridskræfter gaar ud paa, at der faktisk hersker en ikke erklæret Krigstilstand, i hvert Fald paa det maritime Omraade, mellem de to Lande, og som den politiske Udviklingslinie i U.S.A. tegner sig, tyder alt paa en yderligere Skærpelse i de tysk-amerikanske Relationer, selv om tilsyneladende ingen af Parterne i Øjeblikket tænker paa at udstede en formel Krigserklæring.

Heller ikke Forholdet mellem Japan og den af U.S.A. ledede ABCD. Blok tegner særligt lyst. Det japanske Militærs officielle Talsmænd bliver, ifølge de fra Tokio indløbende Telegrammer, daglig mere og mere skarpe i deres Udtalelser, men samtidigt refereres en Artikel i det japanske Udenrigsministeriums Organ, som i nærmest patetisk Form henleder U.S.A.'s Opmærksomhed paa, at det endnu ikke er for sent at optræde som Mægler i den europæiske Krig. Hvilke Slutninger, der kan drages af disse Fænomener, kan selvfølgelig kun den, der har Adgang til at studere japansk Politik bag Kullisserne, udtale sig om, men for den almindelige Læser virker de nærmest som Udtryk for indre japansk Usikkerhed angaaende den udenrigspolitiske Kurs, der skal følges. Det japanske Parlament er jo imidlertid nu indkaldt til Møde den 15. November, og Krisen i japansk Politik, hvad Form den saa end faar, vil derfor sikkert snart blive løst.

I U.S.A. er Forslaget om Revision af Neutralitetsloven nu til Debat i Senatets Plenarsamling. I politiske Kredse i Washington synes man at regne med, at denne Lov vil blive ændret saaledes, at det vil blive amerikanske Handelsskibe tilladt at besejle Havne i U.K., og Forvisningen herom synes at danne Optakten til et endnu snævrere engelsk-amerikansk Shippingsamarbejde, der efter hvad der hidtil er oplyst skal bestaa i, at al engelsk, engelsk-kontrolleret og amerikansk Handelstonnage skal samles i en Pool, hvis Bestyrelse vil fordele den disponible Tonnage efter saadanne Retningslinier, at den størst mulige Effektivitet i Udnyttelsen af Skibene opnaas. Under Forudsætning af, at en saadan Ordning kommer under Ledelse af dygtige og erfarne Shippingmænd, der fra Begyndelsen af forstaar at bortskære alle bureaukratiske Omsvøb, er der næppe Tvivl om, at en bedre Udnyttelse af de engelsk-amerikanske Tonnageresourcer kan opnaas.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de oversøiske Markeder foreligger der heller ikke i denne Uge mange Nyheder. Tonnageefterspørgslen er uforandret stor, men Raterne synes ikke at være paavirket heraf, hverken i de frie Trades eller paa de Markeder, hvor den engelske resp. amerikanske Regering har fastsat Maximalfragter. Af Ugens Slutninger og Noteringer skal nævnes: Kul Hampton Roads/Rio \$ 8.50, Hørfrø Santa Fe/Edgewater \$ 22.50. Korn fra River Plate til Lissabon er nominelt uforandret \$ 55 værd, men det kniber tilsyneladende med at skaffe Tonnage. Fra Northern ranges rapporteres Afslutningen af en Damper med Korn til Portugal

til 110 Cts. per 100 lbs. Fra Indien og Philippinerne er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Erts til US. Atlantic Havne til uforandrede Rater. Kul fra Calcutta til Alexandria skal være sluttet til Maximalraten, 70/—.

Paa vore hjemlige Markeder er Beskæftigelsen stadig tilfredsstillende. Trafikken paa de nordlige Havne begynder snart at vanskeliggøres af Isen, og dette har i nogen Grad sat sit Præg paa Raterne. En 700 Stds. Trælast fra Nordfinland til Danmark skal saaledes have betalt Kr. 135, og fra Hernøsand til Delfziel indikeres 72 Rmk. I Ertsfarten fra Sverige til Tyskland sluttedes en Del Skibe paa Fachgruppe Betingelser. I tysk Kystfart var der livlig Efterspørgsel efter Skibe for Transporten af Korn og Kul, ligesom der kan placeres Skibe for forskellige Ladninger fra Tyskland til Norge. For Salpeter fra Norge til Danmark noteres nu omkring 20½ Krone. Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark var uforandret.

### DANMARKS INDSATS PAA VERDENSHAVENE

I Studenteforeningen har Ø. K.s Direktør. Prins Axel, holdt et Foredrag om Dansk Indsats paa Verdenshavene. Kongen, der for første Gang siden Sommeren 1939 overværede et Møde i Studenteforeningen, blev hyldet med Begejstring og holdt selv en Tale til Studenterne.

Prins Axel begyndte med at sige, at hans Emne var saa stort, at det var nok til en ugentlig Forelæsning hele Vinteren igennem, og at han derfor maatte nøjes med at give nogle Eksempler paa dansk Indsats paa Verdenshavene. Netop nu under Stormagternes Krig kunde det være sundt for os at se, at selv en lille Nation har sin Ret til Liv og Død, naar den følger de Ord, som Kong Christian den Fjerde udtalte den 17. Juni 1644 om Bord paa »Trefoldigheden«: »Naar kun enhver vil gøre sin Pligt!«

Prins Axel førte sine Tilhørere tilbage i vort Folks Historie og paaviste, at vi havde været en søfarende Nation Tusinder af Aar før Vikingetiden. Han nævnedes Vikingernes Sømandsbedrifter og beklagede, at deres Hovdinge efterhaanden tjente sig saa rige, at de ikke brød sig om at sejle mere. Resultatet var, at vendiske Sørovere hærgede de sydlige Landsdele, og Riget gik i Forfald.

Tænker vi paa de to sørgelige Perioder, Vender-Tiden og Hanseaternes Tid, sagde Prins Axel, saa var der dog en lys Side: Vi fik oplært nogle første Klasses Søfolk, der forstod at slaas! Nu fulgte Billeder af Danmarks Søfarts- og Kolonihistorie, Jens Munks og Ove Geddés Bedrifter, Oprettelsen af det ostindiske Kompagni og Erhvervelsen af Kolonierne i Øst- og Vestindien samt Vestafrika.

Videre: Neutralitets-Perioden under Udenrigsminister Andreas Peter Bernstorff, hvor Københavns Havn blev anløbet af 5000 Skibe om Aaret, og Dannebrog paa een Gang vist af 400 Skibe i Middelhavet, mens Handelsflaadens Tonnage tredobledes i Perioden fra 1766—84. Denne Vælstands- og Opgangsperiode fik en Ende under Krigen med England. Fra 1807—14 mistede vi hele vor Orlogsflaade og Halvdelen af vor Handelsflaade, og med Norge mistede vi 40 pCt. af Rederivirksomheden. Efter Statsbankerotten fulgte utallige Fallitter indenfor Erhvervslivet, og de store Pakhuse stod tomme.

Saa fulgte den begyndende Opgang i 1840'erne, Sammenholdet mellem alle Samfundsklasser efter den første slesvigske Krig og Danmarks Frigørelse fra Hamborgs Aag. Tabet af Hertugdømmerne i 1864 betød ogsaa et Tab af Skibe, Havne og Søekøbstæder. Man skulde ikke tro, at Landet kunde taale flere Tab. Men se! Sejlskibenes Glanstid var ved at ebbe ud, Dampskibe bygget af Jern var ved at indtage deres Plads, og da vi hverken har Kul eller Malm, var det endnu et Slag for os. Men Danskere er ikke saa lette at slaa ned! Hvad man ikke har, maa man skaffe sig, og hvad man ikke kan, maa man lære. Landbrugets Omlægning og Udvikling til en Storindustri havde ikke været mulig uden Skibsfarten, og det var C. F. Tietgen,

der indsa Fordelen ved at kombinere Indenrigs- og Udenrigsfarten og med dette Formaal fik oprettet Det Forenede Dampskibsselskab i 1866. Prins Axel gennemgik i store Træk dette Selskabs Udvikling og det andet store, Tietgen'ske Selskab, *Store Nordiske Telegrafskab*, der ligesom Det Forenede har gjort Danmarks Navn Ære i det fremmede. Han nævnedes en Række af vore andre store og mellemstore Rederier fra denne og senere Perioder — Oprettelsen af Rederier fortsattes lige til Jerntæppet gik ned mellem Danmark og Verdenshavene! — og han redegjorde i ganske korte Træk for *Det østasiatiske Kompagnis* Tilblivelse og dets vidt forgrenede Virksomhed.

Til Slut udtalte Prinsen: Gang paa Gang har Danmark oplevet onde Tider, men hver Gang har vort Land rejst sig igen — og hvorfor? Fordi Folket viste Sammenhold, Flid og Energi. Nu er det atter mørke Tider. Skal vi ikke bruge dem til at dygtiggøre os, til at rejse vort Land paany? Der er een Ting, ingen kan læge fra os: Du Danskes Vej til Ros og Magt, sortladne Hav —

## GENERALKONSUL JOHAN HANSEN 80 AAR

Det er en af dansk Skibsfarts betydeligste Mænd, et af de Navne, der nu i Menneskealder — baaret baade af Far og Søn — har haft Klang i dansk saavel som fremmed Shipping, Generalkonsul *Johan Hansen*, Seniorchefen i Firmaet C. K. Hansen, som den 14. November fylder 80 Aar.

Generalkonsul Johan Hansen er desuden en af dansk offentligt Livs mest karakteristiske Profiler, levende interesseret som han er paa en lang Række Felter ikke blot indenfor Skibsfarten og det øvrige Erhvervs-liv.

Men naturligvis er det først og fremmest det over 80 Aar gamle Firma, hvis Leder han saa længe har været, at han har ofret Tid og Evner.

Den C. K. Hansenske Flaade har vist Flaget i alle Havne Verden over, til Tider har der været 42 Skibe i Søen, og selv om der har været Bølgegang til Tider — det hører nu engang Skibsfarten til — har C. K. Hansens Rederi en Position, der er saa grundfæstet som nogen Virksomhed her i Landet — og det samme menes paa den anden Side Nordsøen.

Johan Hansen har været knyttet til det af Bedstefaderen grundlagte Firma, fra han som 18aarig ung Mand i 1879 traadte ind paa Kontorerne efter den første Handelsuddannelse paa Akademiet »Institut Charlier« i Lausanne. Siden fulgte Ophold paa Rederikontorer i Storbritannien, Aar der fik den største Betydning for Johan Hansen. Han var først ansat i Leith hos Firmaet James Currie & Co. — i mange Aar C. K. Hansens Forbindelse — og siden hos Wm. Milburn & Co. i Newcastle on Tyne. Derefter tog han paany hjem til Danmark og gik ind i Faderens Forretning, hvor han i 1897 blev optaget som Kompagnon.

Generalkonsul Johan Hansen fik tidligt at føle, at det forpligter at være Indehaver af en Virksomhed, der havde en Tilknytning til Udlandet, som C. K. Hansen har haft det. Først skal nævnes, at Johan Hansen var Minister for Handel og Søfart i Ministerierne Neergaard og Holstein 1908—09. Han har altid — hvad der ikke kan forundre — været en af Liberalismens Talsmænd herhjemme, og det har siden ført ham ind paa politiske Poster i Kommunalbestyrelsen, og gjort ham til Kandidat ved Folketingsvalg. Hans store Forhandlingsevne, hans sikre, rolige Dømmekraft kom hurtigt til at spille en Rolle og gjorde, at man ønskede hans Indsats paa mange Omraader. Alene indenfor Skibsfarten er det ikke faa: Medlem af Direktionen for Bombebøssen, af Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforening, Dansk Forening for international Søret, Kronborg Musæet, Københavns Bunkerkul Depot og endelig i en Aarrække Næstformand i Københavns Havnebestyrelse. Naar dertil føjes, at Generalkonsul Johan Hansen har haft Sæde i mindst tyve Erhvervselskabs Bestyrelse og i Dansk-Engelsk, Dansk-Hollandsk, Dansk-Fransk Forening, været Formand for det kgl. Teaters Venner og for Dansk Kunstmuseum, Musikhistorisk Museum, ligesom han

har været Medlem af Grosserer Societetets Komité — ja, saa er hermed endda kun nævnt en Brøkdel af de af Hverv, han i Tidens Løb har paataget sig.

Fra det gamle Rom stammer Ordet *Patricier*, og det passer godt paa Johan Hansen. Det er han, men samtidig kan man anvende et mere moderne Ord om ham; han har i hele sin Færd i de mange Aar, han har spillet en fremtrædende Rolle indenfor Skibsfarten og i det hele taget i dansk offentligt Liv bestandig staaet som selve Sindbilledet paa en gentleman, en Mand af Borgerdyd med meget vidtspændende Interesser. Det vil paa hans store Højtidssdag blive sagt ham fra alle Sider, og vi vil fra Dansk Søfarts Tidende gerne være blandt dem, der ønsker Generalkonsul Johan Hansen til Lykke og gode Aar.

## NATIONALBANKENS BALANCE

Nationalbankens Balance for Oktober Maaned præges især af de til Statskassen indgaaede Midler ved Tegningen af »Beskæftigelseslaanet« foruden af den fortsatte Stigning i Bankens Tilgodehavender paa Clearingkonto.

Den samlede Balance er steget med 120 Millioner Kr. i Oktober og er nu 1983,6 Millioner Kr. Man maa derfor vente, at 2-Milliarder-Grænsen bliver overskredet meget snart.

Paa Aktivsiden er Clearingkonti med Udlandet forøget med 55 Millioner Kr. i Løbet af Oktober og udgør nu 766,3 Millioner Kr., hvoroverfor staar en Gæld paa 8 Millioner Kr., hvilket er 1 Million mere end ved Maanedens Begyndelse. Samtidig er Posten: Tilgodehavender hos »Forskellige Debitorer« vokset med 34,5 Millioner Kr. til 811,8 Millioner Kr., saaledes at Bankens samlede Tilgodehavender paa disse to Poster nu ialt udgør 1577 Millioner Kr.

Til Trods for den stadige Vækst i Bankens Tilgodehavender paa Clearingkonto og hos forskellige Debitorer, viser Nationalbankens Oktober-Balance ikke nogen Forøgelse paa Passivsiden i de private Bankers Indskud paa Folio-Konto; tværtimod viser denne Konto en Nedgang paa 87,5 Millioner Kr. til 686,1 Millioner Kr. Denne Nedgang skyldes utvivlsomt Indbetalinger i Forbindelse med Statslaanet, hvilket ogsaa giver sig Udtryk deri, at Finansministeriets Konto hos Nationalbanken er vokset med 158 Millioner Kr. til 239,6 Millioner Kr. i Oktober, efter at Kontoen allerede i September var forøget med 60 Millioner Kr. Naar Opgangen i Finansministeriets Tilgodehavender hos Nationalbanken er vokset med ca. 220 Millioner Kr. i Løbet af de to sidste Maaneder, medens de private Bankers Indskud paa Foliokonto kun er gaaet ca. 90 Millioner Kr. ned, kan Differencen delvis forklares ved, at Finansministeriet sandsynligvis har indfriet en Del sideløbende Skatkammerveksler, der har ligget hos de private Banker, i Forbindelse med Tegningen af »Beskæftigelseslaanet«. Iøvrigt maa det erindres, at de store Bevægelser paa Aktivsiden ellers vilde have haft en Stigning i Foliokontoen til Følge.

Seddelomløbet er vokset med 45,8 Millioner Kr. til 792 Millioner Kr.; en Del af denne Stigning kan betragtes som »normal« paa denne Aarstid som Følge af Skiftedagen 1. November, bl. a. med Lønudbetalinger indenfor Landbruget.

Nationalbankens Tilgodehavender hos Korrespondenter i Udlandet er gaaet 4,2 Millioner Kr. tilbage, og udgør nu 31,5 Millioner Kr., medens Gælden til Korrespondenter i Udlandet omtrent har været uforandret og beløber sig til 2,1 Millioner Kr. Guldbeholdningen har været uforandret og er bogført med 97,8 Millioner Kr. efter Møntlovens Guldris.

Til Afregning med Bankernes Check-Clearing er der i Oktober indleveret 1,257 Millioner Kr., hvilket omtrent er samme Beløb som i forrige Maaned.

## KANAL-PROBLEMET

Havnebestyrelsen skulde forleden tage Stilling til Udvalgsbetænkningen om den af Kommunen planlagte Udfyldning af Kanalen foran Christiansborg Slot. Der gives i den Udtryk for store Betænkkeligheder ved Udfyldningen, som dog anbefales, saafremt alle andre Muligheder for en Udvidelse af Pladsen foran Slottet var prøvet. Havnebestyrelsens Medlem-

mer delte saa at sige alle denne Betænkelighed, og hele Projektet blev Genstand for en lang Debat.

Havnebestyrelsesmødet indlededes iøvrigt med, at Overpræsident, Kammerherre Bülow holdt en Mindetale over Direktør August Holm.

Grosserer Rudolph Schmidt, Udvalgets Formand, redegjorde for Indstillingen. Grosserer Schmidt udtalte, at hvis Kanalens Hyttefæde flyttes, bliver Pladsforholdene i Kanalen som før; men man er klar over, at en Indskæring vil forandre Bybilledet. Man gaar i Udvalget ud fra, at det er en absolut Nødvendighed at foretage denne Indskæring, og kun i saa Tilfælde kan man gaa med til den.

Direktør Adler Svanholm rettede et skarpt Angreb paa Udfyldningsplanen. Han udtalte, at Udvalgsbetænkningen var blevet til under store Fødselsvanskeligheder, og han kunde ikke begribe, at Konklusionen var, at man overhovedet kunde gaa med til Planen. Man mener, man kun bør modsætte sig den, hvis den ikke er strengt nødvendig. Betyder det, at Københavns Kommune skal komme tilbage til Havnebestyrelsen og føre Bevis for, at det er nødvendigt at skære noget af Kanalen?

### ERHVERVENES LAANEFOND

Fra Erhvervenes Laanefond er udsendt Beretning for det 13. Regnskabsaar, der afsluttedes pr. 31. Marts 1941. Fonden optog i September 1940 hos et Konsortium bestaaende af Storbankerne og R. Henriques jr. et Laan paa 10 Mill. Kr., men samtidig er indfriet Restbeløbene fra de to Laan, som stammede fra 1928, nemlig 250,000 Dollars (932,500 Kr.) af det amerikanske Laan (oprindeligt 2,5 Mill. Dollars) og 1 Mill. Kr. af det 5 pCt. Laan af 1928, som oprindeligt var paa 10 Mill. Kr., og som er afdraget med 1 Mill. Kr. om Aaret. Endvidere er tilbagebetalt 7 Mill. Kr., som Fonden ved Udgangen af forrige Aar skyldte Finansministeriet, og dette i Forbindelse med Afdrag paa de øvrige Laan har bevirket, at de udestaaende Beløb er gaaet ned fra 25,7 til 25,5 Mill. Kr.

Omfanget af Fondens Udlaansvirksomhed vil iøvrigt nærmere fremgaa af følgende Oversigt:

	31. Marts	
	1940	1941
	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Laan til Industrivirksomheder .....	2,1	1,8
Laan til Haandværkere .....	1,6	2,3
Laan til Driftslaane foreninger for		
Landbrugere .....	5,8	4,8
Akkordlaan til Landbrugere .....	12,8	11,9
Laan til kriseramte Virksomheder ...	0,1	0,06
Laan til Fiskere .....	0,03	0,02
Laan til Gasgeneratorer i Lastautomobiler og Ruteomnibusser .....	—	2,2

Som det vil ses, er der Nedgang i Laanene til Industriadrivende, til Driftslaane foreninger for Landbruget, til Ak-

kordlaan til Landbrugere, til kriseramte Virksomheder (kun 62,000 Kr.) og til Fiskere (kun 18,000 Kr.). Derimod er Laanene til Haandværkere forøget, og der er kommet en helt ny Laanegruppe til, nemlig Gasgeneratorer i Lastautomobiler (2,178,000 Kr.) og Ruteomnibusser (37,000 Kr.).

I første Halvdel af Regnskabsaaet var Renten 5 pCt., derefter nedsattes den til 4,75 pCt. paa Grund af tilsvarende Sænkning af den effektive Rente af de af Fonden optagne Laan.

### AMERIKANSK SKIBSBYGNINGSPROGRAM

Chefen for De Forenede Staters Skibsfartskommision, Admiral Land, har ved en Pressekonference forelagt Programmet for Bygning af Handelsskibe i U. S. A. i de førstkomende Aar. Ifølge dette vil der i første Kvartal 1942 blive bygget 90 Skibe paa 1 Mill. Brutto Tons, i andet Kvartal 146 Skibe paa 1,4 Mill. Tons, i tredje 154 paa 1,65 Mill. Tons, i fjerde 184 paa 2 Mill. Tons og endelig i første Kvartal 1943 220 Skibe paa 2,27 Mill. Brutto Tons.

Admiral Land beregner, at fra Juli Maaned 1941 til Slutningen af 1943 vil 12,410,000 Tons d. w. ny Tonnage være indsat i Fart. Han tilføjede, at Bygningen af Skibene var gaaet hurtigere end beregnet.

Det meddeles fra New York, at der er afsluttet en Overenskomst med Bethlehem Steel Corporation om Bygning af nye Højovne, Koksovne og Pladevalseværk. Omkostningerne ved dette Projekt beløber sig til 55,78 Mill. Dollars. Nyanlæggene vil kunne producere 1,33 Mill. Tons Raajern, 1,19 Mill. Tons Koks og 180,000 Tons Staalblokke aarlig. Aarsproduktionen ved det planlagte Pladevalseværk ved Sparrow Point i Maryland er beregnet til 720,000 Tons. Alle Anlæg vil blive Defense Plant Corporations Ejendom, men de vil blive forpagtet af Bethlehem Steel Corporation.

### 25 AARS JUBILÆUM

Foreningen af Arbejdsgivere ved Odense Havn har paa Lørdag bestaaet i 25 Aar, men Dagen passer i Stilhed, idet Jubilæet, efter hvad der meddeles, ikke vil blive fejret.

Foreningens første Bestyrelse bestod af Grosserer Chr. Andersen, der var Formand, Konsul Th. Muus, Stevedør P. Simonsen, Mægler O. Friis og Grosserer P. L. Poulsen. Fem Aar efter Foreningens Oprettelse traadte Grosserer Chr. Andersen ud af Bestyrelsen, og derefter varetoges Formandsposten i syv Aar af Grosserer P. L. Poulsen. Den følgende Formand, Grosserer Paul W. Jensen, tiltraadte 1928, og han afløstes i 1930 af den nu fungerende Formand, Prokurist Boje, Firmaet Elias B. Muus. Bestyrelsen bestaar iøvrigt af Grossererne Carsten Petersen, der er Næstformand, Speditør Carl Hansen, Direktør Henning Nielsen og Direktør Suhr Henriksen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Bonita«s Søforhør

I Sø- og Handelsretten afholdtes forleden et langt Søforhør om Motorskibet Bonita's Forlis udfor Trälleborg, hvorved 21 danske Søfolk satte Livet til. De fire Overlevende: Kaptajn Farup, Tømmermand Fritz G. Hansen, Matros Hans G. Busk og Messedreng Bruno Hansen var alle til Stede.

Retten beklædtes af Retspræsident L. N. Hvidt, og som søkyndige Retsmedlemmer sad Kommandør Hartlung og Kaptajn Boeck-Hansen. Det svenske Rederi Meteor, der ejede »Bojan«, var repræsenteret ved Advokat Westmann, Göteborg, der var ledsaget af Højesteretssagfører Schjørring, medens Højesteretssagfører Gorrissen repræsenterede Forsikringselskabet Skuld.

Kaptajnen omtalte i sin Beretning, hvorledes den nu omkomne 3. Styrmand Jensen, der havde Vagt paa Broen, Klokken 3,48 kom styrrende ind i hans Kammer og raabte, at de var blevet paasejlet.

Kaptajn Farup skildrede dernæst, hvorledes hans Dør var blevet slaaet i af Vandmasserne, og hvorledes han havde reddet sig gennem en knust Rude. Ogsaa i Retten fortalte Kaptajnen, at han havde undladt at raabe om

Hjælp, før han fik Krampe, da han havde en Luge at klynge sig til, medens andre maaske drev hjælpeløse om.

Om den vagthavende Styrmand Magnus Jensen udtalte Kaptajnen, at han var saa dygtig og paalidelig, at han sølle sig lige saa rolig, naar Jensen var paa Broen, som naar han selv var der.

Om sin Redning fortalte Messedreng Bruno Hansen, at han havde hørt Maskintelegrafens, og ca. 1 Minut efter mærkede han Kollisionen. Inden han blev slynget gennem et Vindue, havde han hørt 3. Styrmand komme løbende hen paa Baaddækket, raabende:

— De Idioter, de Idioter.

Paa Spørgsmaalet om, hvad Lanterneføring, Bonita havde, svarede Kaptajn Farup, at der var to Toplanterner, to Sidelanterner og en Agterlanterne, der var afskærmet som foreskrevet i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 18. April 1941.

Højesteretssagfører Schjørring spurgte Kaptajnen, hvor Afskærmningen var foretaget. Kaptajnen oplyste, at Skibets Mestre havde ordnet Afskærmningen, der iøvrigt ikke var kontrolleret, men efter Kaptajnens Mening var fuldstændig forskriftsmæssig.

Højesteretsagføreren gjorde gældende, at de afskærmede Lanterner kun skal benyttes i danske Territorialfarvande; men Kaptajn Farup oplyste, at han i Holtenau havde faaet en tysk Instruks, der paabød Afskærmning i Natsejlads paa de saakaldte Tvangsruter — det vil sige Sejlruter, der er afmærket ved Bøjer eller Vagtskibe.

Løvrigt oplyste Kaptajnen, at Skibet paa hele Rejsen — fra Luleå og indtil Kollisionen havde haft Lanterne afskærmet af Forsiglighedshensyn, selv om det ikke var paabudt ved nogen Lov.

Da Kollisionen indtraf, gik Bonita for fuld Kraft, hvilket vil sige 9—9½ Knob, hvad der er det normale i fint og sigtbart Vejr. Til Slut afleveredes et Kort til Retten, hvori saavel Bonitas Kurs som Mærkebøjer og Vagtskibe er sat af.

Formanden for Maskinmesterforeningen, Maskinmester K. A. Rasmussen, spurgte, om det var muligt at faa oplyst, hvor haardt Skibet var lastet.

Kaptajn Farup oplyste, at det var lastet med 5449,5 Kiloton, hvilket var det sædvanlige, da Skibet havde et stort Kubikindhold. Det oplystes endvidere, at det var lastet til Ferskvandsmærkerne.

Medens alle rejste sig, udtalte Retspræsident Hvidt:

— Lad os mindes de gode danske Søfolk, der har sat Livet til, og lad os udtrykke vor Deltagelse med de Efterladte.

#### »Stockholm« skal sælges.

»Svenska Dagbladet« meddeler, at Svenska Amerikalinen skal have solgt den store nye 28.000 Tons Liner »Stockholm«, som netop er blevet færdigbygget paa Monfalcone-Værftet i Triest, til den italienske Stat.

Det er 5 Aar siden, at Svenska Amerikalinen lod Kølen lægge til »Stockholm«, der skulde være Sveriges største Skib. Det var projekteret til at skulle indsættes i Trafikken i 1939 samtidig med Verdensstillingen i New York, men der opstod en Kæmpebrand om Bord i Skibet, saaledes at Arbejdet blev betydeligt forsinket. Først nu er »Stockholm« endelig færdig, og selv om Meddelelsen om Salget maaske er forhastet, er der næppe Tvivl om, at de førte Forhandlinger fører til, at den store Nybygning overgaar til italiensk Flag.

#### Rederiet J. Lauritzen køber nyt Skoleskib

Rederiet J. Lauritzen har i disse Dage i Sverige købt en 3-mastet Motorskonnert »Dana« af Skärhamn, hidtil tilhørende Kapt. Emil Petterson.

»Dana«, der er bygget i 1919 paa Ring-Andersens Værft i Svendborg, laster ca. 230 Tons dw., og Skibet har en 100 HK Skandia Motor fra 1933. Prisen har været ca. 79,000 svenske Kr., og Overtagelsen har fundet Sted.

Det er Rederiets Hensigt at anvende »Dana« som Skoleskib, hvorved dets Flaade af lastførende Skoleskibe kommer op paa tre. »Dana« er noget større end de to andre og har Clipperstævn. I Løbet af Vinteren vil der blive foretaget visse Ænderinger ved Skibet for at skaffe gode Boligforhold for Eleverne, og samtidig vil det faa Riggen gjort større, saa det lige som Rederiet J. Lauritzens andre Skoleskibe faar Karakter af Topsejlskonnert.

#### Forenede Jernstøberier udvider Aktiekapitalen

Bestyrelsen for De Forenede Jernstøberier A/S meddelte forleden, at det paa et Bestyrelsesmøde er vedtaget, at det Aktiebeløb, 482,500 Kr., hvormed Aktiekapitalen foreslaas forhøjet paa en indkaldt ekstraordinær Generalforsamling, vil blive udbudt i Slutningen af November, med Fortegningsret for de gamle Aktionærer, saaledes at der for hver gammel Aktie paa 4000 Kr. kan tegnes 1000 Kr. ny Aktier. Tegningskursen er 105 pCt. De nye Aktier deltagere i Udbyttet for 1942. Tegningen sker gennem Den danske Landsmandsbank.

De Forenede Jernstøberiers Aktiekapital, der ved Overtagelsen i 1930 af Anker Heegaards A/S blev udvidet med 400,000 Kr. til 3,4 Mill., blev i 1932 nedskrevet med 200,000 Kr., 1933 med andre 200,000 Kr. og derefter i 1934 med 1,200,000 Kr., til 1,800,000 Kr. Ved Overtagelsen af Ulrichs Metalstøberi i 1939 udvidedes Kapitalen med 130,000 til de hidtidige 1,930,000 Kr., og vil altsaa nu yderligere blive forøget med 482,500 Kr. til 2,412,000 Kr. — Kursen for Selskabets Aktier var ved Begyndelsen af 1941: 105¼ pCt., siden da er den steget til ca. 140. Aktieudbyttet var for 1940: 5 pCt., for 1936—39: 6 pCt.

#### De unge Handelsmænds Uddannelse

Foreningen til unge Handelsmænds Uddannelse har holdt Aarsmøde paa Købmandsskolen med Overetsagfører Hede som Dirigent.

Formanden, Grosserer Aage Kunst, afslagde Beretning om Regnskabsaaret, der gaar fra August 1940 til 1. August 1941.

Under Eventuelt udtalte Skibsmægler V. Th. Sass Haabet om, at Shippingskolen, som paa Grund af Forholdene har ligget i Dvale et Par Aar, atter maa blive taget op.

#### Tunnel under Panamakanalen

Det meddeles fra New York, at der er ved at blive udarbejdet en Plan til en Tunnel under Panama-Kanalen. Arbejdet anslaaes til at koste 15 Millioner Dollars og vil vare 4 Aar.

#### Ankeret fra Columbus' Skib »Santa Maria«

Paa Haiti har man fundet et gammelt, rustent Anker, som laa inde i en Plantage. Efter at Videnskaben har set nærmere paa dette Fund, paastaas det nu, at Ankeret har tilhørt Columbus og har siddet paa Skibet »Santa Maria«, hvormed Columbus gjorde Farten over Atlanterhavet i 1492. Ankeret, der vejer ca. 300 kg, er blevet skænket til Columbus-Foreningen i Chicago, og det vil bl. a. blive et af Hovedpunkterne i den store Columbus-Udstilling, der er planlagt i San Domingo til næste Aar, hvor 450-Aaret for Amerikas Opdagelse og Columbus' Færd skal fejres. Senere vil Ankeret fra »Santa Maria« faa sin Plads i Columbus-Museet i San Domingo.

#### Bryggerierne iværksætter Ølrationering

Carlsberg, Tuborg og De forenede Bryggerier har fra den 1. November hver for sig iværksat en Rationering over for deres Kunder.

Af Pilsner- og Lagerøl vil der saaledes kun blive udleveret 70 pCt. af det Kvantum, der blev udleveret i November Maaned i Fjor. Af de andre svagere Ølsorter — Hvidtøl, Skibstøl, Maltøl, lys Pilsner o. l. — omkring 66 pCt. Rationeringen vil fra Bryggeriernes Side blive tilrettelagt Maaned for Maaned.

Aarsagen til, at denne Foranstaltning træffes, er Mangelen paa Raastoffer. Bryggerierne har faaet tildelt et mindre Kvantum Byg end før. Ogsaa har det spillet ind, at der i Sommer har været et ret betydeligt Forbrug — ikke mindst af Bajersk Øl.

Bryggerierne mener, at denne Foranstaltning vil kunne gennemføres uden Afskedigelse af deres Arbejdere, idet en gennemført Arbejdsfordeling i det væsentlige skulde muliggøre Beskæftigelse af den hidtidige Styrke.

Øl-Rationeringen vil muligvis ogsaa kunne gennemføres i den paatænkte Form uden Ulempe for Forbrugerne.

#### Lille Bælt-Overfarten

Lille Bælt-Overfartens Bestyrelse havde Møde forleden, hvor Direktør Arne Plum blev optaget som Bestyrelsesmedlem i Stedet for afdøde Direktør Thorvald Plum. Samtidig er fhv. Apoteker Strøberg valgt til Direktør for Selskabet og Formand i Bestyrelsen, medens Landstingsmand M. P. Sørensen er valgt til Næstformand, Isenkræmmer Otto Jepsen er indvalgt i Forretningsudvalget, og Frk. M. Breith har faaet meddelt Prokura.

#### Marstal-Galeasen »Ydun« sunket

Galeasen »Ydun« af Marstal, tilhørende Skibsreder P. Hansen, Marstal, og ført af Skibsfører Herbert Hansen, er forleden blevet sejlet ned paa Horsens Fjord af Damperen »Hans« af København. »Ydun« sank straks. Mandskabet blev optaget af »Hans« og ført tilbage til Horsens. Skibet, der er forsikret i Søassurancen »Ærø«, lastede 49 Brutto Tons.

#### Sømandsmissionen fylder 25 Aar

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne har nu af Justitsministeriet faaet bevilliget en »Mærkedag«, nemlig den 12. Marts næste Aar, hvor Missionen fylder 25 Aar.

Paa denne Dag vil der rundt om i Landet blive solgt et Anker à 25 Øre Stykket. Pengene gaar til Sømandsmissionens Arbejde.

#### Oprettelse af en schweizisk Handelsflaade

Det schweiziske Tidsskrift »Transport« har for nylig bragt en Omtale af Schweiz som Søfartsland.

Det fremgaar heraf, at Tanken om Oprettelsen af en Handelsflaade under schweizisk Flag gaar 80 Aar tilbage i Tiden. Den blev særlig aktuel under Verdenskrigen, men blev dog den Gang opgivet som Følge af, at det i visse Kredse blev belivet, at et Land som Schweiz, der ingen Kyststrækning besidder, folkeretligt skulde være berettiget til at have sin egen Flaade. Denne Hindring blev ryddet af Vejen under den internationale Samfærdselskonference i Barcelona i 1921, hvor det blev fastslaaet, at og

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

saa Stater uden Havkyst skulde være berettigede til at etablere en Handelsflaade under eget Flag.

Da Forsyningssituationen i Schweiz i Løbet af denne Krig blev mere og mere alvorlig, blev Spørgsmaalet mere aktuelt end nogensinde før; der blev nedsat en Kommission, som skulde søge at rydde de alvorligste praktiske og retlige Vanskeligheder af Vejen, og den 9. April 1941 kunde Forbundsraadet vedtage en Lov betitlet »Forbundsbeslutning om Havskibsfart under det schweiziske Flag«, hvormed Schweiz indtraadte i de søfarende Staters Rækker.

I Henhold til nævnte Lov oprettes et Skibsregister og et Indregistreringskontor i Basel. For at kunne blive optaget i Skibsregistret og dermed erhverve Ret til at sejle under schweizisk Flag maa en Række Beløbninger være opfyldte, bl. a. skal Mandskabet bestaa af Personer af schweizisk Nationalitet eller hidrørende fra neutrale Lande. Samtidig er en Række internationale Konventioner om forskellige Søfartsforhold, der ikke hidtil har været undertegnet af Schweiz, blevet erklæret for forbindende for de schweiziske Skibe.

#### »Benedikt«s Kollision

Den 29. Oktober var Det Forenede Dampskibs-Selskabs »Benedikt« ude for en Kollision med et Par Ankerliggerne ved Udbyhøj. Damperen var paa Vej fra København til Randers. Under et Søforhør i Sø- og Handelsretten oplyste »Benedikt«s Fører, Kaptajn C. H. Smed, at der var ualmindelig haard Storm og Strøm, hvorfor Skibet mistede Styringen i det smalle Løb, hvor Ankerliggerne laa. Han slog fuld Kraft bak, men Sammenstødet var uundgaaeligt. »Benedikt« kolliderede først med Motorsejleren »Agnete« af Køge, som fik en mindre Lækage, hvorfor Damperen lagde sig langs Siden af »Agnete«. Men saa kom de begge i Drift og tørnede mod Motorskibet »Howe« af Hamborg, som ligeledes laa for Anker. »Howe« fik Riggens beskadiget.

#### De danske Skibe i Chile

Tre af de fem danske Fragtdampere, der er blevet beslaglagt af Chile, er blevet lagt op i Henhold til en Arrestforretning foretaget som Følge af de danske Besætningers Krav om Betaling af Hyre. Det drejer sig om de danske Skibe »Lotta«, »Frida« og »Selma«, der nu er omdøbt til »Tolten«, »Rapel« og »Elqui«, efter hvad der meddeles fra Valparaiso.

#### Navneforandring

Rederiet J. Lauritzen, der som meddelt vil ændre en Del af Skibenes Navne, saa de bliver ensartede, har anmeldt at Damperen »Harriet« af Esbjerg nu hedder »Hedda«.

#### A/B Otto Hillerström

Aktiebolaget Otto Hillerström, Helsingborg, har fra 1. Oktober overtaget den af Speditions- og Skibsmæglerfirmaet Bernhard Bergh & Co. i Helsingborg drevne Virksomhed.

#### Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek har modtaget følgende Bidrag: Fra Burmeister & Wain Kr. 1,000 og fra Aalborg Værft Kr. 1,000. Fra Københavns Havn Kr. 200, fra Pensions- og Livrenteinstituttet af 1919 Kr. 200, Antikvar Carl Julius Petersens Hjælpefond Kr. 200. Fra Esbjerg Hermetikfabrik Kr. 150 og Assurance Compagniet Baltica Kr. 150. Næstved Kommune har forøget sit aarlige Bidrag fra Kr. 100 til Kr. 200, og Dansk Sejlskibsrederi-Forening har ligeledes givet 200 Kroner. Dansk Sø-Restaurations-Forening, Amagerbanken og Livsforsikringselskabet Hafnia har hver givet 100 Kroner.

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

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

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

Endvidere er der modtaget Bidrag fra Frederikshavns Værft og Flydedok, Søfyrbødernes Forbund samt fra Vejle, Frederikshavn og Odense Kommuner.

#### Venezuelansk Skibskøb

Den venezuelanske Regering har købt de to Dampere »Durazzo« og »Bacinin Padre«, som ligger i de venezuelanske Havne Maracaibo og Puerto Cabello. Sidstnævnte Skib er et Damptankskib.

#### Skibsbestillinger

Far Malmø meldes, at Kockums Mek. Verkstad har afsluttet Kontrakt med et tysk Rederi om Bygning af to Motorskibe paa hver 9,900 Tons d.w. Det ene Skib skal leveres inden den 31. Juli og det andet inden den 30. September 1943.

#### Kalendere for 1942

C. Ferslew & Co. har udsendt en Dyrekalender 1942, en Nationalkalender 1942, en Billedagenda 1942 og en Lomme Agenda 1942, og alle i det stilfulde Udstyr, der præger ethvert Arbejde fra den ansete Virksomhed. De forskellige Kalenderes Billedstof er ualmindelig velvalgt, og i Lommebogen er der en Række udmærkede praktiske Oplysninger.

#### Forhyringskontorerne

Handelsministeriet har meddelt Assistent ved Forhyringskontoret i København K. A. Hansen Afsked og ansat ham som Forhyringsmand ved Forhyringskontoret i Aarhus.

#### To Jubilæer i Redningsvæsenet

Baadmand ved Redningsstationen Slettestrand Marinus Pedersen fejrede forleden sit 25 Aars Jubilæum i Redningsvæsenets Tjeneste. Marinus Pedersen er kendt af mange Københavnerne, idet han tillige driver et Sommerhotel.

Ligeledes fejrede Betjeningsmand ved Redningsstationen Fjand Jens Marinus Jensen fornylig sit 30 Aars Jubilæum i Redningsvæsenet.

#### 70 Aar

Tidligere Fører i Rederiet C. K. Hansen, Kaptajn J. Mathiasen, fyldte Mandag den 3. November 70 Aar. Kaptajn Mathiasen forlod Søen for en halv Snes Aar siden.

### KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

#### KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENTSELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

**Vanddybder:** Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglsøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforordenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. 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 Skibsforordenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Selskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons. Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødser ved Havnen og i Fyrakibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T.. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: 1 Havnen 1,60 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. 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.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 6,00 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket, Havnen kan beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Selsk. 24 Øre, Selsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering uformod. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Løds!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losning- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Filager ved Toldboden.

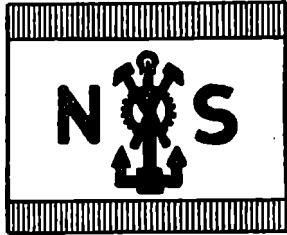
## FAABORG

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Selskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# 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.

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

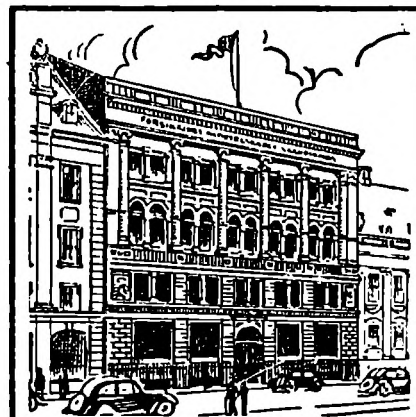
LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

Tegn Deres  
Forsikringer  
i

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN.  
TELEFON C.9316

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

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

TELEFON 8040 (3 Linier)      TELFR. -ADR.  
 STATSTELEFON 13      »BERGSMITHS»

KALUNDB

**JØRGEN SCHULTZ**  
 Statsautoriseret Skibsmægler  
**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON      TLGR. ADR.  
 NO. 4. 601.      SCHULTZ

**Rasmus Christensen**  
 Statsautoriseret Skibsmægler  
**AARHUS**

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

KOLI

**A. G J Ø R D I N G**  
 KOLDING  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE  
 AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING    TELEFON NR. 180 06 1811

**AUG. O. HERLØV**  
 Statsautoriseret Skibsmægler  
 Dynkarken 2  
**AARHUS**

Telefon: 6280      Telegr.-Adr.:  
 Privat: 4628      „NAVIGATION“

MARIÆ

**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

ASSENS

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

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

RANJ

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
 INDEHAVER: FRANZ BACH  
 STATS-AUTORISERET SKIBSMÆGLER  
**RANDERS**

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71  
 Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 BEFRAGTNINGSFORHETNING  
 SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN      Telefon Nr. 9 & 608

**CARL HASSAGER & CO**  
 Indehaver V. H. NISTED  
 Statsautoriseret Skibsmægler  
**RANDERS**

Telefoner 91 & 92      Telegr. Adr. „Hassager“  
 Statstelefon 17

FREDERICIA

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

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

RUDKØJ

Erik Andersens Eftf.  
**K. H. FRIIS**  
 statsautoriseret Skibsmægler  
**RUDKØBING**

Telgr.-Adr.: „Skibsmægleren“  
 Telefoner: 169 - 173

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**HOBRO**

TELEFON 418      TELGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDB

**A. E. SØRENSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 45

FREDAG 14. NOVEMBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Fire af denne Verdens Mægtige har talt i den forløbne Uge. Stalins og Præsident Roosevelts Taler var nærmest beregnet for »home consumption«, men derimod indeholdt saavel Winston Churchills Mansion House Tale, som Rigskansler Hitlers München Tale forskellige Punkter som haade ud fra et storpolitisk og fra et shippingmæssigt Standpunkt er af betydelig Interesse.

I den Tale som Churchill holdt i Anledning af den nye Lord Mayors Overtagelse af sit Embede udtalte han bl. a., at saafremt de Underhandlinger, der føres mellem Japan og U. S. A. ikke skulde føre til noget Resultat, og at U. S. A. af den Grund skulde se sig nødsaget til at erklære Japan Krig, saa vilde en britisk Krigserklæring til Japan følge indenfor samme Time, og tillagde, hvad der gav denne Udtalelse yderligere Vægt, at den britiske Flaades Stilling nu var saadan, at den igen vilde være i Stand til at detachere stærke Kræfter af svære Enheder med dertil hørende Hjelpekibe til det indiske Ocean og det fjerne Østens Farvande for der at beskytte britiske Interesser. For Fredens Skyld maa det haabes, at denne Klarlæggelse af det britiske Imperiums Stilling til Stillehavsproblemerne ikke vil være uden Virkning i Japan, selv om der i de indtil nu foreliggende Udtalelser fra japansk Side ikke er meget der tyder paa japansk Imødekommenhed overfor de angelsaksiske Stormagter.

Ogsaa Hitlers Udtalelser, der drejede sig om Slaget om Atlanterhavet og blev fremsat i Relation til Roosevelts »shoot at sight« Ordre til den amerikanske Marine var særdeles bemærkelsesværdige, idet han sagde: »Ethvert Skib, der bringer Krigsmateriel, altsaa Materiel til at dræbe Mennesker, vil blive torpederet«, og senere i samme Afsnit af Talen: »Herr Præsident Roosevelt har befaleet sine Skibe at skyde paa tyske Skibe, naar de ser dem. Og jeg har befaleet de tyske Skibe ikke at skyde paa de amerikanske Skibe, naar de ser dem, men naar et tysk Skib bliver angrebet, har det Ordre til at forsvare sig.« Under Forudsætning af, at de her fremhævede Udtalelser er rigtigt refererede, betyder de en ikke uvæsentlig Modification af tidligere tyske Udtalelser om, hvad der vilde ske med de Skibe, der kom foran et tysk Torpedør indenfor den af Tyskland deklarerede Farezone, og de er derfor utvivlsomt ogsaa blevet studeret med betydelig Interesse i Washington, hvor Spørgsmaalet om hvilke amerikanske Forholdsregler, der skal træffes, saasnart Neutralitetlovens Ændringer er vedtaget, vil blive aktuelt. Endnu foreligger der ingen officiel amerikansk Reaktion overfor de ovennævnte nye tyske Grundsætninger for Behandlingen af de amerikanske Handelsskibe, der maatte komme til at besejle Atlanterhavet, og indtil en saadan foreligger, er det vanskeligt at se, om Hitlers Udtalelser kan danne Grundlaget for en Afspænding mellem Tyskland og Staterne.

Søkrigen fortsættes iøvrigt med usvækket Energi. I Atlanterhavet er tyske Undervandsbaade og Flyvemaskiner særdeles aktive, og fra Middelhavet opgiver Italienerne selv, at de har mistet et betydeligt Antal Skibe, der var paa Vej til Libyen, som Følge af en-

gelske Flaadeoperationer. Hvorledes Tonnagestillingen vil være, naar Krigen engang er forbi, er der ingen der ved, men det er troligt, at flere Lande, som tidligere var højt oppe i Rækken af søfarende Nationer, tonnagemæssigt set vil gaa betydeligt svækket ud af Krigen, idet deres Resourcer af Raamaterialer ikke rækker til baade at producere Krigsmateriel og erstatte deres krigsforliste Handelsskibe med Nybygninger.

Om Stillingen paa de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun sparsomme Oplysninger. De engelske og amerikanske kontrollerede Markeder nævnes praktisk talt ikke mere, og i de frie Trades cirkulerer der vel nok mange Ordre, men hvad der rapporteres af positiv Forretning er omtrent lig Nul. Af de foreliggende Noteringer skal nævnes: Hørfra River Plate/Oakland, \$27, lignende Ladning Santa Fe/New York, \$22, Kul Hampton Roads/Rio, \$8.50, Fertilizers Baltimore Durban, \$20, og for en Ladning Korts fra Philipinerne til San Francisco blev der betalt \$21.50. I fri Trade noteres uforandret \$55 for Korn fra River Plate til Lissabon, og 110 Cents for Korn Northern Range Lissabon.

I vore hjemlige Farvande er der ingen væsentlige Forandringer at notere. Der er stadig en lang Række Ordre for tysk Regning, saavel i tysk Kystfart, som fra Østersøen til Tyskland, og fra Tyskland til nordiske Destinationer, men Rateniveauet er uforandret. I Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har der været jævn god Aktivitet.

### NATIONALBANKENS UGEBALANCE

Nationalbankens Ugebalance pr. 8. November viser enkelte større Forskydninger i Relation til Balancen ved Udgangen af Oktober. Totalbalancen mangler nu kun godt 3 Millioner i at naa op paa Milliarder. Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet er i øvrigt vokset med 19 Mill. til 785 Mill. Kr., medens forskellige Debitorer er gaaet ned med 5 Mill. til 992 Mill. Kr.

Paa Passiv siden bemærkes en Nedgang paa 41 Mill. Kr. i Seddelcirkulationen, som derefter udgør 750 Mill. Kr. Indskud paa Folio, Konto-Kurant etc. er steget med 56 Mill. og er dermed naaet 33 Mill. Kr. over Milliarder.

Gælden til forskellige Kreditorer er formindsket med 4 Mill. til 55 Mill. Kr., og Gælden paa Clearing Konti med Udlandet er steget med 2 Mill. til ca. 10 Mill. Kr.

### KRIGSFORSIKRINGSPRÆMIERNE FOR VAREFORSENDELSER NEDSAT

Den sidste af Dansk Krigs-Søforsikring for Varers Præmietariffer udsendtes den 26. Maj 1941 med Gyldighed fra den 27. Maj. Nu har Dansk Krigs-Søforsikring for Varer udsendt en ny Præmietarif, gældende fra den 11. November, og ifølge denne er der foretaget en Nedsættelse af de hidtil gældende Præmier.

De nye Præmier, som altsaa gælder for Afsejling fra og med den 11. November og indtil videre, er følgende (de gamle Præmier anføres i Parentes til Sammenligning):

1. Mellem danske Havne, indenfor Skagen  $\frac{3}{4}$  % ( $\frac{2}{10}$  %) I de Tilfælde, hvor en Forsendelse mellem danske Havne indenfor Skagen be-

staar af flere Søtransporter, og een af disse er en Rejse til eller fra Bornholm, beregnes der særskilt Præmie for de to Afsnit af Forsendelsen, saaledes at Præmien for Tiden vil være  $\frac{1}{2}$  % ( $\frac{3}{4}$  %) for en saadan Forsendelse.

2. Mellem Helsingør—Helsingborg og København—Malmø eller vice versa....  $\frac{1}{2}$  % ( $\frac{3}{8}$  %)
3. Gedser—Warnemünde eller vice versa  $\frac{1}{2}$  % ( $\frac{3}{4}$  %)
4. Mellem dansk Havn, indenfor Skagen, og Østersøhavne, excl. Havne ved den finske Bugt .....  $\frac{3}{4}$  % (1 %)
5. Mellem dansk Havn, indenfor Skagen, og Havne paa Sveriges Syd- og Vestkyst samt Havne i Norge indenfor Linnien: Skagen—Lindesnæs .....  $\frac{3}{4}$  % (1 %)
- 6a. Mellem dansk Havn, indenfor Skagen, og Havne paa Norges Vestkyst til og med Bergen .....  $1\frac{1}{2}$  % (2 %)
- b. Havne Nord for Bergen ..... 2 % (2 %)
7. Mellem dansk Havn, indenfor Skagen, og tyske Nordsøhavne, via Kielerkanalen .....  $1\frac{1}{2}$  % (2 %)
8. Mellem dansk Havn, indenfor Skagen, og Delfzijl, via Kielerkanalen .....  $1\frac{1}{2}$  % (2 %)
9. Mellem dansk Havn, indenfor Skagen, og Rotterdam og Antwerpen, via Kielerkanalen .....  $2\frac{1}{2}$  % (3 %)

Forsendelser ad andre Ruter end de ovenanførte skal i hvert enkelt Tilfælde forelægges Instituttet til Godkendelse. I Tilfælde af Godkendelse bliver Forsikringen samtidig specialtariferet.

## AARHUS HAVN

Aarhus Havns Drift i 1940 behandles i en Redegørelse, der i disse Dage er udsendt og hvori det om Skibsfarten hedder:

Efter en forholdsvis mild December Maaned i 1939 og efter et Par milde Uger i Januar 1940 med overvejende vestlige Vinde, men med tiltagende Nattefrost, gik Vinden om i Øst, og den 16. Januar begyndte der Isdannelse i Bugten.

Indtil 21. Januar var Skibsfarten uhindret for Dampere, men vanskelig for Sejlskibe. Fra 22. til 28. Januar: Vanskelig for svage Dampere, lukket for Sejlskibe. 29. Januar er Sejlads kun mulig for kraftige Dampere. 30.—31. Januar er Sejlads kun mulig for Dampere med Isforsterkning, og 1. Februar kun med Isbryder. 2.—8. Februar holdes Skibsfarten i Gang med Isbryder; men fra 9. Februar er al Sejlads onhørt indtil Fredag den 23. Februar, da »Aalborghus« afgik Kl. 9 og først naaede København Søndag Aften. Den 24. Februar ankom »Hans Broge« Kl. ca. 16 efter 32 Timers Sejlads. Herefter bedredes Situationen, og den 4. Marts drev Isen fra Kysten. Den 5. Marts var Bugten isfri.

Der har altsaa været Is fra 16. Januar til 3. Marts, i alt 48 Dage, og Skibsfarten har været lukket fra 9. Februar til 22. Februar, i alt 14 Dage, i hvilket Tidsrum Kattegat ogsaa var fyldt med Is til helt ud i Skagerak.

I Isperioden benyttedes Havnens Baade S/S »Aros« og M/S »Ara« hovedsagelig til at holde Isen i Havnen brudt og til at assistere Skibe ved Anlæg til Bolværk.

S/S »Hermes« assisterede i Tiden 22. Januar til 9. Februar, da Isen blev saa stærk, at Baaden ikke kunde gaa ud af Havnen, 40 Rutebaade og 25 Fragtskibe ud eller ind. Af disse blev 1 Skib indbragt fra Tunø, 2 fra Sletterhage, 1 fra Molshoved, medens 1 bragtes ud til Sletterhage. Desuden assisterede »Hermes« flere Skibe ved Forhaling inden for Havnens Omraade.

7 Gange blev der brudt Rende til Sletterhage.

Den 22. Februar sank »Hermes« ved Kaj 12, i hvilken Anledning S/S »Thora« den 28. Februar lejedes af A/S N. C. Monberg. Den gjorde nogen Gavn ved at bryde Is i Havnen og assistere Skibe ved Anlæg og Forhaling i Havnen. Den holdtes i Drift som Bugserbaad indtil 26. Marts.

Efter flere Henvendelser til Statens Iskontor blev Statens Isbrydere S/S »Bryderen« og S/S »Thor« den 29. Januar sendt til Assistance her; men ingen af Baadene naaede frem, idet de den 30. Januar begge sad fast i Isen, »Bryderen« ud for Endeløve og »Thor« Øst for Hjelm. Endelig den 3. Februar ankom Isbryderen »Storebjørn«, den assisterede Rutearten og indbragte desuden 2 Kulbaade samt Isbryderen »Thor«; endvidere bragte den en Eksportbaad ud til Sjællands Odde. »Storebjørn« bistod da Rutearten indtil 8. Februar — altsaa i 6 Dage — hvorefter den kaldtes til det nordlige Kattegat.

Da Færgeforbindelsen over Storebælt var standset, gennemførte Statsbanerne fra 2. til 8. Februar 6 Dobbeltture mellem Korsør og Aarhus med Færgerne »Storebælt« og »Nyborg« og 1 Dobbelttur med S/S »Freja«. Ved Hjælp af Havnens 25 Tons Kran paa Gasværkskajen udlossedes fra Færgerne 147 Jernbanevogne med 1117 Tons Gods og indlossedes til Færgerne 150 Jernbanevogne med 1031 Tons Gods.

Der indkom 2,077 Damp- og Motorskibe paa 702,504 R.T.N. og 1,386 Sejl- og Sejlmotorskibe m. m. paa 56,057 R.T.N. eller i alt 3,463 Fartøjer paa tilsammen 758,561 R.T.N.; der udlossedes i alt af samtlige indgaaede Skibe 781,721 Tons Gods, og der indladedes i samtlige udgaaede Skibe 143,741 Tons Gods. Heri er inkluderet Stenfiskerfartøjer, tilsammen 545 Damp- og Motorfartøjer paa 28,697 R.T.N. og 183 Sejlfartøjer paa 4,792 R.T.N., som har udlossen i alt 115,133 Tons Sten- og Grusmaterialer.

Sammenlignet med Opgørelsen for 1939 viser dette, naar der ses bort fra Stenfiskerfartøjerne, følgende Forandringer i:

Det samlede Antal indgaaende Skibe ..	43,0 pCt.	Nedgang
Den samlede indgaaede Tonnage ....	52,4	»
Den samlede udlossede Ladning .....	43,5	»
Den samlede indtagne Ladning .....	28,0	»
Den samlede udlossede og indtagne		
Ladning .....	41,2	»

I Trafikken med Stenfiskerfartøjer er sket følgende Forandringer:

For Antallets Vedkommende .....	35,3 pCt.	Nedgang
For Netto-Register-Tonnagens Vedk. ..	31,1	»
For de udlossede Materialers Vedk. ..	25,9	»

Den voldsomme Nedgang i Trafikken maa væsentlig søges i den strenge Isvinter, der er omtalt foran, og i Begivenhederne den 9. April, der standsede al Trafik udenfor Kattegat, Østersøen og Baltikum.

## NORDISK SKIBSREDERFORENINGS BERETNING

Nordisk Skibsrederforening (Rettsvern) har fra Oslo udsendt Beretning og Regnskab for 1940.

Generalforsamlingen 1940 var oprindeligt tænkt henvendt til Stockholm, men blev paa Grund af Forholdene holdt i Oslo 27. November i Fjor. 950 Stemmer var repræsenteret.

Formanden refererede den Ordning som var truffet med det svenske Styre paa Grund af Vanskelighederne ved at faa Rejsetilladelse, hvorefter Svenskerne havde holdt Møde i Sverige og taget Stilling til de Spørgsmaal, der skulde behandles. Tilsammen var i 1940 indmeldt 4.050.669 Tons fordelt paa 1148 Skibe mod 4.257.545 Tons i 1939. Antallet af personlige Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 74.

Ved Udgangen af 1940 havde Foreningen til Behandling ca. 1100 Sager. Heraf var 94 indbragt for Retten eller for Voldgift for Foreningens Regning. I 1940 blev der overtaget 39 nye Sager og i samme Aar blev der afsluttet 41 Processer, hvoraf 11 blev vundet, 22 forligt eller ordnet, 8 tabt eller opgivet.

Den hektiske Virksomhed ved Kontoret som var begyndt ved Krigsudbrudet i September 1939 fortsatte de første Maaneder ind i 1940. Efter Invasionen i Norge den 9. April 1940 blev Stillingen helt forandret. Til at begynde med var al Forbindelse med Udlændet afbrudt; efterhaanden opnaaedes dog Postforbindelse med en Del Lande, men med dem Tyskland var i Krig med forblev Forbindelsen afbrudt. De mange Sager Foreningen havde til Behandling i England kunde der saaledes ikke gøres noget ved og det samme gjaldt Frankrig. Et af de Lande hvor der var flest Sager til Behandling var U. S. A., og med Amerika kunde der paa et tidligt Tidspunkt optages Post- og Telegrafforbindelser og Behandlingen af de verserende Sager kunde nogenlunde normalt opretholdes. Krigssituationen har dog ogsaa for de amerikanske Domstole medført øget Virksomhed, saa det tager længere Tid at faa Dom i Sagerne.

Af Sager af mere almindelig Interesse som har optaget Kontoret i 1940 kan nævnes de mange om forskudsbetalt Fragt for Rejser som ikke kom til Udførelse. Disse Spørgsmaal blev nævnt allerede i forrige Aarsberetning, hvor der blev redegjort for at Spørgsmaalet var om den almindelige Klausul »Freight payable on signing Bills of Lading and not returnable ship and/or cargo lost or not lost« blot skal kunne paaberaabes, naar Skibe og Last gaar tabt, eller om den ogsaa beskytter Rederne, naar Lasten er indtaget og Konnossement udstedt, men Forholdene gør, at Rejsen ikke kan udføres. Disputen er naturligvis i første Række mellem Rederen og Befragteren, men da den sidste som Regel vil holde sig til sin Assurandør, er det blevet Assurandørerne, som er mest interesseret og som i stor Udstrækning har overtaget Sagerne.

I Forbindelse med Nybygningskontrakter opstod mange Spørgsmaal mellem Rederne og Skibsbyggerne i Anledning af den store Stigning i Byggeomkostningerne. Afgørelser i de Sager er afhængig af de specielle Klausuler i de enkelte Kontrakter, som kan variere ganske betydeligt. I Følge en Voldgiftsdom afsagt i København i en saadan Sag blev Rederen dømt til at betale Udgiftsstigningen i Hænhold til den Krigsklausul, som var benyttet i det Tilfælde.

I Norge er der nu praktisk talt kun en Befragter, nemlig Statens Skipsfartsdirektorat som slutter Skibene paa Tid. Som Grundlag for Befragtingen benyttes Ballime 1939 Certepartiet, men der er foretaget saa mange Forandringer og Tilføjelser, at Befragtingen har lidet tilfælles med den vanlige Form for Tidsbefragting.

Direktør *Dybwad* nævnte i sin Redegørelse paa sidste Generalforsamling en Del Sager, som var opstaaet om hvorvidt Tidsbefragting skulde ophøre, naar Skibene mens de seilede paa Tidscerteparti til Skipsfartsdirektoratet blev rekvireret af de tyske Myndigheder. Afgørelsen i den Voldgiftsdom der blev taget op gik ud paa, at saa længe Tidscertepartiet var i Kraft, maatte Tidsfragten betales saaledes at det blev Tidsbefragterne som vilde faa Krav paa den Erstatning, som Rekvirenten maatte betale for Brug af Skibet. Nogen praktisk Betydning for lignende Spørgsmaal i Fremtiden har Dommen imidlertid ikke faaet, da Befragterne senere forandrede Certepartiets Betingelser derhen, at Befragterne i Tilfælde af Skibets Rekvirering har Ret til at vælge om Certepartiet da skal suspenderes.

En Sag for m.s. Toledo som blev refereret i forrige Beretning, gjaldt et vigtigt Principsspørgsmaal, som var til Afgørelse for amerikanske Domstole, om Rederiet skulde være ansvarlig overfor Tidsbefragteren for Følgerne af at Skibet ved Leveringen paa Timecharter havde en skiult Fejl. Dommerne i første Instans havde frikendt Rederiet paa Grundlag af Bestemmelsen i Producecertepartiet, som fritager Rederiet for Ansvar for »all accidents of machinery«. Befragterne appellerede Dommen, men der er nu faldet Afgørelse ved Appelretten som opretholdt Dommen.

En interessant Sag om Kancellering under Balcon-Certepartiet har været Genstand for Foreningens Voldgift: Et Rederi som bortfragtede sit Skib i Begyndelsen af November 1939 fra Immingham til Halden med Kul kancellerede i Slutningen af November under Henvisning til Fareforegelsen efter Udlægningen af magnetiske Miner udfor den

engelske Østkyst. Søfartsloven giver som bekendt Anledning til at ophæve en Aftale, naar det viser sig, at Krigsfaren er blevet væsentlig forøget efter at Aftalen er sluttet. Rederiet fik Medhold i at den nævnte Omstændighed repræsenterede en væsentlig Fareforøgelse i Lovens Forstand. Befragterne hævdede, at Kancelleringen var sket for sent, men Foreningen fandt, at en Uge efter den første Meddelelse om de magnetiske Miner ikke kunde siges at være for sent, da Rederiet maatte have Anledning til at se Virkningerne af det nye Faremoment og eventuelt konferere med Kaptajnen, før det kunde tage Standpunkt til om det gav ham Kancelleringsret.

Et andet Kancelleringsgrundlag forelaa ogsaa i Sagen, og det blev af særlige Grunde afgjort først. Da Skibet var forsinket blev Lasten, som det havde faaet Stem for, disponeret paa andet Hold og Rederiet mente, at det ikke havde nogen Forpligtelse til at indtage anden Kullast. Heri fik det ikke Medhold, da Befragterne ikke fralagde sig Ansvar for Opholdet og Klausul 9 B og C derfor ikke kom til Anvendelse.

Efter Krigsudbrudet i September 1939 begyndte man at faa Sager ind om den Lodsbetaling der blev forlangt ved den norske Kyst, som Rederne fandt overdreven høj. Man fandt det rimelig at Lodserne skulde have nogen Ekstrafortjeneste, men der var ingen særlig Krigsrisiko i disse Farvande i Krigens første Tid, og alligevel var Lodsernes Krav i mange Tilfælde steget til det mangedobbelte. Efter 9. April blev Risikoen selvfølgelig øget, men Rederne mente at et Krigstillæg maatte ligge paa samme Niveau som Søfolkene, dog taget i Betragtning at Søfolkene var ulykkesforsikrede, hvad Lodserne ikke var. Lodsregninger var i mange Tilfælde urimelig høje, og Foreningen tog nu et Par Sager op som Prøvesager med Paaberaabelse af de almindelige Prisforskrifter og Trustlovens § 13 om Forbud mod utilbærlig Prisberegning. Dommen foreligger endnu ikke.

Et ganske interessant Forløb fik en Sag, som blev bragt til heldig Afslutning i 1940. I Januar 1940 var Skibet paa Rejse fra svensk til norsk Havn og maatte paa Grund af Isvanskeligheder gaa ind til Trelleborg, hvor det fremdeles laa 9. April, idet Isvanskelighederne først ophørte nogle Dage senere. Da Skibet paa Grund af Begivenhederne ikke kunde fuldføre Rejsen, udleverede Kaptajnen Lasten til Afskiberne mod disses Garanti. Konnossementsindehaverne i Norge forlangte fuld Erstatning for Lasten under Henvisning til, at baade Lasten og Fragten var betalt, Rederiet var derved kommet i den Situation, at det kunde blive dømt i Norge og maatte søge sin Regres i Sverige. Tilfældigvis fik Kontoret Rede paa, at Afskiberen hos en Tredieperson i Norge havde et større Tilgodehavende som man tog Arrest i for Regreskravet under den Garanti som Afskiberne havde afgivet. Man opnaaede derved, at Afskiberne sendte deres Repræsentanter til Oslo hvor de efter Konference med alle interesserede Parter, deriblandt ogsaa Ansvarsassurandørerne, opnaaede en tilfredsstillende Ordning, men Sagen er et nyt Eksempel paa, hvor farligt det er at udlevere Last udenfor Bestemmelsesstedet uden at faa Konnossementerne tilbage.

Endvidere fortsætter Foreningens store Arbejde med Prisesagerne.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Svensk Damper krigsforlist

Ifølge Meddelelse til Rederiaktieselskabet Allan i Landskrona er Rederiets Damper »Sigrid« krigsforlist i Østersøen. Af Besætningen, der bestod af 16 Mand, savnes 10, medens 6 reddedes og landsattes i tysk Havn. Blandt de reddede er Skibets Fører.

»Sigrid«, som tidligere hed »Magnar«, maatte 1700 Brt. og var bygget 1900 i Fevig i Norge.

### Seks nye Middelhavsbaande

Til den Serie paa 3 nye, moderne indrettede Skibe, som Svenske Lloyd har faaet bygget til sin Middelhavsroute, kommer nu yderligere tre Skibe.

Lindholmens Skibsværft i Göteborg, der har leveret de tre første Skibe, har ogsaa paataget sig Bygningen af tre Søsterskibe, hvoraf det første blev leveret i forrige Uge, og samme Dag søsattes Nr. 2, medens Kølen til det tredje Skib ligeledes blev lagt samme Dag.

Disse 6 Nybygninger, der skal sejle paa Selskabets Rute mellem svenske Havne og Middelhavshavnene, er paa ca. 3000 Tons dw., og de alle forsynede med Dieselmotorer, der er beregnet til at give Skibene en Fart paa 16 Knob. Der er foruden almindelig Lastrum tillige Kølerum for Transport af Frugt og andre let fordærlige Varer. I Skibene er indrettet smagfuld Passageraptering med Plads

til 12 Passagerer i store Kahytter og med baade Spise- og Rygesalon.

Det nye Skib, som blev leveret fra Værftet forleden Dag, bærer Navnet »Camelia«, og det Skib, som blev søsat, fik Navnet »Virginia«. Det vil være klar til Levering i Begyndelsen af det nye Aar.

### Sømandsmissionens Aarsmøde

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne har i to Dage holdt Aarsmøde i Horsens. Den første Dag blev der talt om Sømandsmissionen ved Gudstjenesterne i næsten alle Kirker i Aarhus Stift; den følgende Dag aabnede det egentlige Aarsmøde i K. F. U. M.s Sal i Horsens, hvorfra man straks afsendte et Telegram til Hendes Maj. Dronningen, der er Missionens Protektrice.

Forhandlingslederen, Styrmand *Iversen*, Fanø, oplyste i sin Beretning, at Missionen næste Aar har bestaaet i 75 Aar. Der eksisterer nu 100 Kredse under Sammenslutningen, medens Indre Sømands-Mission omfatter 300 Kredse. Den danske Menighed burde, sagde Taleren, i stigende Grad stille sig bag Missionsarbejdet i fremmede Havne, der i dybeste Forstand udføres til Gavn for Landets egne Børn. Man kunde her finde et smukt Eksempel i Norge, hvor der aarligt indsamles 700.000 Kr. til tilsvarende Formaal. Med Henblik paa den kommende Tids Opgaver ud-

talle han, at der trængtes til en Sømandsmission i Valencia, som aarligt anløbes af en Mængde danske Skibe. Maalet er fremdeles: Sømandskirke og Læseværelse i alle fremmede Havne.

I den følgende Forhandling deltog bl. a. Sammenslutningens Formand, Pastor *Engsig-Karup*, som meddelte, at Kommandørkaptajn *Hammerich* er indtraadt i Missionsarbejdet. Yderligere blev der aflagt Beretning af 8 danske Sømandspræster fra fremmede Havne.

#### Nyt Rederi i Næstved

Et nyoprettet Rederi i Næstved »Rederi-Aktieselskabet Holmenæs«, har af Skibsreder *Farup* i Nordby paa Fanø købt Motortjalken »Taurus« af Middelfart. Skibet, der er bygget af Staal i Holland, er paa 130 Tons d.w., og det er forsynet med en Motor paa 120 HK.

Købesummen er 46,000 Kr., og Overtagelsen sker en af de nærmeste Dage.

#### Gaaet ned med et svensk Skib

Den 20-aarige Matros *Torben Petersen*, Søn af Manufakturhandler *Hans Petersen*, Ærøskøbing, er ifølge Meddelelse gennem Udenrigsministeriet til Forældrene forulykket med et svensk Skib, der er krigsforlist. *Torben Petersen* var indtil Krigens Udbrud ansat paa et Bilværksted i Hjørring, men gik derefter til Søs. En Tid laa han paa et Hospital i Spanien, og gennem Røde Kors modtog Forældrene flere Breve fra ham. Siden kom han ud at sejle med det svenske Skib.

#### Svensk Damper forlist ved Grundstødning

Damperen »Gudmundra« af Stockholm, 1772 BRT., er ifølge Associated Press grundstødt ved Øen Miquelon og menes at ville blive fragt.

#### Norske Krigsforlis

Oslo-Rederiet A/S *Solskin* modtog forleden Meddelelse om at dets Dampskib »Solskin« paa 372 BRT. er krigsforlist. Ulykken krævede et Menneskeliv, idet Maskinisten døde i Redningsbaaden.

Med »Solskin« vides hidtil med Sikkerhed 62 Oslo-Skibe at være krigsforlist. »Solskin« var bygget i 1926.

Det i britisk Tjeneste sejrende norske Motorskib »Silvaplana«, 4793 BRT., der var paa Vej til De forenede Stater fra Singapore og Batavia med en Ladning Tin, har været savnet i en Maaned, og man gaar ud fra, at det er sunket.

#### Cunard Steamship Co. og Cunard-White Star's Regnskaber

Aarsregnskabet for 1940 for det engelske Rederi Cunard Steamship Co. foreligger nu og viser et Bruttooverskud paa 505.000 Pd. Strl. mod 388.000 Pd. Strl. Aaret forud. Efter at der er foretaget forøgede Henlæggelser til Reserverne, Rentebetalinger og hovedsagelig usforandrede Af-skrivninger, bliver der et Nettooverskud paa 140.000 Pd. Strl. mod 63.000 Aaret forud. Selskabet har en Skatte-reserve paa 176.000 Pd. Strl., da Selskabets Skatter for 1939 og 1940 endnu ikke er fastsat.

Cunard White Star Line havde i 1940 et Bruttooverskud paa 5.64 Mill. Pd. Strl. mod 7.58 Aaret forud. Nettooverskuddet udgør 1.28 Mill. Pd. Strl. mod 420.000 Aaret forud. Selskabet har en Nybygningsreserve paa 2,31 Mill. Pd. Strl.

#### Statens Isbryderflaade

Efter gennemgribende Reparationer og Eftersyn er Statens Isbryderflaade nu parat til under en eventuel Isperiode at gaa i Arbejde.

De sidste to haarde Isvintre har tilføjet mange af Isbryderne haarde Skader, især »Thor« og »Tyr«.

Nu bestaar Isbryderflaaden af »Storebjørn«, »Isbjørn«, »Lillebjørn«, »Thor«, »Tyr« og »Valdemar«. Den vil i Fremtiden med kortest muligt Varsel, det vil sige under et Døgn, kunne træde i Funktion. Kun »Valdemar«s Arbejdsomraade er begrænset til Limsfjorden, alle de andre skal anvendes i alle Farvande.

Men foruden denne Statens Isbryderflaade findes København's Havnevæsens Isbryder »Væderen« og D. F. D. S.s »Bryderen«, der begge staa til Disposition for Istjenesten.

#### »Neptun«

Dampskibsselskabet »Neptun«, Bremen, har i Fællesskab med Rederiet Ernst Russ, Hamborg, genoptaget regelmæssig Fart mellem Hamborg—Bremen og Riga, foreløbig med Afsejlinger hver 8.—10. Dag.

#### Nye Kontorer

Kohlen-Import und Poseidon Schiffahrt A.-G., Königsberg, har aabnet egne Kontorer for Befragtning og Klarering af Skibe i Riga, Windau og Libau.

#### Østersøhavnene genaabnes

Stockholms Havnebestyrelse er blevet underrettet om, at Trafikken paa en Række Østersøhavne, bl. a. Riga, Windau og Libau, er blevet genaabnedde for almindelig kommerciel Sejlads.

Det er naturligvis ikke at vente, at der bliver nogen større Trafik fra de baltiske Lande til Sverige, men det er muligt, at det store Genopbygningsarbejde i Randstaterne vil give Anledning til en forøget Eksport fra Sverige, hedder det i en Pressemeldelse.

#### Norsk Tankskib sænket

Ifølge Oplysninger i amerikanske Skibsfartskredse er det norske Tankskib »Barfonn« (9739 BRT.) blevet sænket i det nordlige Atlanterhav.

#### Ny brasiliansk Rute

Den brasilianske Præsident *Vargas* har godkendt en Beslutning af Forbundsraadet for Udenrigshandel gaaende ud paa at overdrage til en Handelsmarinekommission at oprette en Skibsfartslinie i Tilknytning til »Lloyd Brasileiro« over Columbia, Panama, Guatemala til Mexico. Foruden brasiliansk Statsstøtte skal man ogsaa søge opnaaet andre Begunstigelser for den nye Skibsfartslinie.

#### Paasejlet og sunket

Galeasen »Marie« af Egersund, der ejes og føres af Kaptajn *Asmussen*, blev, da den laa for Anker udfor Løverodde, paasejlet af en Kreaturdamper, der kom fra Kolding. Galeasen sank hurtigt, da den var lastet med Kul. Besætningen, 3 Mand, reddedes af Damperen, som indbragte dem til Kolding.

#### Gamle Danmark-Elever

Statsskoleskibsforeningen »Gamle Danmarks Elever«, der kan glæde sig over en stor Medlemstilgang af tidligere Elever fra vort smukke Skoleskib, indbyder til en kammeratlig Aften paa Søndag den 23. ds. Klokken 19.30 i Odd Fellow-Palæet. Blandt andet vil der blive forevist en Film »Med firmastet Bark »l'Avenir« til Australien«.

Anmodning om Deltagelse sker til Formand, Styrmand *Olsen*, Struergade 16, Tlf. Øbro 7159 x.

#### Nyt svensk Skoleskib

Det svenske Rederiforetagende »Broströmskoncernen« har taget Initiativet til Bygning af et Sejl-skoleskib med Hjælpemotor til Uddannelse af Befalingsmænd til den svenske Handelsflaade paa samme Maade som Rederiet *J. Lauritzen* herhjemme uddanner Elever i tre lastførende Sejlskoleskibe.

Dog paa eet Punkt adskiller de svenske Planer sig fra de tilsvarende danske: de indfører noget hidtil prøvet indenfor Handelsmarinen — en fælles grundlæggende Uddannelse for alle Eleverne, som først senere udskiller sig i Dæks-, Maskin- og Proviantafdeling, saaledes som det kendes i flere Orlogsmariner. Den nye Tanke, der her føres ud i Praksis, tilsigter et snævert Samarbejde og godt Kammeratskab indenfor Koffardflaadens forskellige Befalingsmandskategorier paa Basis af gensidig Indsigt i, Forstaaelse af og Hensyntagen til de forskellige Virkefelter om Bord i et Skib.

Skoleskibet, som faar Navnet »Albatross«, er allerede bestilt paa et svensk Skibsværft som en 1400 Tons 4-mastet Motorskonnert med en meget moderne Sejlføring, bestaaende af Stagsejl og Marconisejl samt et enkelt Raasejl paa Stormasten — en Slags moderne Amfibierig i Lighed med de moderne tyske 5-mastede Sejlskibe, hvis 2 Master fører Raasejl og de 3 Skonnertsejl. Det vil blive prydet med en Gallionsfigur, forestillende en Albatros.

**1/2 NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Speditiön

**KRISTANDT & CO**

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

**KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG**

Readers Agent für

**DANZIG und GOTENHAFEN**

**Sømandsmissionens nye Læsestue**

Ved en smuk Højtidelighed indvlede Sømandsmissionen i København i Onsdags paa Kalvebodpladsvej for Enden af Dybbølbroen en ny Læsestue for Sømænd. Bestyrelsens Formand, Pastor *Edv. Brabrand*, foretog Indvielsen og Sømandspræsten, Pastor *Fr. V. Eilschou-Holm* gjorde Rede for den nye Læsesals Tilblivelse:

Allerede i 1938 blev Tanken om Opførelse af en Bygning i Københavns Gasværkshavn fremsat, og siden er der blevet arbejdet med Tanken. I Marts 1940 blev det vedtaget i Kommunalbestyrelsen at overdrage »Sømandsmissionen i København« en Grund, beliggende Kalvebodplads 3, vederlagsfrit i 20 Aar.

Imidlertid turde man ikke paa Grund af de specielle Forhold i Landet efter den 9. April 1940 tage nogen endelig Beslutning om Husets Opførelse, og først i Begyndelsen af 1941 blev det endelig vedtaget.

Tegninger til Bygningen blev udført af Arkitekt *Paul Momme*, København, og Arbejdet paabegyndt i Sommeren 1941.

Sømandshjemmet rummer et stort, lyst Samlingslokale med et Par hyggelige Læsekroge. Desuden findes der et Kontor og Lejlighed til en Bestyrerfamilie.

Adgangen til Lokalerne er gratis for alle Søfolk, og der serveres Kaffe, Te og andre Forfriskninger for en billig Pris.

Straks i Forstuen møder man en stor og smuk Skibsmodel af Damperen »Ydun«. Modellen er skænket af D. F. D. S., og mange Dele af Hjemmets øvrige Udstyr skyldes ligeledes Gaver fra Firmaer og Institutioner.

**Verdens mindste Bark forlist**

Under haard Storm forleden over den nordlige Del af Østersøen gik den tremastede Bark »Sverre« af Raumo paa Grund. Besætningen reddedes, men Skibet blev stærkt beskadiget og sank. Fartøjet, der var paa 403 BRT., var kendt som Verdens mindste Barkskib. Det var paa Vej fra Danmark til Gävle.

**PERSONALIA****75 Aar**

Tidligere Skibsfører i Det forenede Dampskibsselskab, Kaptajn *C. F. Rasmussen*, der nu har sit Hjem i Svendborg, fyldte forleden 75 Aar.

Kaptajn Rasmussen, hvis Fader var Jagtskipper i Skaarup, kom til Søs i 1881. I mange Aar fo'r han med de store Sejlere, indtil han i 1894 kom paa Navigationsskole paa Fanø. Aaret efter blev han Styrmand i L. H. Carls Rederi, og allerede i 1910 blev han Skibsfører om Bord i Damperen »Magnus« og senere i Rederiet Vikings Damper »Ulf«. Med dette Skib gik han over til Det forenede Dampskibsselskab, hvorfra han i 1929 tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed.

I 1901 øvede C. F. Rasmussen en smuk Redningsdaad i Atlanten, hvor det lykkedes ham at bjerpe Mandskabet fra en forlist norsk Bark. For denne Daad blev han dekoreret med den norske Medaille for ædel Daad og den danske Medaille for Druknedes Redning.

**60 Aar**

Baadmand ved Redningsstationen i Lønstrup *Jens Chr. Christensen* fyldte forleden 60 Aar.

**50 Aar**

Afdelingsmester ved Orlogsværftet *H. Kjolbye Nielsen* fyldte 50 Aar i Mandags.

**Dødsfald**

Havneassistent *C. Jochumsen* er død, 49 Aar gl. Han var født paa Thure som Søn af en Skibsbygger. Han kom til Søs som 15-aarig og sejlede med forskellige danske Sejlskibe, indtil han i 1912 — knap 20 Aar gammel — tog sine Navigationseksaminer. Efter en Tid som Styrmand i Sejlskibe blev han i 1915 ansat i D. F. D. S., hvor han bl. a. i 8 Aar sejlede som Styrmand i Amerikafarten.

I 1926 blev han ansat i Havnevæsenet, avancerede i 1930 fra Havnefogedassistent til Havneassistent af 1. Grad og har siden gjort Tjeneste ved Toldboden.

Forhenværende Lods *P. J. Strømberg*, Dragør, er død, 87 Aar gammel.

Lods Strømberg gik som Dreng til Søs og sejlede en Aarrække med de store Sejlskibe paa Langfarten, indtil han kom paa Københavns Navigationsskole, hvor han tog Styrmandseksamen. Saa drog han ud paa Langfarten igen, indtil han som 24-aarig blev ansat som Lods ved Dragør Lodseri. Derude virkede han i 40 Aar og hostede megen Anerkendelse for sit dygtige Sømandsskab. Utallige er de Søens Mænd, han i sin lange Virketid kom i Berøring med, og mangen en god Sømandsdaad lykkedes det ham at udføre.

**BEKENDTGØRELSE****POLITIBEKENDTGØRELSE**

FOR

**KØBENHAVNS HAVNEOMRAADE**

I Medfør af § 9 i Lov af 11. Februar 1863 bestemmes indtil videre følgende med Hensyn til Sejladsen paa Københavns Havn:

**§ 1.**

Ethvert Fartøj, som ankommer til Københavns Havn, er pligtig at lade sig undersøge af Politiet, forinden Fartøjet lægger til ved Kaj. Undtagelse herfra kan kun gøres, for saa vidt der af Politiet i det enkelte Tilfælde er meddelt Tilladelse dertil. Ethvert Fartøjs Fører er ansvarlig for, at ovenstaaende Regel følges.

**§ 2.**

Skibets Fører og Besætning er forpligtet til under Ophold i Havnen at give Politiet Adgang til Undersøgelse af samtlige Skibsrums, herunder ogsaa Skibets Last.

**§ 3.**

Ved saavel indenlandske som udenlandske Fartøjers Ankomst fra *udenlandsk* Havn maa ingen ombordværende forlade Fartøjet, førend Politiet har meddelt udtrykkelig Tilladelse dertil. Politiet kan fastsætte de nærmere Vilkaar, paa hvilke Tilladelse til Landgang kan gives.

**§ 4.**

Intet Fartøj maa forlade Københavns Havn, forinden Tilladelse hertil udtrykkelig er meddelt af Politiet.

**§ 5.**

Det er forbudt at betræde de fra Søen kommende Fartøjer eller lægge til med andre Fartøjer, førend Politiets Eftersyn er foretaget og da kun for saa vidt Politiets Tilladelse hertil forud er indhentet.

**§ 6.**

Enhver er pligtig at efterkomme de Kontrolanvisninger, som gives af Politiet.

**§ 7.**

Overtrædelser af de i denne Bekendtgørelse givne Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel.

**§ 8.**

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. *Københavns Politikammer*, den 11. Novbr. 1941.

(sign.) *I. Stamm.***DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør *P. E. EGGE*UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG

KEDELREPARATION

**Aalborg Værft A/S**

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
 den sociale Tanke

**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen

**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN** A/S  
 er Stedet

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

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

**SKULD**

Stiftet 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
 STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
 KØBENHAVN

TLF. 16.881

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

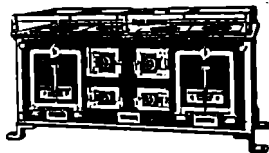
STIFTET 1788



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.



Kabys & Komfurer  
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630



TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1409  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

GRUNDLAST 1848

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



til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**EM. Z. SVITZERS BJEGRNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

**Th. Höeg & Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Tolbodgade 18, Kbhvn. K.  
 Telefon: Central 13778.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

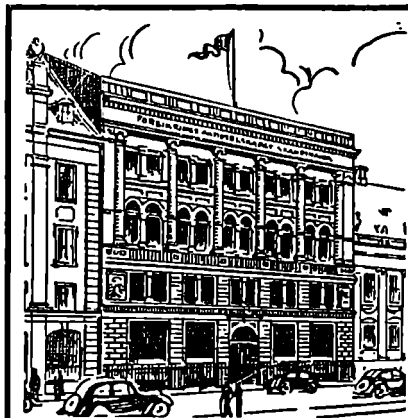
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.  
SKIBSVÆRFT REFSHALEØEN MASKINFABRIK  
OVERGADEN N. V. 9  
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

**SKANDINAVIA**

KONGENS NYTORV 6 KØBENHAVN K.  
TELEFON C.9316

*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

**5/-, post free**

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Dresøher	Dispatch
Assens H. V. Jacobsen	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Fredrikshavn Einer Sørensen	
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Dresøher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	



### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.     | D/S »Jyden«, Esbjerg.                      |
| D/S »Active«, Korsør.               | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S af 1912.                        | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | A. P. Møller-Tankbaade og Linjerederi.     |
| D/S »Als«.                          | D/S »Nautica«.                             |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltica«.                      | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Besca«.                        | D/S »Orient«.                              |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Pacific«.                             |
| A/S Christiansholms Fabriker        | D/S »Phoenix«, Esbjerg.                    |
| C. Clausen, Haderslev.              | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Dania«.                        | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Samsø«.                               |
| D/S »Draco«.                        | D/S »Solnæs«.                              |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.     |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | Oluf Svendsen.                             |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | Hans Svenningsen.                          |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Svitzers Bugserafdeling.                   |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | D/S »Torm«.                                |
| Det Forenede Bugserelskab A/S.      | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Odense.                                    |
| D/S »Hafnia«.                       | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Helmdal«.                      | D/S »Vendila«.                             |
| D/S »Hetland«.                      | D/S »Vesterhavet«.                         |
| Rederi A/S »Isafold«.               | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
| Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.   | D/S »Viking«.                              |
| J. Gotfred Jensen, Aarhus.          | D/S »Øresund«.                             |
| D/S »Jutlandia«.                    |  |

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 46

FREDAG 21. NOVEMBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

De af Præsident Roosevelt i Mandags underskrevne DÆndringer i Neutralitetsloven afslutter en Epoke i den amerikanske Politik, der har været præget af stærke isolationistiske Tendenser, men samtidig indvarsler Lovfæstelsen af disse Ændringer en ny Fase, officielt kun i Slaget om Atlanterhavet, men de facto ogsaa i selve den europæiske Krig, idet Staterne, først ved Laane- og Leje Loven og senere ved Roosevelts og Churchills »Atlantic Charter«, i den Grad har identificeret deres Politik med det britiske Imperiums, at den logiske Konsekvens af Samarbejdet mellem London og Washington kun kan resultere i U.S.A.'s aabenlyse Intervention i det væbnede Opgør. En Udvikling i denne Retning kan ske hurtigt, men kan ogsaa tage nogen Tid, idet Tyskland, idet vi dømmet ud fra de Udtalelser, Rigskansler Hitler fremsatte i München-Talen, som vi gengav i sidste Uge, tilsyneladende ikke er interesseret i at provokere en saadan Udvikling, og i U.S.A. synes man heller ikke at være interesseret i et øjeblikkeligt definitivt Brud med Axemagterne, dels antagelig fordi Omlægningen af den amerikanske Industri fra Freds- til Krigsproduktion endnu ikke er fuldført, men ogsaa de højst ustabile Arbejdsforhold i den amerikanske Industri, som man nu vil forsøge at komme til Livs ved Lovgivningens Hjælp, er antagelig en Faktor, der gør sin Indflydelse gældende i dette Spørgsmaal.

I Praksis betyder den nye amerikanske Lov, der tillader U.S.A.'s Skibe at besejle alle det engelske Riges Havne, en betydelig Lettelse i Englands Tonnagesituation, idet den amerikanske Handelsflaade, Lake-Skibene fraregnet, beløber sig til lidt over 8 Mill. Br. Tons, men hertil kommer, at den tidsspildende Omladning i islandske Havne og Fjorde nu kan undgaas, og, hvad der er lige saa vigtigt, amerikanske Krigsskibe kan nu deltage i regulær Konvojerings-tjeneste.

Ogsaa paa andre Omraader er det, om hvad der sker i Washington, at Interessen samler sig. Den specielle japanske Udsending, Kurusu, har nu haft sine første Samtaler med de ledende amerikanske Statsmænd, men noget konkret om disse Samtalers Forløb foreligger endnu ikke. I den japanske Presse og af førende japanske Statsmænd føres der en voldsom Polemik imod U.S.A.'s Politik i det fjerne Østen, men om denne Polemik er andet og mere end et Forsøg paa at lægge Pres paa den amerikanske Regering under de nu stedfindende Drøftelser i Washington kan kun Fremtiden vise.

Om de oversøiske Fragtmarkeder er det stadig smaat med Nyhederne. Paa de engelske og amerikanske Markeder gøres der Forretning paa Basis af de fastlagte Rater, men det er kun yderst faa Befragtninger, der rapporteres i disse Trades, og endnu vanskeligere synes det at være at skaffe Tonnage i de frie Trades. Af Ugens Noteringer skal nævnes: Kul Hampton Roads/Buenos Aires, \$9, Høfrø Santa Fé/New York, \$22, Sulphur Golfen 2/3 Havne Australien \$27. Korn fra River Plate til Lissabon rapporteres sluttet til \$55.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig tilstrækkelig Forretning til at holde den forhaandenværende Tonnage fuldt beskæftiget. I det store og hele er Raterne jo fastlagte, men saafremt der ikke er alt for stort Uheld med Expeditionerne giver de gængse Rater

et rimeligt Udbytte. Af specielle Ordre skal nævnes en Træladning paa ca. 900 Stds. fra Mellemsverige til København til sv. Kr. 85, og for en 1100 Stds. Ladning fra Mellemsfinland noteres d. Kr. 130 til 2/3 danske Havne. Iøvrigt søges der Tonnage for Salpeter fra Norge til Danmark for ult. Novbr./Decbr. til d. Kr. 20, ligesom der noteres forskellige Kaliordre fra Holland til Danmark.

### TRAFIKEN PAA HAVNEN

I Meddelelserne fra Københavns statistiske Kontor findes en Opgørelse over Trafiken paa Københavns Havn i Tiden Januar—September 1941. I denne Periode ankom 6750 Skibe paa ialt 1,238,262 Netto Reg. Tons mod 7101 Skibe og 1,812,939 Tons i det tilsvarende Tidsrum Aaret forud. Der er altsaa en Nedgang paa godt 574,000 Tons. I den samme Periode i 1939 var Tallene naturligvis langt større, nemlig 19,017 Skibe paa 6,160,828 Tons.

### SVERIGES SKIBSFART

Efter hvad der meddeles er Skibsfarten mellem Sverige og Udlandet steget betydeligt i Løbet af September. Stigningen beløb sig for ankommet Tonnages Vedkommende til 16 og for udgaaende Tonnages Vedkommende til 18 pCt. Af den indgaaende Tonnage faldt 63,3 pCt. paa udenlandske Skibe. Tyske Skibe tog en dominerende Part heraf.

### NATIONALBANKENS UGEBALANCE

Nationalbankens Balance for den 15. November viser en Stigning i Bankens Clearingtilgodehavender overfor Udlandet paa 12,6 Mill. Kr. i sidste Uge til 798,3 Mill. Kr. Samtidig er Clearinggælden forøget med 0,5 Mill. Kr. til 10,4 Mill. Kr.

Endvidere er Seddelomløbet i Ugens Løb dalet med 20 Mill. Kr. til 730,8 Mill. Kr.

De øvrige Forskydninger er kun af mindre Betydning.

### GENGASDRIFT I SØGAAENDE SKIBE

Handelsministeriet har anmodet »Dansk Arbejde«s Benzinerstatningsudvalg om at iværksætte en Undersøgelse og føre den igennem til Bunds, saaledes at det bliver klarlagt, om Gen-Gassen er en Løsning paa Spørgsmaalet om et Erstatningsbrændstof til Motorerne i de mindre Skibe.

Allerede den 2. December i Fjor foreslog Benzinerstatningsudvalget i en Skrivelse til Ministeriet, at der blev optaget et Arbejde for i givet Fald at kunne anvise Smaaskibsfarten og Fiskerbaadene en Drivkraftstatning i Stedet for de Brændselsolier, som efterhaanden kun i stærkt begrænset Omfang vilde være til Raadighed. Efter forskellige Forhandlinger har Ministeriet nu anmodet Udvalget om at gaa i Lag med Opgaven.

Som Forholdene har udviklet sig, er der Grund til at regne med, at der kan komme en Dag, da det vil være nødvendigt at søge en ny Drivkraft til de mindre Skibe, hvis de skal holdes i Fart. For Fiskeriet er Spørgsmaalet maaske mindre brændende end for Paketfarten, men denne sidste vil næppe kunne tage en Nedskæring af de nuværende Olietildelinger, uden at adskillige Oplægninger bliver Følgen. Sejlene er allerede i stor Udstrækning kommet til Ære og Værdighed igen, men Dug til Sejl er ogsaa ved at blive sparsom.

Alt taget i Betragtning vil det være godt, om det

kunde blive muligt at have en Drivkraft-Løsning parat den Dag, der er Brug for den. Der er imidlertid mange Knuder at løse forinden. Benzinerstatningsudvalget haaber i Løbet af nogle Maaneder at kunne sige, om Problemerne kan løses tilfredsstillende, og at give Vejledning om, hvorledes man i saa Fald skal bære sig ad i Praksis med Gengas-Drift af søgaaende Skibe.

#### PROVISION VED UFULDBYRDET SALG

Sand Herredsret i Norge har for nylig afsagt Dom i en Sag angaaende Retten til at kræve Provision af et Skibssalg, som paa Grund af forskellige Omstændigheder i Forbindelse med Krigssituationen ikke blev fuldbyrdet. Den 18. Marts 1940 solgte Skibsreder Bendixen, Lillesand, Dampere »Sjöbris« til Skibsreder Arne Sveen, Oslo, for 950,000 Kr. Overtagelsen skulde ske i Bangkok, Singapore eller Hongkong den 4. Maj 1940. Salget blev formidlet gennem Skibsmægler Harald M. Aagaard, Oslo, som Repræsentant for Køberen, og Skibsmægler Hjalmar Bjørge som Repræsentant for Sælgeren. I Provision til Køberens Mægler skulde betales 2 pCt. af Købesummen, og den skulde betales samtidig med at Skibet skulde leveres. Skibsreder Bendixen tog straks Skridt til Opfyldelse af Købekontrakten, men saa kom Krigen, og Bendixen kom i en vanskelig Situation. Han havde solgt Skibet, men det var ikke leveret. Man vidste heller ikke, hvor det befandt sig. Situationen ansaas at være saaledes, at han burde se at faa annulleret Salget af »Sjöbris«. Der blev optaget Forhandlinger herom, men den 23. April blev det paa Generalforsamling i A/S Arne Sveens Rederi besluttet at fastholde Købet. Den 20. Juni indgik imidlertid Køber og Sælger en Overenskomst om, at Købekontrakten skulde anses for bortfaldet mod at Køberens og Sælgerens Ulemper i Forbindelse med Forberedelserne til Skibets Overtagelse skulde erstattes med 5000 Kr. kontant. Under Forhandlingerne mellem de to Skibsredere tilkaldtes en Repræsentant for Skibsmægler Aagaard, som fraraadede Skibsreder Sveen at gaa ind paa Overenskomsten. Denne gjorde det imidlertid alligevel, og Skibsreder Bendixen foreslog at Mellemværendet med Aagaard blev gjort op saaledes, at denne fik 1 pCt. Provision, altsaa 9,500 Kr. Tilbudet blev afslaaet og Skibsmægler Aagaard anlagde Sag, idet han pricipielt hævder, at Provisionen er opstaaet i og med Undertegnelsen af Købekontrakten. Sagsøgte gør gældende, at Provisionen er afhængig af, at Skibet leveres. Først da er Provisionen optjent. Der er nu faldet Dom i Sagen. Skibsreder Bendixen blev dømt til at betale Aagaard 19,000 Kr. plus 4 pCt. i Renter fra Forligsdagen samt 1000 Kr. i Sagsomkostninger.

#### PORTUGALS SKIBSFART

Der hersker stor Mangel paa Skibstonnage i Portugal. Aarsagen hertil er, at Handelsflaaden for en væsentlig Del er optaget i Fart paa Atlanterhavsbesiddelserne og mellem Hjemlandet og Nord- og Sydamerika. Som Følge heraf ser man sig ikke i Stand til som hidtil at opretholde Forbindelser med portugisisk Vestafrika, hvor store Lagre er ophobede i Angolas Residensby Löganda. Den tidligere regelmæssige Rutebart er afbrudt, og kun ganske enkelte Skibe har — siden Krigens Begyndelse i 1939 — bragt særlige nødvendige Varer til Angola, ligesom disse Skibe kun har kunnet medtage mindre Partier af denne Kolonis Produkter: Kaffe, Sukker, Kautschuk og Voks. Det oplyses, at der i Loganda ligger op imod 50,000 Tons Varer, som siden September Maaned har ventet paa Skibsløjlighed. Havne-Pakhusene er overfyldte, og over 6000 Tons Varer ligger helt udækkede paa Kajerne.

Guvernøren for Angola har stadig rettet Henvendelse til Regeringen om at faa Skibe til at afhente de værdis-

fulde Produkter, men det synes som en Løsning af denne Tonnagemangel i Øjeblikket er umulig netop af Hensyn til Skibenes Anvendelse til de ovenfor anførte Formaal.

#### HANDELSAFTALEN MED UNGARN

Udenrigsministeriet meddeler:

Efter forudgaaende Delegationsforhandlinger er der opnaaet Enighed om en dansk-ungarsk Vareudvekslings- og Betalingsaftale for første Halvaar 1942. Aftalen, der træder i Kraft 1. Januar 1942, er ligesom de for indeværende Aar gældende Aftaler en Rammeeoverenskomst, inden for hvilken private Kompensationsforretninger vil kunne finde Sted. Den omfatter et Beløb paa godt 2,6 Mill. Kr. i hver Retning. Udførslen fra Danmark skal bestaa bl. a. af Maskiner og Maskindele, Fiskekonserves, Insulin, Farver og Lakker m.v., og Indførslen fra Ungarn af Hampvarer og Kunstsilke, Beklædningsgenstande, Træ, medicinske Planter, Glødelamper, Radiører m. v. Samtidig er der truffet en Ordning om gensidig Levering af Frø fra Dato til Udgangen af Juni Maaned 1942. Ungarn leverer saaledes Rødkløverfrø, Alsikkefrø og Havefrø til et Beløb af 766,000 Kr. mod at Danmark til Gengæld leverer Ungarn diverse Mark- og Havefrø.

#### DE DANSKES VEJ

Paa Høst & Søns Forlag er udkommet et stateligt Værk med ovenstaaende Titel. Søfartsmuseets Direktør Knud Klem skildrer den danske Søfarts Historie i Krig og Fred, og hvorledes vore Skibe har udviklet sig fra de primitive Oldtidsbaade og Vikingeskibe, over de prangende Karaveller og Klipperskibe til vor egen Tids moderne Dampere og dieselmotordrevne Staaletskibe.

Teksten, der er baade underholdende og oplysende, er støttet af 170, overvejende hel- og halvsides Billeder i sort, samt to i Farve.

Bogen beskæftiger sig baade med de danske Skibstypers Udvikling, deres Bygning, Rigning, Udstyr o. s. v. og med Landets Søhistorie, hvori der berettes om den Rolle, Flaaden har spillet ved fjendtlige Angreb i Tidens Løb, og om Koffardiflaadens Betydning for Landets Handel med Udlandet og Transporten i indenrigs Fart. Det er en Bog, som falder i nøje Samklang med de Tanker, der blev tolkede af Prins Axel ved Festen i Studenterforeningen.

Direktør Klem kalder Bogen: Rids af dansk Søhistorie og skildrer den i Kapitler: Oldtiden, Middelalderen. Handelskompagniernes Tid, Den danske Flaade indtil 1807, Sejlskibet i det 19. og 20. Aarhundrede, Den danske Flaade efter 1814, Damp- og Motorskibet. I et Forord skriver Forfatteren, at Bogen henvender sig til den store Kredes af Danske, som interesserer sig for den danske Skibsfart og den danske Flaades Historie gennem Tiderne. Et stort Materiale til Belysning af Skibenes Udvikling findes paa »Handels og Søfartsmuseet paa Kronborg« og i »Den historiske Modellsamling paa Holmen«, hvis Chef, Kommandør P. Ipsen har tilladt Offentliggørelsen af Billeder fra Samlingen.

Dansk Søhistorie er et saare betydningsfuldt Afsnit af dansk Kulturs Historie. Den taler et Sprog, som nu og alle Dage fremefter vil blive forstaaet af den søfarende danske Nation. »De Danskes Vej« er et baade smukt og oplysende Værk, et Mindesmærke over vore stolteste og bedste Traditioner og samtidig et Arbejde, der peger fremefter, idet det viser ikke blot hvad Danmark har præsteret, men ogsaa hvad det kan præstere som Søfartsnation i Fremtiden. Bogen fortjener den størst mulige Udbredelse, den har Bud til alle Danske.

#### J. LAURITZENS NYE SKOLESKIB

J Lauritzens Rederi har som kort omtalt i Begyndelsen af November købt den svenske 3-mastede Motorskonnert »Dana«, der skal anvendes som nyt Skoleskib.

Skibet er bygget paa Ring Andersens Værft i Svendborg 1919 og er paa 230 Tons Dødvægt. Motoren er en 100 HK. Scandia-Motor fra 1933.

Skoleskibet vil straks indgaa i almindelig Fragtfart og vil under Oplægningen i Vinter blive ombygget

til Skoleskib, forsynet med Stænger, Bramsejlsrigning og Elevaptering.

Det nye Skoleskib skal føre Navnet »Turø«. »Turø« bliver hermed det tredje Skoleskib, som Rederiet har føjet til Skoleskibsflaaden, bestaaende af M/Sk. »Fanø« og M/Sk. »Rømø«.

Af Skoleskibene har kun »Fanø«, som befinder sig herhjemme, været i Fart i Aar. Af Hensyn til de nuværende Forhold er Elevantallet reduceret noget til Fordel for mere befarent Mandskab, men til Gengæld vender Rederiet som nævnt til næste Aar at faa to Skoleskibe i Fart i hjemlige Farvande.

Rederiets tredje Skoleskib M/Sk. »Rømø« har det ikke været muligt at faa i Skoleskibsfart, da det befinder sig i fremmed Havn.

M/Sk. »Fanø«, ex »Astræa«, er det første Skoleskib, som Rederiet anskaffede. Det blev købt i 1930, og efter at være blevet indrettet som Skoleskib stod det den 1. Juni 1930 ud paa sin første Rejse. Det har saaledes været Skoleskib i godt 11 Aar.

M/Sk. »Rømø« blev bygget til Rederiet paa Gl. Hestehauge Værft ved Svendborg i 1938. Det gik ud paa sit første Togt i Sommeren 1939 og har ikke været hjemme siden.

Begge disse Skoleskibe har Plads til 8 Elever hver foruden Kaptajnen, en Styrmand, en Kok og en fuldbefaren Matros.

## SVERIGES UDENRIGSHANDEL

Sveriges Udenrigshandels Tal udviser for Oktober sammenlignet med samme Maaned i Fjor en betydelig Fremgang i saavel Import som Eksport. Importen er saaledes blevet forøget med 25,34 Mill. Kr. til 164,69 Mill. samt Eksporten med næsten samme Beløb, 25,06 Mill. til 127,99 Mill. Kr.

I Aarets første 10 Maaneder har der været en Import til en Værdi af 1376 Mill. Kr. mod 1695 Kr. i samme Tidsrum i Fjor.

## SVERIGE SÆLGER »STOCKHOLM«

Sveriges største Skib, Passager-Motorskibet »Stockholm« med Plads til 1350 Passagerer, er som nævnt tidligere solgt af Svenska Amerika Linjen til det italienske Rederi Italia. Ved Forhandlingerne, som gik

for sig i en Maanedstid, repræsenteredes Køberen af Chefen for Italia Signor Palanca tillige med Chefen for Monfalconeværftet, Direktør Augusto Cosulich og Sælgeren af Direktør Axel Jonsson og Direktør E. Th. Christiansen.

Skibet er solgt inklusive alt Udstyr, altsaa endog med de af forskellige fremragende svenske Kunstnere udførte Udsmykninger, med et Par enkelte Undtagelser. Den antydede Salgspris opgives at være ca. 33 Mill. sv. Kr. Kontraktsummen lød paa ca. 26 Mill. Kr.

Om Salget har Rederiet udsendt følgende Meddelelse:

»Paa Grund af de Vanskeligheder, som viste sig i Forbindelse med Overførsel af det for Svenska Amerika Linjen i Triest bestilte Motor-Passagerskib »Stockholm« til svensk Havn eller til Havn i neutralt Land, og i Betragtning af at selv om man kunde regne med, at Skibet blev overtaget af Rederiet, det dog ikke kunde blive anvendt til sit Formaal for en Tid, hvis Længde ikke nu kan beregnes, og da dertil kommer, at det vilde medføre betydelige Omkostninger og uoverskuelig Risiko, har Rederiets Ledelse fundet det rigtigst at søge at faa Rederiets Ret til Skibet solgt. Forhandlinger i denne Retning er blevet ført i nogen Tid og er nu afsluttet. Rederiet har nemlig gennem en i Rom oprettet Kontrakt overladt hele sin Ret til Skibet til italiensk Køber paa saadanne Vilkaar og til en saadan Pris, som for Rederiet anses for tilfredsstillende og som vel dækker Rederiets Omkostninger i Forbindelse med Skibet.«

Betalingen kommer ikke til at belaste den svenske Clearing, men skal erlægges i Form af visse Specialleverancer til den svenske Stat, som saa vil godtgøre Rederiet det nævnte Beløb.

Det turde være uden for al Tvivl, at Forretningen har været god for Italienerne, da de overtager et fint nyt Skib til en rimelig Pris. Ogsaa for Svenska Amerika Linjen turde det være en god Forretning, thi de slipper for at overtage et Skib, som Krigen vilde tvinge til Ledighed med medfølgende Rentetab. Gennem Salget er Rederiets finansielle Stilling væsentlig bedret. Børsen har bedømt Situationen optimistisk, idet Rederiets Aktier har været Genstand for stor Interesse og betydelige Kursstigninger.

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Handelsoverenskomst mellem U.S.A. og Island

Udenrigsminister Hull har udsendt en officiel Meddelelse om, at De forenede Stater har til Hensigt at forhandle med Island om en Handelsoverenskomst og har offentliggjort en Liste over de Produkter, for hvilke De Forenede Stater vil yde Toldlettelser for Islands Vedkommende. Listen indbefatter tørrøt, røget, nedsaltet og konserveret Fisk, Kaviar, ufarvede, garvede Skind og Pelsværk.

## Sø- og Handelsretsdom

Den 28. April d. A. var Lods M. Løber, Dragør, som Lods i et Skib ved at hive deltes Anker op ude i Drogden. Han opdagede da, at Ankeret havde fisket en ældre Kæde. Skibet havde Hast med at komme af Sted, og Føreren overdrog Lodsens at fjerne Hindringen for at faa Skibets Anker op hurtigst muligt, idet han overlod Lodsens Retten til den fundne Kæde. Lods Løber laante en Kaste-line og bandt dennes ene Ende paa Kæden, og paa den anden fastgjorde han en Træklods, mærket M. L.

Straks efter at Lodsens kom i Land traf han Aftale med Kaptajn Arne Nielsen, Dragør, der driver Bjærgningsvirksomhed med et 90 Tons Fartøj, om at fiske Kæden op, og Nielsen gik samme Dag ud med sit Fartøj og fiskede Kæden op med et Anker, der vejede 1350 kg.

Da Parterne ikke har kunnet enes om Mellemværendet, unlagde Lods Løber Sag mod Kaptajn Nielsen, som han krævede dømt til at anerkende, at Løber har Ejendomsretten til Kæden og Ankeret mod, at han betaler Nielsen en af Retten fastsat Godtgørelse for Opfiskningen. Nielsen paastod Frifindelse mod at betale Løber en Godtgørelse paa 500 Kr.

Sø- og Handelsretten siger i sin afsagte Dom: Den mellem Parterne truffene Aftale er meget uklar. Retten maa

antage, at Nielsen for den væsentligste Dels Vedkommende skulde løbe den økonomiske Risiko ved Bjærgningen, og Retten finder derfor, at han ogsaa maa formodes at skulle være Ejer af, hvad der bjærgedes mod at betale en passende Andel af det bjærgedes Værdi til Løber, hvis Virksomhed alene bestod i at afmærke Kæden, og da Aftalens Uklarhed maa komme Løber til Skade, og de 500 Kr., som Nielsen havde tilbudt at betale, ansaas for passende, blev Nielsens Paastand taget til Følge, saaledes at Kaptajn Nielsen dømtes til at betale Lods Løber 500 Kr. Sagens Omkostninger ophævedes.

## Søretsdom

I en Søretssag, hvor Firmaet Jens Juhls Savværk, Kolding, havde krævet Kaptajn F. E. Schou, Motorskib »Ernte«, dømt til at tilbagebetale et for meget udbetalt Fragtbeløb, er der nu afsagt Dom. Det fremgaar heraf, at Skibet var fragtet for tre Ladninger Egekævler. Fragten var ifølge Certepartiet aftalt til 12,25 Kr. pr. Kubikmeter, og Afskiberens Opgørelse lægges til Grund for Fragten. Der var successive for de tre Rejser udbetalt 3394 Kr., men Sagsøgeren paastod, at Kaptajnen kun havde Krav paa Fragt af de leverede 243,12 Kubikmeter samt Overliggende, og krævede det for meget betalte Beløb tilbagebetalt, idet man hævdede, at de udbetalte Beløb kun er at betragte som à conto Betalinger, indtil endelig Opgørelse kunde finde Sted.

Sagsøgte har paastaaet sig frifundet, idet han gør gældende, at Fragten overensstemmende med Søloven er udbetalt for hver Rejse for sig paa Grundlag af Oplysninger om Lastens Størrelse, som Sagsøgeren sad inde med, formentlig fra Afskiberen. Der blev saaledes for 2. og 3. Rejse betalt Fragt for en mindre Last end Konnossemen-

terne lød paa. Under disse Omstændigheder er Sagsøgte ikke pligtig at betale noget Fragtbeløb tilbage.

Sagsøgeren har heroverfor bestridt, at de betalte Beløb er betalt paa Grundlag af Oplysning fra Afskiberen om Lastens Størrelse. Konnossementernes Udvisende om Mængden er, selv om den kun er omtrentlig, lagt til Grund med Undtagelse af en Afvigelse paa 1 Kubikmeter vedrørende den mellemste Rejse. Fragten er kun udbetalt Sagsøgtes Mægler à conto, saaledes at Sagsøgeren maa have fuld Adgang til at kræve for meget erlagt Fragt tilbage.

I Dommen hedder det, at efter det oplyste maa Retten gaa ud fra, at Sagsøgte har sikret sig det Bevis, som det efter Omstændighederne var ham muligt at fremskaffe for Størrelsen af den Last, han indtog, nemlig Vognmandens og egen Optælling af de Kubikmeter, han tog ombord, hvorved bemærkes, at Henvendelse af Skibsføreren til Skovdistriktet ikke kan antages at have givet bedre Resultat, idet Skovdistriktet ikke ses at have sikret sig andet Bevis for, hvormeget Last Sagsøgte fik, end Vognmandens Optælling, og da ogsaa sendte Sagsøgte til Underskrift et Konnossement med Kubikmeter in blanco. Sagsøgte har herefter Krav paa Fragt efter Konnossementets Udvisende, forsaavidt ikke Sagsøgeren godtgør, at han udlosser et mindre Kvantum. Det bemærkes allerede her, at Sagsøgeren ikke har godtgjort dette, idet der ikke er optaget Opmaalning ved Skibssiden under Udlosning.

Med Bemærkning, at Certepartiet indeholder sandan Bestemmelse: »Dette Certeparti gælder for to Rejser og yderligere een, hvis fornøden Last kan skaffes fra Kulhuse«, statueres det, at hver af de Rejser, som Sagsøgte i Henhold til Certepartiet udførte for Sagsøgeren, maa betragtes som en Enhed, for hvilken Sagsøgte kan kræve endelig Fragt erlagt for hver Rejse. Det fremgaar, at Sagsøgte paa Grundlag af Konnossementet har krævet Fragten for første Rejse endelig betalt efter Rejsens Afslutning og faaet denne Fragt udbetalt. Det er ubestridt, at Sagsøgte paa samme Maade har faaet Fragten for anden Last endelig udbetalt efter Konnossementet efter Rejsen, omend efter Overenskomst med een m<sup>3</sup> mindre, end Konnossementet angav, og at han for tredje Rejse efter dennes Afslutning har faaet Fragt udbetalt for 82 m<sup>3</sup>, der var det Beløb, Sagsøgeren var villig til at udbetale. Det bemærkes her, at det ikke kan berøve Sagsøgte nogen Ret til endelig Opgørelse af Fragt for hver Rejse, at Mægleren afgiver à conto Kvitteringer til Sagsøgeren.

Idet Sagsøgte herefter findes at have modtaget endelig Opgørelse for hver enkelt Rejse, bliver Spørgsmaalet, om han imod sin Protest er pligtig at betale tilbage noget af de modtagne Beløb. Der kan ikke gives Sagsøgeren Medhold i, at Sagsøgte er pligtig at tilbagebetale det paastævnte Beløb, idet Sagsøgeren, hvis det ikke havde været hans Mening at erkende at skyldte de Beløb, han udbetalte for de to første Rejser Vedkommende, burde have tilkendegivet Sagsøgte dette ved at holde et Beløb tilbage, hvilket man kunde gøre, da Lasten var udlosset, inden Fragten blev betalt, og selv om Sagsøgeren ikke kunde have benyttet denne Udvej ved den tredje Rejse, hvor Sagsøgte havde forlangt Deponering af Fragten som Beløngelse for Losning, skønnes dette uden Betydning, da Sagsøgeren for denne Rejse ikke har betalt mere Fragt, end han selv ansaa sig pligtig til at betale.

Sagsøgte frifandtes og tilkendtes 50 Kr. i Sagsomkostninger.

#### Lov om Lodsvæsenet

Udvalget, bestaaende af Lodsdirektøren, Lodsinspektøren, Kaptajn Petersen, Dansk Dampskibsrederiforening, og Lods Larsen, Dansk Lodsforening, som blev nedsat i August til Udarbejdelse af Forslag til den nye Lov om Lodsvæsenet, har nu tilendebragt dette Arbejde, og Forslaget er sendt Marineministeriet til Gennemsyn. Derefter vil Forslaget blive sendt til alle Lodser til Gennemsyn.

#### Eksamensresultater

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den Haandværksprøve, som har været afholdt i indværende Maaned, var indstillet 14 Eksaminander, hvoraf 13 bestod.

#### Krigsforlis

Motorskibet »Vollrath Tham« paa 5787 Brutto Tons, tilhørende Grängesberg-Bolaget, er for nylig krigsforlist ifølge en Melding til det svenske Udenrigsministerium fra Generalkonsulatet i Hamborg. Hele Besætningen er reddet og befinder sig i god Behold i en tysk Havn.

#### Sømandsmissionen

Sømandsmissionen er atter i Aar begyndt paa sine Underholdningsaftener for Søfolk hver anden Tirsdag. Til Dækning af disse Afteners Udgifter har »Det forenede Dampskibsselskab« og Rederiet A. P. Møller hver bidraget med 500 Kr. som i tidligere Aar.

Sømandshjemmet »Bethel« har fra Akts. Burmeister & Wain modtaget en Gave paa 1000 Kr. til Husets Ombygning. — Man venter, at det ombyggede og moderniserede

Sømandshjem »Bethel« skal kunne tages i Brug omkring 1. December. De samlede Omkostninger beløber sig til 75.000 Kroner.

#### Motorsejler bjærget fra Østersøens Bund

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, købte sidste Vinter Vraget af Motorsejleren »Herta Johanne«, der i nogen Tid havde ligget sunket et Sled i Østersøen. Skibet blev indbragt til Svendborg, hvor det underkastedes en gennemgribende Reparation, og der har nu været holdt Prøve-sejlads med Skibet, hvis Navn nu er »Doriana«. Skibet er bygget i Hoogzand i 1930. Det maaler 108 BRT. og 50 Nettolons og laster ca. 160 Tons. Det har faaet installeret en ny 150 HK. B. & W. Alpha Dieselmotor. »Doriana« er klassificeret i 1. Kl. i »Germanischer Lloyd«.

Efter Prøveturen blev »Doriana« af Skibsreder Sørensen overdraget til dennes Søn Mogens Sørensen. Til Fører af Skibet, der staar Rederiet i 125.000 Kr., er antaget Kaptajn Carl Andersen, Thurø.

#### Svensk Skibsbygning

Götaverken leverede forleden sit 18de Skib til Rederi A/B Nordstjernen, Stockholm. Skibet, som har faaet Navnet »Sinus«, er paa 16,620 Tons og gør en Fart af 13 Knob.

For samme Rederi søsattes forleden ved Kockums Mek. Verkstad, Malmø, Motortankskibet »Uranus«, der beregnes at laste ca. 16,400 Tons, og Farten opgives til 14,5 Knob paa fuld Last.

Ved Finnboda Værft søsattes forleden et Motorskib paa 3450 Brutto Tons, som bygges for Svea-Bolagets Regning. Skibet fik Navnet »Froste«.

#### Udvidelsen af Rønne Havn

Det store Sydhavnsprojekt i Rønne Havn er som meddelt vedtaget, og Ministeriets Godkendelse foreligger. Man er allerede i Gang med Forberedelserne, men Ingeniør Milner oplyser overfor »Bornh. Avis«, at man for at kunne igangsætte selve Arbejdet maa afvente Godkendelsen af Detailprojekterne, men at denne Godkendelse kan ventes med det første af Ministeriet for offentlige Arbejder. Disse Detailplaner har været forelagt Vandbygningsdirektoratet til Gennemsyn, og saa vidt man kan forstaa, er der ikke fra dettes Side noget at indvende udover et Par ubetydelige Smaating, der har været forhandlet om, og Ministeriets Godkendelse skulde derefter kunne foreligge ret omgaende. Der er imidlertid ogsaa et andet Forhold, der spiller en Rolle for Arbejdets Paabegyndelse. Der er til det indledende Arbejde Brug for en Del Tømrere, og Forholdet er nu, at der ikke er mange — om overhovedet nogen — ledige Tømrere for Tiden.

#### Gave til Skibsførerforeningen

Afdøde Skibsreder, Generalkonsul A. N. Petersen, Dansk-Fransk Dampskibsselskab, har testamenteret Den almindelige danske Skibsførerforening 10.000 Kroner i 5 Procents Obligationer. Pengene skal anvendes til Fordel for Skibsførerforeningens Drift saaledes at Renten optages i Foreningens Aarsregnskab under Mærket »Ekstra Kontingent fra et tidligere nu afdød Æresmedlem i Henhold til Gavebrev af 1. Januar 1938«.

Der er udarbejdet Fundats for Legatet som bærer Navnet »Skibsreder Generalkonsul A. N. Petersen og Hustru Mathea Petersen, født Hahns Legat«.

#### Dansk Maskinmester død i Bangkok

Fra det danske Generalkonsulat i Bangkok er kommet Meddelelse om, at Maskinmester Carl Christensen, Aabenraa, er død der, 51 Aar gammel. Skont Dødsfaldet allerede indtraf den 12. Juli, savner hans Hustru endnu nærmere Underretning om Dødsårsagen.

Maskinmester Christensen, der var uddannet i Aabenraa, gjorde ved Krigens Udbrud i 1914 Tjeneste som tysk Marinesoldat i Tsintau og maatte gennemgaa fire Aars japansk Fangenskab. I Slutningen af 1919 kom han sammen med de danske Sønderjyder hjem for at deltage i Folkeafstemningen. Efter i nogle Aar at have drevet selvstændig Virksomhed, fik han Ansættelse i Rederiet Progress.

I Juni 1939 rejste han til Hongkong for at tiltræde Stillingen i Aabenraa-Rederiet Jepsens Damp »Gustav Dieckrichsens«. Da Skibet efter den 9. April 1940 maatte anløbe neutral Havn, fik Christensen Silling i Land.

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Readers Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**Udvidelsen af Frederikshavns Havn**

Udvidelsen af Havnen i Frederikshavn er bortset fra Skagenshavnen, hvorom der nu er Enighed, langt det største af de Spørgsmaal, Udvalget skal tage Stilling til, men det synes ogsaa at blive langt det besværligste, meddelte »Jyllp.«. Indenfor alle Rigsdagens Partier har man som bekendt fundet Projektet til 12 Mill. Kr. for dyrt, men Havnekommissionen i Frederikshavn holder stadig fast ved dette Projekt som den eneste Løsning, hvis Udvidelsen skal have væsentlig Betydning. Samtidig arbejder Ingeniører og Teknikere i Vandbygningsdirektoratet for fuld Kraft med ikke mindre end en halv Snes Ændringsprojekter med mindre Overslagssummer. Ændringerne gaar alle stort set ud paa at skære et større eller mindre Stykke ud af det nye Bassin, og det billigste af den halve Snes Forslag, man arbejder med, vil kunne ned sætte Udgifterne med en Trediedel, altsaa 4 Mill. Kr. af de 12.

Dette Projekt er i hvert Fald ikke godt, udtaler Teknikerne, idet det vil medføre, at det nye Bassin bliver altfor lille og kommer til at ligge helt akavet, altfor langt fra Land.

**Mindepark for forulykkede Esbjergfiskere**

Esbjerg Byraad behandlede forleden et Forslag fra Ny Carlsbergfondet om en Mindepark for forulykkede Vesterhavs fiskere, der ikke har faaet deres Grav i Land.

Det er Tanken paa et Engdrag ved Hjertingvej Nord for Esbjerg at skabe et Mindesmærke, der er tænkt som en cirkelrund Kvadre-Mur. Paa den indvendige Side af Muren oplages en Del af et Relief, flankeret af 10 Figurer. Paa den resterende Del af Muren skal der indhugges 3—400 Navne paa Vesterhavs fiskere, der er forulykkede under Udførelsen af deres Hverv. Mindesmærket udføres i Granit.

Esbjerg Byraad besluttede at bevilge Penge til den nødvendige Opfyldning og Indretning, medens den kunstneriske Udsmykning bekostes af Carlsberg-Fondet.

**Fra Sydamerika til Sverige**

Svenska Amerika Mexiko Liniens to Motorskibe »Vasaholm« og »Tunaholm« er ankommet til Gøteborg fra Sydamerika med Foderstoffer.

**Flaskeskibs-Samlingen i Grenaa solgt til Marstal**

I Grenaa Havn har en gammel Sømand, fhv. Hovmester Jacobsen, gennem en Aarrække haft en Udstilling af og Værksted for Bygning af de morsomme Flaskeskibe. Gamle Jacobsen har bygget Skibe i Flasker af de utroligste Faconer, og hans Udstilling var en virkelig Seværdighed, der blev meget besøgt af Turister og Søfarende.

Denne ejendommelige Flaskeskibssamling, der er en af de største og bedste i Landet og med hvilken Jacobsen har deltaget i utallige Husflidsudstillinger Landet over, bl. a. ogsaa i den store Fiskeriudstilling i Esbjerg for Aar tilbage, har været stærkt efterspurgt af forskellige Museer, den søgtes saaledes erhvervet til den gamle By i Aarhus — men i disse Dage er dens Hovedbestanddel, bestaaende af Flaskeskibe og Skibsmodeller, blevet erhvervet til den gamle Søfartsby Marstal.

**Afslag om Lønforhøjelse**

Bestyrelsen for de danske Redningsmænds Forening, hvis Formand er Baadformand Chr. Kjeldgaard, Slettestrand, har i Henhold til Beslutning paa Foreningens Generalforsamling i Thisted i Sommer overfor Marineministeriet fremsat Ønske om Forhandling vedrørende en Revision af Redningsmændenes Lønningsforhold.

Bestyrelsen har netop i disse Dage faaet det Svar, at Ministeren ikke for Tiden kunde gaa med til Ændringer i Redningsmændenes Lønssatser.

**Ny Motorsejler med Statslaan**

Graasten Rederi (Richelsen & Andersen), Graasten, har med Hobro Skibsværft afsluttet Kontrakt om Bygning af en ny galeaserigget Motorsejler paa 180 Tons d.w. (100 Brutto Registertons). Skibet, der skal udstyres med en 124/144 HK. Tuxham Raafliemotor, bygges til Bureau Veritas Klasse og skal være færdig i Juni næste Aar. Prisen bliver ca. 180,000 Kr., og der vil til Bygningen blive ydet Statslaan i Henhold til Loven.

Graasten Rederi er i Forvejen Ejer af Motorluggeren »Lisel«. Sidste Foraar solgte det en anden Motorlugger »Irmgard« til Horsens.

**»Gudmundra«**

Som nævnt i sidste Nummer er den svenske Damper »Gudmundra« af Stockholm strandet i Nærheden af New Foundland. Det oplyses nu, at hele Besætningen, som bestod af 25 Mand, er reddet.

**Radiotelegrafisternes vanskelige Forhold**

Radiotelegrafistforeningen af 1917 har udsendt følgende: I Folketingets Møde den 12. ds. udtalte Folketingsmand A. Sneum:

Jeg vil gerne henstille til Trafikministeren og Handelsministeren, om man ikke kunde medvirke til, at de arbejdsløse Fagradiotelegrafister fik Beskæftigelse paa danske Skibe, som gaar i Rute fart i vore egne Farvande. Af Radiotelegrafistforeningens ca. 80 Medlemmer er 65 ledige, og det er et stort Tal. Man har meddelt mig, at Rederierne har erstattet Fagradiotelegrafisterne i deres Skibe med Styrmandstelegrafister, og det finder man ikke er rigtigt. Jeg henstiller til de to Ministre at se med Velvilje paa denne Sag.

Baggrunden for denne Henstilling er den Kendsgerning, at Begivenhederne omkring Krigen har medført, at de fleste af de hjemmeverende Passager- og Specialskibe er oplagt, og dette har saa igen medført at et betydeligt Antal ældre Radiotelegrafister er blevet arbejdsløse. Samtidig opretholder Fragtskibene deres Fart, men her anvender Rederierne Styrmandstelegrafister i Dobbeltbeskæftigelse.

Hensigten gaar da ud paa at tilrettelægge Radiotjenesten i de Skibe, der er i Fart, saaledes at i alt Fald nogle af de arbejdsløse Radiotelegrafister kan faa Beskæftigelse i en saadan Udstrækning, at de kan være til Raadighed, naar Situationen igen gør det muligt at sætte Passagerskibene i Fart.

**PERSONALIA****50 Aar**

Sekretær E. Gents, Dansk Styrmandsforening, fejrer sin 50 Aars Fødselsdag den 30. November. Sekretær Gents, der tidligere var Styrmand i De Danske Statsbaner, indvalgte 1923 i Bestyrelsen for Dansk Styrmandsforening og ansattes som Sekretær fra Okt. 1928.

Den 23. November fylder mangeaarig Fører i H. C. Christensens Rederi i Marstal, Kaptajn Jørgen Jørgensen, 50 Aar.

**60 Aar**

Fører i D/S »Orient«, Kaptajn Jens Lauritz Madsen, fylder den 29. November 60 Aar. Kaptajn Madsen var Fører af M/S »Tacoma«, som krigsforliste i Dakar.

Tidligere mangeaarig Fører i D/S »Norden«, Kaptajn P. Linnet, fylder 2. December 60 Aar. Kaptajn Linnet gik i Land 1936 for at overtage Skibsinpektørstillingen i Selskabet.

Den 12. December fylder Fører i Rederiet Marius Nielsen & Søn, Kaptajn Morten Winther, 60 Aar. Kaptajn Winther har i flere Aar ført S/S »Karen«, men er for Tiden hjemme i Esbjerg.

Den danske Generalkonsul i Genua, Skibsmægler Wilhelm Jensen, der er Indehaver af Firmaet Northern Shipping Agency og i mange Aar har været et kendt Navn i Skibsfartskrese, fyldte Torsdag 60 Aar.

**75 Aar**

Tidligere Fører i D/S »Dannebrog«, Kaptajn Anton Mathias Hansen, fylder den 4. December 75 Aar. Kaptajn Hansen, der i flere Aar var Fører af S/S »Amalienborg«, gik i Land 1927 og er bosiddende paa Bogo.

**80 Aar**

Den 7. December fylder tidligere Fører i De Danske Statsbaner, Kaptajn Chr. Knud Holst, 80 Aar.

**Dødsfald**

En brav gammel Sømand, fhv. Skibsfører Claus Bager, Marstal, er pludselig død, 78 Aar gammel. Claus Bager blev ramt af et Hjerteslag. I mange Aar førte han Skonnerten »Ceres«.

**Storebæltsoverfarten**

Skibsmaskinmester af 1. Grad, A. M. Knudsen, Storebæltsoverfarten, er efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget i Naade og med Pension fra Udgangen af Januar Maaned.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PB. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HJINBERG

samt paa alle Postkontorer



AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**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

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

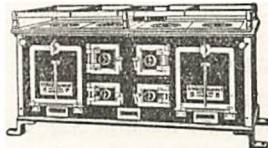
Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific”

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.



Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR. I  
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K

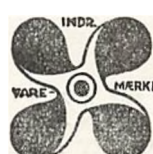
Telefon: 9246

Telegramadr.:

MONTANAKUL

**TUBORG**

GRØN  
eller  
RØD



Brug

**Holzappel's  
International**

Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141.

Telefon 5601.

Amager 1483.

København S.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



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

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

*Scandinavian Shipowners*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Shipowners, Coal Im-  
porters and Various  
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**JAN M. LYNGBY**

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

**Imo-Pumper**

som

**Smøreoliepumper**

**Brændseloliepumper**

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
BERGSMITHS

## KALUNDBOR

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## MARIAGER

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“**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

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

## ODEN

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

**CHR. CLEMMENSEN**

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

**C. HOPPE**

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 608

## RANDE

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER: FRANZ BACH

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71  
Telegram-Adresse: Broker

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

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

## SVENDBOR

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
Hudee.  
Svendborg

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 47

FREDAG 28. NOVEMBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Washington er stadig Storpolitikens Brændpunkt. De amerikansk-japanske Samtaler om en Løsning af Stillehavsproblemerne fortsættes, men konkrete Oplysninger om, hvor langt disse Forhandlinger er skredet frem, og om der overhovedet er Muligheder for en Løsning, savnes stadig. U.S.A.'s Stilling til Kinakonflikten og i det hele taget til de japanske Aspirationer i det fjerne Østen er jo klarlagt adskillige Gange af ansvarlige amerikanske Statsmænd, og det bliver derfor interessant at se, hvorledes det amerikanske Standpunkt og den nyeste japanske Definition af Samtalerne i Washington, der karakteriseres som et Forsøg paa at vinde Sejr uden Krig, kan bringes i Overensstemmelse med hinanden, og især bliver det interessant at se, hvis en Løsning findes, hvem der kommer til at betale Gildet, thi Koncessioner paa den ene eller anden Maade maa Japan have, om ikke af andre Grunde, saa for at bevare Ansigtet. Der kan i dette Spørgsmaal næppe være Tale om andre end Kina eller fransk Indo-Kina, men for Kinas Vedkommende drejer det sig ikke alene om store amerikanske og engelske økonomiske Interesser, men ogsaa om et klart og tydeligt Tilsagn til den nationale kinesiske Regering om ikke at træffe nogen Aftale med Japan, der paa nogen Maade berører den nationale kinesiske Regerings Interesser, saa det er vanskeligt for U.S.A. at være eftergivende her, hvorimod i fransk Indo-Kina saavel amerikanske som britiske Interesser kun er af ringe Omfang, og de strategiske Ulemper for U.S.A. og England, der er forbundne med at give Japan Indrømmelser her, kan maaske udlignes ved en anden Lejlighed. —

Fra et maritimt Standpunkt er det Krigen i Middelhavet, der tiltrækker Interessen. Den engelske Offensiv i Middelhavet har nu været i Gang i mere end en Uge, men endnu da dette skrives, foreligger der ingen definitiv Afgørelse i de voldsomme Kampe, der raser i Ørkenen. Begge Parter sætter alle Kræfter ind i denne Kamp under Indtrykket af den store Betydning Udfaldet kan faa for hele Udviklingen i Middelhavet. Et heldigt Resultat er dog utvivlsomt af større Betydning for England end for Aksemagterne, idet Kontrol over den nordafrikanske Kyst helt hen til Tunis og en maaske efterfølgende militær Neutralisation af dette Territorium og fransk Marokko vil medføre en betydelig Forbedring i den engelske maritim-strategiske Position, hvilket igen vil bevirke en stærk Lettelse i den engelske Tonnagesituation, idet en saadan Udvikling vil sætte Englænderne i Stand til i endnu højere Grad end nu at benytte Middelhavet til Transporter fra og til den nære Orient og Østen, og samtidig vil den muliggøre det for Englænderne at gøre Blokaden af det europæiske Kontinent praktisk talt total, idet det sidste Aandehul gennem fransk Nordafrika vil kunne tilstoppes.

Rapporterne, der foreligger i den forløbne Uge om Udviklingen paa de oversøiske Markeder, viser ingen Ændringer i Rateniveauet. Paa de engelsk og amerikansk kontrollerede Markeder blev der gjort nogen Forretning paa Basis af sidst noterede Rater, f. Eks. Kul Hampton Roads/Buenos Ayres, \$9, Hampton Roads/Rio, \$8.50, Hørfø Santa Fé/USNH, \$22.50. Tungt Korn fra River Plate til Portugal indikerer

ligeledes uforandret \$55, og fra Northern Range til Lissabon skal der være betalt 110 Cents for Hvede. Erts fra Wizagapatam til USNH, sluttedes til \$26, og forskellige Skibe sluttedes for Kul fra Kalkutta til Aden og Singapore til de fastlagte Maksimalrater.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig god Beskæftigelse for den disponible Tonnage. I de nordfinske og nordsvenske Havne gør Isforholdene Sejlladsen vanskelig, og Ertslasterne til Tyskland afskibes nu hovedsagelig fra Gefle og Oxeløund. Iøvrigt er der stadig en Del Trælaster i Markedet til Tyskland, ligesom der noteres en enkelt Ladning DBB. fra Hernøsand til Østnorge, for hvilken der indikeres sv. Kr. 100. Salt fra tyske Nordsøhavne til Vestnorge sluttes til n. Kr. 35 og for en Ladning Stykgods fra Vestnorge til Hamburg er betalt n. Kr. 23 paa fio. Betingelser. Der er stadig en Del Salpeter i Markedet fra Norge til Danmark. Raten viser en lille Stigning, idet der nu kan opnaas omkring Kr. 21. Kul- og Koksforretningerne fra Tyskland til Danmark har været paa det jævne.

### DEN NYE FORMAND

Paa et Fællesmøde mellem Industriforeningens Bestyrelse og Repræsentantskab blev Direktør H. P. Christensen, A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, enstemmigt valgt til Formand for Industriforeningen i København og Industriraadet. Som nyt Medlem af Industriforeningens Bestyrelse valgtes ligeledes enstemmigt Direktør Henry P. Lading, A/S Nordisk Kabel- og Traadfabriker.

Fra Skibsfartens Side hilser man dette Valg med Glæde. Direktør H. P. Christensen har Gang paa Gang vist sig som en Mand, der var sin Post voksen, og han er en af dansk Industris mest ansete Personligheder. Han har været sin egen Lykkes Smed; arbejdet sig frem ved sin store praktiske Dygtighed, til sunde Omdømme og sin store Forhandlingsevne.

Efter at have laget Præliminæreksamen kom han i Lære paa Orlogsværftets Værksteder. I 1907 tog han Afgangseksamen fra Værftets Ingeniørskole og fik derefter Ansættelse som Ingeniørassistent ved Værftet. Paa Marinens Foranledning besøgte han den tekniske Højskole i Charlottenburg med Skibsbygning som Hovedfag. I den følgende Tid søgte han praktisk Uddannelse ved engelske og tyske Skibsværfter. I 1911 kom H. P. Christensen tilbage til Orlogsværftet som Værftingenieur. I 1917 forfremmedes han til Underdirektør. Ved Siden af denne Stilling var han teknisk Konsulent ved Hærens Tøjhusværksteder og en Tid tillige Lærer ved Officersskolen i Skibsbygning og teknisk Mekanik. Bl. a. fungerede han ogsaa som Leder af det første Kursus i Flyveteknik for Hærens Flyverofficerer. I Slutningen af den forrige Krig konstruerede H. P. Christensen sammen med Ingeniør Bartels Europas største Betonskib »Bartels«.

I 1919 kom han til Skibsværftet i Nakskov som Direktør. Her satte han ogsaa adskillige nye Arbejder i Gang. I 1925 blev han Direktør for Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri — og her har han siden virket, og i afgørende Grad har Virksomheden været præget af H. P. Christensens Dygtighed og Initiativ. Statsbanernes nye store Motorfærger, de nye Skibe til D.F.D.S. »Kronprins Olav« og »Kronprins Frederik« er blandt de største Arbejder.

Mange Hverv udover den Gerning, der i Offentlighedens Øjne har været hans egentlige, er i Tidens Løb blevet overdraget ham: Formand for Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, Formand for Bestyrelsen af Det danske Staalvalseværk, Formand for Søfartteknisk Forening, Næstformand i Jern- og Metalindustriens Sammenslutning, Medlem af Akademiet for de tekniske Videnskaber o. m. a.

Hans Valg vil sikkert fra alle Sider blive betegnet som det bedst tænkelige.

## JULEHILSENER

I Lighed med i Fjor vil der fra den 10. December i en Periode paa ialt ikke over 14 Dage gennem Statsradiofonien blive udsendt Hilsener fra herboende paarørende til danske Sømænd i Udlandet og til Personer paa Færøerne og i Island. Meddelelse om, at man ønsker en saadan Hilsen sendt, skal gives til den stedlige Politimester (Politimyndighed, f. Eks. Sognefoged), der skal samle dem paa Lister, som af Politimesteren indsendes til Udenrigsministeriets Pressebureau. Hilsenen er ikke individuel, men bestaar kun i den paagældende Afsenders Navn og Adresse samt Titel og Navn paa Modtageren, og Politimesteren skal konstatere den paagældende Afsenders Identitet. De sidste Navnelister maa være Udenrigsministeriet i Hænde senest den 12. December, idet senere modtagne Lister ikke vil kunne ekspederes.

## DE FORENEDE BRYGGERIER

Bestyrelsesraadet for A/S De forenede Bryggerier har i Stedet for afdøde Direktør A. Holm valgt Direktør J. A. Korbjerg som Formand samt vedtaget at supplere sig med Direktør Erik Reinhard.

Endvidere er det vedtaget, at der af Fortjenesten ved Selskabets samlede Drift i det pr. 30. September 1941 afsluttede Regnskabsaar med Fradrag af Skatter henlægges til Afskrivningsfonden 2,000,000 Kr. og til det særlige Reservefond 500,000 Kr.

Efter Tilskrivning af Renter, 877,587 Kr., andrager Pensionsfondens og Pensionskassernes Formuer 18,943,151 Kr. Samtlige Udgifter i Regnskabsaaet til Sygehjælp, Understøttelser og Pensioner, ca. 817,000 Kr., er afholdt af Selskabets Drift.

Bestyrelsesraadet har endvidere vedtaget at indstille til den kommende Generalforsamlings Godkendelse, at der udbetales Aktionærerne et Udbytte af 12 pCt., og at der ydes Tuborgfondet et Tilskud paa 150,000 Kr.

Som Saldo til næste Aar overføres 563,221 Kr.

I Fjor nedsatte Selskabet Aktieudbyttet (for Aaret 1939—40) til 10 pCt. som Følge af den indtraadte Nedgang i Overskudet, som dels skyldtes Tidernes almindelige Vanskeligheder, dels den følelige Skærpelse af Beskatningen, bl. a. af Hvidtøllet, som dog i nogen Grad lempedes sidste Efteraar. For det nu afsluttede Regnskabsaar 1940—41 vil Aktie-Udbyttet nu blive fastsat til 12 pCt., og Selskabets Fortjeneste synes da ogsaa at have været noget større end det nærmest foregaaende Aars, selv om den ikke har været paa Højde med de Aar, som gik forud. Henlæggelserne i Aar — 2 Mill. Kr. til Afskrivningsfonden og 500,000 Kr. til det særlige Reservefond — er af samme Størrelse som i Fjor, men til Aktie-Udbyttet medgaar i Aar 2,280,000 Kr. mod 1,900,000 Kr. sidste Aar, altsaa 380,000 Kr. mere. Endvidere ydes der i Aar Tuborgfondet et Tilskud paa 150,000 Kr., medens der ikke paa Regnskabet for 1939—40 blev givet noget Tilskud til dette Fond, og endelig forøges Overførslen i Aar med ca. 55,000 Kr. Selskabets Fortjeneste maa derfor antages at være forøget med i hvert Fald henimod 600,000 Kr.

## HVIS VI BLOT VILDE SMILE —

I »Kedel- og Maskinpassernes Fagblad« har følgende læseværdige Artikel fornylig været offentliggjort:

Der er Mennesker, som kan smile, selv i Øjeblikke, hvor alt synes at styrte i Grus om dem. Ikke fordi de er dumme Væsener eller overfladiske, tankeløse Sjæle, men fordi de ejer den Livsreserve, vi kalder Fortrøstningens Glæde.

Disse Mennesker fortrøster sig til, naar Ulykken har ramt, at det værste er overstaaet, og at der nu maa være Mulighed for et nyt »Fremad og opad«. Og set i det Lys bør der kunne blive Raad til et Smil.

Det er — i alt Fald her til Lands — en almindelig Antagelse, at Tingene følger sig nemmest for dem, der aldrig er bange for at give et Smil. Maaske kan

det siges om os Danske, at vi har for let til Smilet. Udlændinge har nu og da ladet os det vide og talt om det danske Grin, men det er noget helt andet end det danske Smil.

Udlændinge forstaar ikke, hvad dansk Sind i Virkeligheden er for noget — denne forunderlige rige Kilde, der springer dybt inde i vort Væsen, og i hvis Strømme Haab, Vilje og Livsmod forener sig til en Folkekarakter, hvor det lyse Smil er det albesejrende.

Giv hver Dag et Smil til dine Omgivelser. Det er nødvendigt, hvis Mismodet ikke skal tage Overhaand og derved føje sin Ulykke til *den*, der allerede har saaret os dybt nok.

## 107 SVENSKESKIBE KRIGSFORLIST

Siden Krigens Udbrud er ialt 107 svenske Skibe paa sammenlagt 281,597 Br. Reg. Tons samt tre Fiskerbaade begge paa 313 Br. Reg. Tons krigsforlist, oplyser en offentliggjort officiel Redegørelse, der slutter den 15. November. Ved Forlisene er ialt 779 Personer omkommet. Af de førstnævnte Skibe er tre paa tilsammen 2879 Br. Reg. Tons bjerget. Yderligere skal saavidt man er underrettet, 24 Skibe paa 43,774 Br. Reg. Tons være blevet beslaglagt.

## INDUSTRIPRODUKTIONEN I OKTOBER

Industriens Produktions-Indeks er for Oktober beregnet til 96 imod 99 for September. Dette Tal beregnes paa Basis af Aaret 1935. I 1939 var det 117 og i 1940: 94. Konsumvare-Indekset er fra September faldet fra 89 til 85 og Produktionsmiddel-Indekset fra 115 til 113.

Industriens Beskæftigelsestal er opgjort til 1,230,000 Arbejdstimer pr. Arbejdsdag i Oktober imod 1,238,000 i September. I de samme to Maaneder i Fjor steg Beskæftigelsen fra 1,105,000 til 1,120,000 Arbejdstimer pr. Arbejdsdag. Gennemsnittet var de to foregaaende Aar 1,215,000 i 1940 og 1,394,000 i 1939.

## CHILES TONNAGEMANGEL

Den portugisiske Regering har fra Chile faaet Anmodning om at stille Tonnage til Disposition til Transporter af Chile-Salpeter til europæiske Havne. Det drejer sig om godt 150,000 Tons, som skulde afskibes i Løbet af 3 Maaneder.

Den portugisiske Regering har imidlertid maattet svare, at man ikke ser sig i Stand til at efterkomme denne Anmodning, da man selv staar over for Tonnagemangel til Dækning af Landets egne Tilførsler og til Transporter af Varer fra de portugisiske Kolonier.

## ARGENTINSKE SKIBSKØB

Den argentinske Regering har, som omtalt, i nogen Tid ligget i Underhandling med Italien angaaende Købet af en Del Skibe, som er oplagte i argentinske Havne. Dette Køb er nu, efter de seneste Meddelelser, bragt i Stand. Det drejer sig om ialt 16 Skibe, og den samlede Købesum er 350,523,700 Lire. Af denne Købesum skal Halvdelen betales i Form af Skatkammerveksler til den italienske Regering, medens Italien for den anden Halvdel faar en Kredit i Argentinas Bank, som den kan disponere over efter Krigens Afslutning.

## NATIONALBANKENS BALANCE

Nationalbankens Ugebalance pr. 22. November viser en ny Stigning paa 14 Mill. Kr., hvorefter den samlede Balance er 2031 Mill. Kr.

Paa Aktivsiden finder man en Fremgang i Tilgodehavender paa Clearing-Conti med Udlandet paa 8 Mill. Kr. til ialt 806½ Mill. Kr. og en Fremgang paa »Forskellige Debitorer« paa 7—8 Mill. til ialt 1007 Mill. Kr., hvorved denne Post for første Gang overstiger Milliarden.

Paa Passivside er Seddelcirkulationen gaaet 16 Mill. Kr. tilbage til 715 Mill. Kr., idet Indlaan paa Folio, Konto-Kurant etc. er vokset med 27 Mill. til 1100 Mill. Kr.

### HAVNEVÆSENET

I Dag forelægges i Københavns Havnebestyrelse Havnedirektørens Forslag til Budget for 1942. Budgettet balancerer med 8.156.500 Kr., der er Udgifternes Beløb. Indtægterne anslaaes til 6.857.100 Kr., og der fremkommer saaledes et budgetmæssigt Underskud paa 1.299.400 Kr.

Driftsindtægterne for 1942 er budgetteret 101.700 Kr. højere end for Aaret 1941, medens Driftsudgifterne, deri indbefattet Afskrivninger, Forrentning af Kapital i arbejdende Aktiver samt Henlæggelse til Pensionsfondet og til Afskrivning paa »paabegyndte, men ikke afsluttede Kassearbejder« er budgetteret 177.000 Kr. højere end for 1941.

Status ultimo 1942 er budgetteret til 82.675.300 Kr., heri indbefattet et Underskud paa 2.960.800 Kr.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Svenska Lloyd's »Bothnia« forlist

Svenska Lloyds Damper »Bothnia« er ifølge Meddelelse til det svenske Udenrigsministerium fra det svenske Generalkonsulat i Hamborg sunket efter Kollision med et andet Skib. Skibets Besætning er uskadt og vil blive sendt hjem, saa snart Formaliteterne er i Orden. »Bothnia« var paa 1487 Brt.

### En Sø- og Handelsretsdom

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, der drejede sig om kun 15 Kroner, men hvori det principielle naturligvis har Betydning for Parterne.

De Forenede Bugserelskaber havde rejst Sagen mod Firmaet Franck & Tobiesen, idet man paastod Firmaet dømt til at betale 167 Kr. 20 Øre for Bugserassistance, ydet det Oldenburg-Portugisiske Dampschiffs-Rhederei, Hamborg, tilhørende Damper »Sebu« fra Gasværkshavnen til Københavns Yderhavn den 10. September 1941.

Franck & Tobiesen, der er Repræsentant for det tyske Rederi, paastod sig frifundet mod Betaling af 152 Kr., idet man gjorde gældende, at Differencen — 15 Kr. 20 Øre — bør ydes som Rabat ifølge Kontrakt mellem Parterne af 26. Februar 1941 paa 10 pCt. af Grundtaksten for Bugserassistance, ydet nævnte Damper under Forhaling her i Havnen den 9. September.

I Sø- og Handelsrettens Dom peges paa, at Franck & Tobiesen udelukkende henvender sig til Forenede Bugserelskaber angaaende Bugserhjælp for de paagældende tyske Skibe samt at Rederiet hæfter overfor Sagsøgerne for Betalingen. Franck & Tobiesen fik derfor Medhold i, at Bugserelskabet er pligtig til at yde Rabat, og Franck & Tobiesen skal saaledes kun betale 152 Kr. Bugserelskabet skal betale Sagens Omkostninger med 25 Kr.

### Olje til Bornholmerbaadene

Den knappe Brændseltildeling har nødvendiggjort en stærk Indskrænkning af Rutetrafiken mellem Bornholm og København, der i længere Perioder udelukkende er blevet besørget af de to smaa Dampere »Østersøen« og »Carl«. Men her paa Øen, som i det øvrige Land, er Farplanen for December Maaned imidlertid af stor Interesse, og det kan allerede nu oplyses, at Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har faaet en mindre Tildeling af Brændselolie, saa »Frem« kan sættes ind i Juletrafiken.

### Navigationsskole i Hirtshals

Hirtshals' Fiskeriforening opretter nu en Navigations-skole i Hirtshals. Efter at Hirtshals er blevet Hjemstedet for den næststørste Kutterflåde langs den jyske Vestkyst, er Behovet for en Navigationsskole for Fiskerne blevet stort. Foreløbig skal der kunne tages Kystskippereksamen fra den nye Skole, hvor Undervisningen bliver lagt saaledes tilrette, at Fiskerne kan passe deres Arbejde samtidig med, at de gaar i Skole, saa de ikke behøver at opgive Fiskeriet og rejse til en fremmed By for at læse til Skippereksamen.

### »Arima Maru« bjerget ved Peru

Den japanske Fragtdamper »Arima Maru« (7390 Brt.), der løb paa Grund og sank i Slutningen af Maj Maaned i Aar i peruansk Farvand paa Grund af tæl Taage, er blevet bjerget af den japanske Bjergningsdamper »Sakito Maru«. Baade De forenede Stater og Peru havde af »tekniske Grunde« nægtet at foretage Bjergningen, saa

### SKIBSFARTEN I HOLLANDSK INDIEN

Af den udsendte Aarsberetning for det største Rederi i hollandsk Indien, Koninklijke Paketvaart Mij., fremgaar det, at Selskabet ved Regnskabsaarets Udgang raadede over en Flaade paa 123 Skibe — heri inkluderet 5 Motorlægtre — og med en samlet Tonnage paa 322,000 BRT. Nogle af Skibene er trukket ud af deres normale Ruter og afgivet til særlig Tjeneste for Regeringen i hollandsk Indien, og et Skib paa 2500 Tons er gaaet tabt som Følge af Krigen.

Paa Grund af Afbrydelsen af Kopraudførslen er Efterspørgselen efter Tonnage gaaet stærkt ned fra Molukkerne. Paa Koloniernes interne Ruter er Fragterne gaaet ned, medens de oversøiske Linier kan opvise stærke Forhøjelser. Særlig livlig har Efterspørgselen været efter Tonnage paa Ruten til Sydamerika. Gennemgaaende er Forsikringerne steget med 25 pCt. i Forhold til det forrige Regnskabsaar. Nettooverskudet udgør 2,5 Mill. Gylden. Udbyttet er fastsat til 4 pCt.

»Sakito Maru« maatte sejle fra Japan til Ulykkesstedet, hvor den i Midten af Juli paabegyndte det Bjergningsarbejde, der senere lykkedes. Da det paa Grund af de komplicerede internationale Bestemmelser var umuligt at anløbe en amerikansk Havn, maatte man forsøge at bugserere den bjergede »Arima Maru« direkte til Japan.

### Brasilien rekvirerer hele Tankskibsflåden

Efter Ordre af Præsident Vargas har den brasilianske Kommission for Handelsflåden rekvireret samtlige Tankskibe under brasiliansk Flag for med dem at organisere en ensartet Tankflåde, som det nationale Petroleumsråd skal disponere over.

### Nyt Rederi for Motorsejlere

Som det fremgaar af de sidste Ændringer i Skibsregistret er der i København dannet et nyt Rederi »Dansk Rederiaktieselskab«. Selskabets Bestyrelse bestaar af Kaptajn H. P. Lauritzen, Aabenraa, Øjenlæge, Dr. med. A. Beyer, Aabenraa, Landsretssagfører K. L. Svendsen, København, og Grosserer G. W. Bøllern, Lyngby, samt af Selskabets Direktør og korresponderende Reder, Kaptajn Svend Aage Hansen Lauritzen, København.

Selskabet har købt to Skibe, der hidtil har tilhørt Skibsreder Hansen Lauritzen, nemlig Motorjagt »Herma« af Svendborg (97 Brutto Tons) og Motorskonnert »Nanni« af København (76 Brutto Tons).

### Belønnede islandske Sømænd

Besætningen paa den islandske Regerings Passagermotorskib »Esja«, der Efteraaret 1940 førte flere Hundrede »infrosne« Islændere fra Skandinavien hjem til Island over Petsamo, er for nylig blevet hædret for god og dygtig Udførelse af denne Rejse, idet Rigsforstanderen og hans Frue ved en Højtidelighed i Altingsalen overrakte hver af Besætningens Medlemmer en Mindemedalje og et Æresdokument.

En anden islandske Sømandspræstation er blevet belønnet med en Medalje for Tapperhed og Mod. En ung islandske Sømænd, Pall Adalsteinsson, der er Kaptajn paa en Trawler, har til Trods for at hans Skib var alvorlig beskadiget, under særdeles vanskelige Omstændigheder bjærgt 23 Mand fra et synkende Skib. Pall Adalsteinssons Besætning kaldte det gal Mands Værk, da han vilde prøve paa at komme den nødstedte Besætning til Hjælp. Det var Orkan og høj Sø, men den islandske Kaptajn havde kun svaret: »Jeg vil bjærge dem.«

Det lykkedes ham at manøvrere sit Skib op paa Siden af Havaristen og at faa en Line gjort fast til Havaristens Forstav. Da den sidste af de nødstedte Søfolk var kommet om Bord, lod Pall Adalsteinsson Linen hugge over, hvorpaa Havaristen straks sank. Det lykkedes ham derpaa at føre sit eget Skib, der var stærkt medtaget, sikkert i Havn, men da var Skibets Maskinkraft blevet saa lille, at Skibet næppe kunde avancere ved egen Hjælp. Pall Adalsteinsson, der er Søn af en Trawlerskipper, er en ganske ung Mand, godt tyve Aar gammel.

### Erstatning for mistede Effekter

I Lighed med den Ordning, der er gældende vedrørende forskudsvis Udbetaling af Erstatning til Søfarende, der som Følge af Krigsforholdene har mistet deres Effekter, er der ved Forhandling med Ministeriet for Handel, Industri og Søfart opnaaet en Ordning, hvorefter Udbeta-

ling af forskudsvis Erstatning ogsaa kan finde Sted til Enker efter Søfarende, der er omkommet ved Krigsforlis.

### Millionsikringen ved Nissum Fjord

I Anledning af det bevilgede Dæmningsanlæg til Beskyttelse af Tangerne foran Nissum Fjord mod Havets Angreb, hvilket Arbejde vil koste betydeligt over 1 Mill. Kr., foretoges for nylig Besigtigelsesforretning af den dertil nedsatte Kommission, hvis Formand er Kommissarius H. Wahl. Diget, der skal strække sig fra Fjand over Thorsminde By til Fjaltring, faar en Længde af ca. 15 km. Det skal for Varighedens Skyld opføres i en Afstand af fra 225 til 325 m bag den nuværende Kystlinie, med Undtagelse af Partiet ved Thorsminde By, hvor det af Hensyn til Byen skal rykkes lidt længere ud mod Havet, idet der til Gengæld opføres to Høfder Syd og Nord for derved Afvandingssluser.

Dæmningen er projekteret af Vandbygningsvæsenet.

Senere blev afholdt Ekspropriationsforretning, da foruden Jord en Del Huse skal fjernes. Arbejdet vil snarest blive paabegyndt.

### Panamakanalen

Præsident Roosevelt har foreslaaet, at Kongressen skal bevilge yderligere 117 Mill. Dollars til Panamakanalen. Af dette Beløb skal 104 Mill. bruges til Bygning af flere Sluser, og det resterende skal anvendes til Udbygning af Panamakanalens Forsvar.

### Krigsforlis

Det græske Dampskib »Evros«, paa 5283 Tons Brutto, som gik i britisk Tjeneste, er sunket i Atlanterhavet, og den græske Damper »Marouko Pateras« paa 4269 Tons Brutto er gaaet tabt ved New Foundlandskysten.

### »Wrangel«s Kollision

Ved Raadhusretten i Gøteborg er der afsagt Dom i en Sag angaaende Kollision i Øresund mellem en tysk Damper og den svenske Jager »Wrangel«. Den svenske Stat krævede Damperens Kaptajn dømt til at betale Erstatning for den Skade, som overgik det svenske Krigsskib ved Sammenstødet, medens det tyske Rederi paa sin Side krævede Erstatning af den svenske Stat. Ved Dommen fik Rederiet Medhold, og den svenske Stat dømtes til at udrede dels 3600 sv. Kr., dels 11,363 Rmk., i Erstatning samt betale Sagens Omkostninger med 7878 Kr. Denne Afgørelse vil blive appelleret.

### Japan forhøjer Søforsikringspræmierne

Søforsikringen for japanske Skibe til Havne paa Nordkysten, Korea og Vestkysten af Sakhalin er forhøjet fra 20 til 50 Yen. For fremmede Skibe er Satserne uforandrede.

### To finske Grundstødninger ved Simrishamn

Forleden Aften skete en Grundstødning paa den saakaldte Knäcken mellem Baskemölla og Simrishamn. Det var den finske Damper »Henny«, som gik haardt paa Grunden. I Løbet af Natten begyndte man at lempe en Del af Lasten over Bord. I Grundstødningsejeblikket herskede der Regntaage. Skibet er paa 2500 Tons.

Det er den anden finske Grundstødning ud for Simrishamn for nylig, idet for kort Tid siden Helsingforsdamperen »Inha« grundstødte. Dette Skib blev stærkt beskadiget, og for Tiden er Neptunbolagets Bjergningsdamper »Poseidon« beskæftiget med Bjergningsarbejdet.

### Grønlandsdamperen »Gertrud Rask« mod Skær

Grønlandsdamperen »Gertrud Rask« har paa sin første Rejse i Aar fra New York til Vestkysten været ude for et Havari, der let kunde være blevet skæbnsvangert. I Begyndelsen af Maj løb Damperen i regndiset Vejr paa et Skær ved Kagssimiut. Forstavnen knustes, og Skibet rousede helt op og stod fast hen midtskibs.

Ved faldende Vand krævede Skibet over og laa, da Vandet var paa sit laveste, kun én Meter over Skæret, en Overgang med en Slagside paa 18 Grader. Skibet var fuldt lastet med Kul, og begge Ender svævede paa dette Tidspunkt frit i Luften. Herved kom Skibet saa stærkt i Spænd, at Maskinen og Kedlen pressesedes op og der kom Skade paa Kedelstopventilen. Dampen strømmede ud, saa at en hel Dampsky stod omkring Skibet. Saa kraftigt var Presset, at man langt borte kunde høre Dampen hvæse.

Paa dette Tidspunkt saa Situationen meget faretruende ud. Da man frygtede det værste, var der ikke andet at gøre end hurtigst muligt at gaa fra Borde. Heldigvis havde Maskinpersonalet den Aandsnærværelse og det Mod at faa Fyrene bakket, inden Folkene forlod Skibet, og da Strandingen ikke fremkaldte andre Havarier, gik Trykkelidt efter lidt af Maskinen. Maskinmesteren vovede

sig derfor om Bord igen for at se, hvorledes det stod til, og snart efter fulgte Resten af Mandskabet.

Et Held i Uheld var det, at Grundstødningen var sket omtrent ved Lavvande, og at »Gertrud Rask« er saa godt bygget, som den er. Det gjaldt nu om at holde Skibet flydende, naar Vandet atter steg. Der sattes straks Ild under Donkeykedlen for at have Dampumperne klar, naar Højvandet kom. Spillene paa Dækket blev ogsaa ordnet for at tage Varpankrene i Brug. Samtidig blev der telegraferet til Julianehaab for at tilkalde de Skonnerter, der laa der.

Da Vandet steg — desværre ogsaa inde i Skibet — sattes Pumperne i Gang; men heldigvis var Pumperne i Stand til at klare Situationen. Lidt efter lidt rejste Skibet sig op, medens Skærets Top efterhaanden forsvandt i Søen.

Skonnerterne fra Julianehaab kom nu til Assistance og slæbte »Gertrud Rask« til Julianehaab, hvorfra Stopventilen sendtes til Ivigtut for at blive repareret. Senere, da Isforholdene havde bedret sig, kunde »Gertrud Rask« gaa til Ivigtut, hvor den blev nødrepareret. Her lykkedes det i Løbet af tre Uger Dykkerne at faa Tingene bragt i Orden, saa at Skibet kunde fortsætte til Godthaab, hvorfra den i Slutningen af Juli under Ledsagelse af den anden danske Grønlandsbaad »Julius Thomsen« afgik til New York. »Gertrud Rask« naaede i Begyndelsen af August sit Bestemmelsessted og blev straks taget paa Værft. Allerede omkring d. 20. August var den søklar igen.

Paa Rejsen til New York havde »Julius Thomsen« ogsaa et alvorligt Havari. I Taage løb Skibet mod et Isfjeld og kom til U. S. A. med en »fladtrykt Snude«, saa at ogsaa den maatte i Dok. Uheldet var endnu en Gang ude efter Skibet. Medens det laa i Dokken, løb et andet Skib ind i dets Agterstav; men dette Havari var dog ikke større, end at »Julius Thomsen« paa 14 Dage var klar til igen at staa til Søs.

Det menes, at den dygtige gamle Grønlandsskipper, Kaptajn Westmar fører Skibet, der sammen med »Hans Egede«, som i Aar ogsaa skal have haft et Havari, besørger den væsentlige Del af Transporterne til Vestkysten.

### »Freja« moderniseret

Svitzers Bjergningsdamper »Freja« har i længere Tid ligget paa Naxskov Skibsværft, hvor den er blevet moderniseret og ombygget, saaledes at den svarer til de Krav, man stiller til en Bjergningsdamper.

### Svenske Lodsforhold

I en meget lang Aarrække før Krigsudbrudet i September holdt Antallet af Lodsninger i Sverige sig temmelig konstant omkring 40.000 pr. Aar ved mindre gode til noget over 50.000 i gode Søfartsaar, siger Generallodsdirektør Torsten Pettersson i et Interview i et svensk Blad. Men i 1939 og 1940 gik Tallet op til 65.000 Lodsninger pr. Aar, og det er ikke troligt, at Antallet i Aar bliver mindre, thi siden Juli har der i Farvandede ud efter Østersøkysten været Skibsfart af meget stort Omfang. Lodspersonalet er derfor i de nu svundne Sommer- og Efteraarsmaaneder, ligesom Tilfældet var i Efteraaret 1939, ved et stort Antal Lodssteder benyttet til Grænsen af Ydeevnen.

At Lodsningerne trods Spærringen af Skibsfarten vestpaa har vist saa stor Stigning, skyldes for en stor Del, at Skibsfartens Veje har maattet omlægges. Helt nye Sejlløb, indenfor 3-Milsgænsen, har maattet afmærkes — og da disse nye Sejlløb i stort Omfang strækker sig nær Skærgaarde og derigennem er mere risikofyldte end de ordinære Skibsfartsveje, har Skibsfarten her betydeligt mere end under normale Forhold maattet anvende Lods.

Omlægningen af Skibsfartsruterne har naturligvis medført, at visse Lodspladser har faaet mindre eller ingenligning at gøre, medens Arbejdet ved andre Lodspladser er blevet øget betydeligt. Dette har afstedkommet store Omflytninger af Lodspersonalet, hvilket selvsagt ud fra et Sikkerhedssynspunkt medfører en vis Risiko. Men trods dette, og trods de store Krav, der er stillet til Lodspersonalet, har Lods væsenet kunnet betjene Skibsfarten uden alvorlige Fejlgreb, og uden at Havarirekvensen er øget.

Under det svenske Lods væsen sorterer ogsaa Fyr væsenet, og at dette ikke er nogen ubetydelig Detaille fremgaaer deraf, at Lods væsenet forvalter omkring 750 Fyrlys — 70 større Landfyr, 19 Fyrskibe, 600 ubevogtede Fyr og

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

Resten Lysbøjer. Forøvrigt findes i Sverige over Tusind Fyr, for Størstedelen ubevogtede, mindre Fyr, som ikke sorterer under Lodsvesenet, men ejes og forvaltes af andre statslige Myndigheder (f. Eks. Trollhätte Kanalværket), kommunale Havnemyndigheder, Industrivirksomheder med egne Havne o. s. v.

Knapheden paa flydende Brændsel har naturligvis stillet Lodsvesenet overfor specielle Problemer, bl. a. for Fyrenes Vedkommende. Men det er her lykkedes at nedbringe Brændselsforbruget bl. a. gennem Elektrificering af tidligere petroleum-drevne Fyr o. s. v.

Ikke mindre end henved 120 Ledefyr er siden Efteraaret 1939 nyanlagt, hovedsagelig i Skærgaardsfarvandene mellem Ålandshavet og Kalmarsund samt paa Bohuskysten. Gennem disse Nybygninger er tilvejebragt et sammenhængende System af fyrbelyste Indenskærsfarvande i nord-sydlig Retning fra Öregrund samt gennem Bohuslens Skærgaard. Særlig bemærkelsesværdige er de fem bundfaste Fyr, som er opført i Kalmarsunds Dybrende. De er opbyggede paa Betonkasser, som er nedsænkede paa fast Underlag paa Havbunden paa 8½ Meters Vanddybde. Fundamenterne har hver en Vægt af 2500 Tons. I de to svundne Aars usædvanligt haarde Isvintre har disse Fyr vist sig at staa godt imod Presset af Pakis og Isskruninger. Der skulde nu — efter Generallodsdirektørens Opfattelse — være vundet tilstrækkelige Erfaringer om denne Byggemaade til, at den skal kunne anvendes ogsaa ved endnu mere udsatte Steder, f. Eks. i Øresund. Der regnes iøvrigt med Muligheden af senere at faa erstattet adskillige af de svenske Fyrskibe med stationære Fyr af denne Type.

Ligeledes fremgaar det af det omhandlede Interview, at Sverige nu har 18 Radiofyr i Virksomhed, nemlig 11 ved Landfyrpladser og 7 paa Fyrskibe.

Redningen af Skibbrudne hører i Sverige ogsaa til Lodsvesenets Opgaver. Siden 1855 har der eksisteret et statsligt Livredningsvesen, og for Tiden har Lodsvesenet 16 Redningsstationer. Desuden har »Svenska sällskapet för räddning av skeppsbrutna« 19 Redningsstationer, og gennem en for nogle Aar siden truffet Overenskomst med Lodsstyrelsen har dette Selskab paataget sig at svare for Redningsvesenet indenfor visse Kyststrækninger.

#### Underholdningsaftener for Søfolk

I Lighed med foregaaende Aar har »Søfartens Bibliotek« og »Søfartsklubben« genoplagt sine Underholdningsaftener i Vintermaanederne for hjemmeværende Søfarende og Besætningerne fra de Skibe, som kommer hertil.

Underholdningsaftenerne vil blive hver anden og fjerde Torsdag i hver Maaned og vil finde Sted i »Søfartsklubben«s Lokaler, Peder Skramsgade 23, Stuen. Programmet for Aftenerne er fastsat til Kl. 20—21: Oplæsning, Foredrag, Filmsforvisning el. lign., og Kl. 21—22: Fællessang og Musik. Blandt Foredragsholderne kan nævnes: Kommandørkaptajn Kai Hammerich, Læge Johs. Thyssen, Kaptajn Tage Petersen, Lærer P. Marcussen, Graasten, og Læge Fritz Reymann.

#### Ny Skibsmægler

Under 22. November er der gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddelt E. E. Olsen Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Aalborg, med Forpligtelse til at have Forretningslokale eller i Mangel heraf Bopæl i nævnte By.

#### Udnævnelse

Kaptajn N. O. Petersen skal, ifølge indløbne Meddelelser fra Amerika, være udnævnt til Skibsinpektør i New York for de tre danske Skibe »Gertrud Rask«, »Hans Egede« og »Julius Thomsen«.

#### Dødsfald

Forhenværende Fisker og Redningsmand Søren Christensen, Gl. Skagen, er død i en Alder af 65 Aar. Han har i næsten 25 Aar været Redningsmand og har været med til at redde 123 Menneskeliv.

#### 50 Aar

Mangeaarig Skibsfører i H. C. Christensens Rederi, Kaptajn Jørgen Jørgensen, Marstal, fyldte forleden 50 Aar. Tidligere Opsynsmand ved Snogebæk Redningsstation, Kristian Kruse, fyldte forleden 50 Aar.

#### 60 Aar

En af Aalborg Værfts kendte Mænd, Riggemester H. P. Hansen fyldte forleden 60 Aar. Han er født paa Fanø, sejlede som ung med store Barkskibe, tog derefter Styrmandseksamen og sejlede i nogle Aar i Dampskibsfarten, indtil han i 1913 fik Ansættelse paa Aalborg Værft, hvor han siden har været. H. P. Hansen har ledet en lang Række store Arbejder, bl. a. Jernkonstruktionen til Aalborg Taarn og den nye Færdselsbro over Limfjorden, ligesom han var Fører for Værftets Nybygningers Prøveture.

#### 70 Aar

Den kendte Sejlsportsmand, fhv. Strandkontrollør i Knebel, Anton Jørgensen, der nu er bosiddende i Snekkersten, fyldte forleden 70 Aar. Jørgensen, der selv er aktiv Sejlsportsmand, er kendt hele Landet over fra sin Virksomhed som Udgiver af Sejlsportsblade og Forfatter af Sange og Noveller fra Søen.

#### 90 Aar

En gammel, veltjent Redningsmand, fhv. Baadformand Klemmen N. Karstensen, Blaa vand, fyldte forleden 90 Aar. Karstensen var ansat i Redningsvesenet i ikke mindre end 37 Aar, heraf 17 Aar som Baadformand, og har i den Periode deltaget i Redningen af 44 Skibsbrudne. Af hans mange Redningsforetagender mindes særlig Bjergningen af 13 Mand fra den tyske Trawler »Brandenburg«, der netop i disse Dage for 30 Aar siden forliste paa Kysten.

For denne smukt udførte Daad modtog Redningsbaadens Besætning Emile Robins Legat for det paagældende Aar samt en Pengebelønning.

## Søofficer i Reserven.

Uddannelsen til Søofficer i Reserven paabegyndes medio Februar 1942.

For at kunne antages maa den paagældende have dansk Indfødsret og have

- 1) Næringsbevis som dansk Styrmand eller
- 2) bestaaet dansk Skibsførereksamen.

Antagelsen til Søkadetaspirant i Reserven kan ikke finde Sted senere end i det Kalenderaar, i hvilket Ansøgeren fylder 28 Aar.

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. Januar 1942 til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

## Søofficersskolen.

Holmen, København K.



Tlf. Central 16,172.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
AKTIESELSKAB  
KØBENHAVN**PENSION** for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN**  $\frac{1}{2}$   
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske  
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,  
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SKULD**

Stiftet: 1897

**PROTECTION & INDEMNITY**  
**HYRE- & EFFEKTFORSIKRING**  
**STRIKEFORSIKRING**Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA** A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

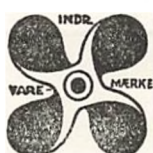
KØBENHAVN K  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**TVER & WEILBACH CO.**  
SØLVER & SVARRER  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN**Viking**  
Kompasser  
**Viking**  
Loddemaskiner  
**Chronometre**  
**Sekstanter**  
**Marinekikkerter**

Innehavere

**SØLVER & SVARRER**

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang III. Katalog

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon **5601**. København S.  
Amager **1483**.**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 27. November 1941.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal toges paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 60 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der toges 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, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

### 1543. Østersøen. Drivende Miner. Advarsel.

(U. f. a. Nr. 49/2348. Stockholm 1941.)

Et stort Antal drivende Miner er i den sidste Tid blevet observeret udfor Kysten af *Blekinge*, i den S.-lige Del af *Kalmarsund*, ved *Ölands E.-Kyst* og ved Kysterne af *Gotland*.

### 1544. Sverige S.-Kyst. Neutralitetsløbet. Oplysning om Sømærker og Vrag.

(U. f. a. Nr. 48/2326. Stockholm 1941.)

Under den sidste Tids stærke Storme er en Del af Afmærkningen ved Neutralitetsløbet ved S.- og E.-Kysten af *Skåne*, særligt udfor *Falsterbo* og *Ahus*, beskadiget eller bortdrevet. Under Sejlads i Neutralitetsløbet bør derfor udvises Forsigtighed.

Det SE. for *Falsterbo* sunkne Vrag af Damperen *Torö* paa c. 55° 20' N. 12° 53' E. er yderligere blevet ødelagt. Det tilraades de søfarende indtil videre fortrinsvis at benytte Ruten E. om Vraget.

### 1545. Sverige S.-Kyst. Hanösund. Fiskeredskaber. Advarsel.

(U. f. a. Nr. 48/2356. Stockholm 1941.)

Søfarende anmodes om under Passage af *Hanösund* paa c. 56° 00' N. 14° 48' E. at holde sig i *Tärnö Fyrs* hvide Vinkel for at undgaa at ødelægge Fiskeredskaber samt under Passage S. om *Hanö* ikke at gaa nærmere *Hanö Fyr* end c. 2 Sm.

### 1546. Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Afmærkning forandret.

(U. f. a. Nr. 48/2325. Stockholm 1941.)

Følgende nye Sømærker er udlagt:

1) En Stage uden Topbetegnelse paa 56° 09',<sub>23</sub> N. 15° 35',<sub>97</sub> E., ENE., for en 3 m-Grund.

2) En Stage med Kryds paa 56° 09',<sub>28</sub> N. 15° 35',<sub>92</sub> E.

**1547. Sverige. Kalmarsund S.-lige Del. Sømærke flyttet.**

(U. f. s. Nr. 48/2324. Stockholm 1941.)

Stagen med 1 nedadventt Kost paa c.  $56^{\circ} 27',_0$  N.  $16^{\circ} 20',_3$  E. er flyttet til c.  $56^{\circ} 27',_0$  N.  $16^{\circ} 19',_5$  E.  
(Kort Nr. 180 og 181.)

**1548. Sverige. Kalmarsund. Klokketønde genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 48/2323. Stockholm 1941.)

Klokketønden *Hatten* paa c.  $56^{\circ} 46',_1$  N.  $16^{\circ} 30',_2$  E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 45/1451 1941.)

**1549. Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Kanholmsfjärden. Aspö SE. Nyt Fyr tændt. Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 48/2355. Stockholm 1941.)

a) Paa en Pynt paa E.-Siden af *Korsholmen*, S. for *Dalarö*, er paa  $59^{\circ} 07',_{75}$  N.  $18^{\circ} 25',_{52}$  E. tændt et nyt Fyr, *Stenholmen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1<sup>m</sup>. Lanterne paa hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra  $204^{\circ}$  til  $214^{\circ}$ .      3. Rødt i Pejll. fra  $222^{\circ}$  til  $282^{\circ}$ .
2. Hvidt i — -  $214^{\circ}$  -  $222^{\circ}$ .

b) Ved *Hummelklüpp* Fyr paa c.  $59^{\circ} 08'$  N.  $18^{\circ} 27'$  E. er Lysvinklerne mellem Pejlingerne  $247^{\circ}$  og  $282^{\circ},_5$  forandret og er nu, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra  $247^{\circ}$  til  $251^{\circ}$ .      3. Rødt i Pejll. fra  $254^{\circ},_5$  til  $282^{\circ},_5$ .
2. Hvidt i — -  $251^{\circ}$  -  $254^{\circ},_5$ .

**1550. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten og Öregrundsgrepen. Lystønder udlagt.**

(U. f. s. Nr. 48/2322. Stockholm 1941.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/1471 1941 meddeles, at de deri nævnte 2 Lystønder paa henholdsvis  $60^{\circ} 39',_{50}$  N.  $18^{\circ} 11',_{00}$  E. og  $60^{\circ} 39',_{50}$  N.  $17^{\circ} 59',_{30}$  E. er udlagt.

(E. f. S. Nr. 46/1471 1941.)

**1551. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 48/3115. Berlin 1941.)

Den 2., 3. og 11. December 1941 foretages Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*, den 2. og 3. December i Tiden: Kl. 0800—1400, den 11. i Tiden: Kl. 0800—1600. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

m o d V e s t af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning  $299^{\circ}$  til Punktet  $54^{\circ} 11',_4$  N.  $15^{\circ} 22',_1$  E.

m o d N o r d af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet  $54^{\circ} 13',_1$  N.  $15^{\circ} 29',_5$  E.

m o d Ø s t af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalflag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Vindsemaforen paa E.-Molen.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalflag en gul Stander med blaa<sub>3</sub>Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold paa førnævnte Fareomraade forbudt.

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1552. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde i Uorden.**

*Taarbæk Rev* Lys- og Klokketønde paa c.  $55^{\circ} 47',_1$  N.  $12^{\circ} 40',_5$  E. er midlertidigt i Uorden, idet Klokken er ude af Virksomhed.

- 1553. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm E.-lige Del. Afmærkning atter i Orden.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/1517 1941 meddeles, at Afmærkningen ved *Bøgestrøm* E.-lige Indsejling atter er i Orden.  
(E. f. S. Nr. 47/1517 1941.)
- 1554. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Afmærkning atter i Orden.**  
Afmærkningen ved den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* er atter i Orden.  
c.  $54^{\circ} 51'_{,0}$  N.  $12^{\circ} 13'_{,7}$  E.  
(E. f. S. Nr. 47/1518 1941.)
- 1555. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**  
Ved Opmaalingen den 22. November d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $4_{,1}$  m i E.-Siden af Renden,  $5_{,2}$  m i Midten af Renden og  $3_{,4}$  m i W.-Siden af Renden.  
Udenfor Fyrlinien findes et bugtet Løb med  $5_{,9}$  m Vand, der kun kan benyttes om Dagen med Lodsvejledning.  
c.  $54^{\circ} 51'$  N.  $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$  E.  
(E. f. S. Nr. 43/1410 1941.)
- 1556. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.**  
Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Urne Fiskerihavn* paa c.  $54^{\circ} 57'_{,1}$  N.  $11^{\circ} 17'_{,3}$  E. og i Indsejlingsrenden til Havnen midlertidigt aftaget til  $2_{,0}$  m.  
(Kort Nr. 160, 140 og 185. Danske Lods III, Side 205. Havnelods, Side 218.)
- 1557. (T). Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**  
Dybden i Indsejlingen til *Lundeberg* Havn paa c.  $55^{\circ} 08'_{,2}$  N.  $10^{\circ} 47'_{,4}$  E. er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til  $2_{,0}$  m.  
(Kort Nr. 143, 142 og 140. Danske Lods III, Side 91. Havnelods Side 141.)
- 1558. Danmark. Store-Bælt. Tranekær SE. t. E. Undervandshindring rapporteret.**  
En Undervandshindring rapporteres paa c.  $54^{\circ} 58'_{,1}$  N.  $10^{\circ} 57'_{,3}$  E., c.  $2_{,5}$  Sm  $119^{\circ}$  fra *Tranekær* Fyr.
- 1559. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.**  
Paa Grund af Reparation af E.-Molens Hoved er *Bogense* Havn Vinkelfyr paa  $55^{\circ} 34' 14''$  N.  $10^{\circ} 04' 48''$  E. midlertidigt flyttet c. 200 m ind paa den faste Havnemole.  
Paa den midlertidige Plads kan Fyret ikke benyttes som Ledefyr for Indsejlingen til *Bogense* Havn, men kun som Orientering for Fiskerne.  
(E. f. S. Nr. 53/2940 1940. Havnelods, Side 48. Fyr.-Fort. Nr. 415.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1560. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Anduvning. Afmærkning forandret. Oplysning om Dybde.**  
Afmærkningen ved Sejløbet til *Frederiksværk* E. om *Kirkegrund* og imellem *Store-Tørvegrund* og *Teglgaards Hage* er forandret, som følger:
- I. Følgende Sømærker er inddraget:
1. *Store-Tørvegrund* N., W.-ligste røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 57' (00'')$  N.  $11^{\circ} 59' (33'')$  E.
  2. *Teglgaards Hage* SE. hvide Stage med 2 Halmviske paa  $55^{\circ} 57' (14'')$  N.  $12^{\circ} 00' (33'')$  E.

II. Nedennævnte Sømærker er flyttet, som følger:

a) Paa Løbets S.- og E.-Side:

1. *Store-Tørvegrund NW.* røde Stage med 2 opadvendte Koste er flyttet ud mod Sejlløbet og udlagt i 6,0 m Vand paa 55° 56' 58" N. 11° 59' 31" E.

2. *Store-Tørvegrund N.*, E.-ligste røde Stage med 1 opadvendt Kost er flyttet ud mod Sejlløbet og udlagt i 6,0 m Vand paa 55° 57' 10" N. 12° 00' 00" E.

b) Paa Løbets W.- og N.-Side:

1. *Kirkegrund E.* hvide Stage med 1 Halmvisk er flyttet ud mod Sejlløbet og udlagt i 6,5 m Vand paa 55° 56' 47" N. 11° 59' 24" E.

2. *Teglgaards Hage*, W.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, er flyttet ud mod Sejlløbet og udlagt i 6,7 m Vand paa 55° 57' 03" N. 11° 59' 29" E.

3. *Teglgaards Hage*, E.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, er flyttet mod Syd og udlagt i 5,6 m Vand paa 55° 57' 20" N. 12° 00' 23" E.

III. Den mindste Dybde paa den i Kortet N. for *Teglgaards Hage SE.* hvide Stage med 2 Halmviske paa 55° 57' (14") N. 12° 00' (33") E. angivne 4,7 m-Pulle er 5,5 m.

(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 170. Søm.-Fort. Side 68, Nr. 17, 18, 19, 22 og 23.)

#### 1561. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Staalvalseværks Havn. Oplysning om Havnen.

E. f. S. Nr. 37/1257 1941 udgaar og erstattes med:

Paa den SW.-lige Del af det til Staalvalseværket SE. for *Frederiksværk* opfyldte Areal i *Roskilde Fjord* er bygget en Havn bestaaende af 2 Jernbolværker paa 70 m og 75 m Længde, henholdsvis paa Opfyldningens W.- og S.-Side. Dybden i Havnen er 3,0 m ved det W.-lige og 6,0 m ved det S.-lige Bolværk.

Havnen er beliggende paa c. 55° 57',7 N. 12° 01',1 E., c. 600 m SSE. for *Frederiksværk* Havn.

Til Havnen fører fra det dybe Vand SE. for *Teglgaards Hage* en c. 1000 m lang, 20 m bred, gravet Rende. Dybden i Renden er 5,5 m. Renden er paa N.-Siden afmærket med 2 hvide Stager, udlagt henholdsvis 160 m og 600 m fra Staalvalseværkets Havnekaaj. Paa Rendens S.-Side findes 2 røde Stager, anbragt overfor de hvide Stager. Endvidere er Renden ved Indløbet paa N.-Siden afmærket med en rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk, udlagt i 6,0 m Vand paa 55° 57' 20" N. 12° 00' 27" E., og ved Indløbet paa S.-Siden med en rød Stage med 2 opadvendte Koste, udlagt i 6,1 m Vand paa 55° 57' 19" N. 12° 00' 28" E.

To Baaker, holdt overet, leder gennem den gravede Rende. Baakernes Plads er, som følger:

a) Bagbaaken, en c. 10 m høj Stang med en Trekant med nedadvendende Spids paa Toppen: 55° 58' 09" N. 12° 01' 48" E.

b) Forbaaken, en c. 15 m høj Stang med en Trekant med opadvendende Spids paa Toppen: 55° 57' (47") N. 12° 01' (13") E.

Trekanterne paa Baakerne er begge malet røde med en hvid, bred, lodret Midterstribe.

Baakerne er overet i Pejling c. 42°.

(E. f. S. Nr. 37/1257 1941. Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 172. Havnelods, Side 72. Søm.-Fort. Side 68.)

#### 1562. (T). Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttes midlertidigt med Reservefyrskib.

Den 2. December eller snarest derefter inddrages *Anholt Knob* Fyrskib paa 56° 45' (58") N. 11° 51' (51") E. midlertidigt for Hovedreparation og erstattes med et Fyrskib, paa hvis Sider er malet *Reserve*. Reservefyrskibet har samme Udseende som det oprindelige Fyrskib. Tonehøjden for Taagesignalet ændres fra 525 c/s til 400 c/s. Radiofyrets Tonefrekvens ændres fra 1269 c/s til 475 c/s. Fyr, Taagesignal og Radiofyr er iøvrigt uforandret.

(Danske Lods II, Side 116. Fyr. Fort. Nr. 99. Afd. B., Side 7.)

**1563. Danmark. Limfjorden. Fur W.-Kyst. Fur Moler Kompagni Udskibningsbro. Varpetønder inddraget.**

De to Varpetønder, der var udlagt c. 120 m udenfor Brohovedet af *Fur Moler Kompagni Udskibningsbro* paa c. 56° 49',<sub>8</sub> N. 8° 58',<sub>1</sub> E., er inddraget.  
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 61. Havnelods, Side 73.)

**1564. (T). Norge. Oslofjorden. Fredrikstad Indsejling. Østerelva og Vesterelva. Fyr slukket en Del af Natten.**

(E. f. S. Nr. 21/466. Oslo 1941.)

Nedennævnte Fyr er indtil videre slukket hver Nat Kl. 0000—Kl. 0430:

*Kaldera Fyr* c. 59° 10',<sub>8</sub> N. 10° 57',<sub>4</sub> E. *Alshus Fyrene* c. 59° 10',<sub>1</sub> N. 10° 57',<sub>5</sub> E. *Fyrene i Kjøkøysund* c. 59° 08',<sub>3</sub> N. 10° 57' E. *Smertu Fyrene* c. 59° 12',<sub>1</sub> N. 10° 56',<sub>8</sub> E. *Gresvik Fyrene* c. 59° 12',<sub>7</sub> N. 10° 54',<sub>8</sub> E. *Gresvikflua Fyrene* c. 59° 13',<sub>2</sub> N. 10° 55',<sub>4</sub> E.

**1565. Norge. Oslofjorden. Dramsfjorden. Svelvikstrømmen. Vesthaken. Fyr forandres. Taagesignal nedlægges.**

(E. f. S. Nr. 21/465. Oslo 1941.)

Paa Grund af Havari vil *Vesthaken Fyr* paa c. 59° 35',<sub>8</sub> N. 10° 25',<sub>7</sub> E. i nær Fremtid blive ombyttet med en Lanterne, der viser hvidt Et-Blink. Taagesignalet med Klokke afmonteres.

**1566. (T). Norge. Oslofjorden. Dramsfjorden. Svelvikstrømmen. Fyr slukket en Del af Natten.**

(E. f. S. Nr. 21/464. Oslo 1941.)

Nedennævnte Fyr er indtil videre slukket hver Nat Kl. 2350—0250:

*Tømmerås øvre og nedre* c. 59° 36',<sub>3</sub> N. 10° 25' E. *Batteriøy* c. 59° 36',<sub>4</sub> N. 10° 25',<sub>1</sub> E. *Blindeskjær* c. 59° 37',<sub>3</sub> N. 10° 25',<sub>2</sub> E.

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1567. Norge. Vesterålen. Nykvåg Indsejling. Grund. Ledefyrline flyttet.**

(E. f. S. Nr. 21/477. Oslo 1941.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/1263 1941 meddeles, at en Grund med 3 m Vand ved Lavvande er fundet paa 68° 47' 01" N. 14° 28' 33" E., 500 m 12',<sub>5</sub> fra *Nykvåg nedre Fyr*. Fyrlinien *Nykvåg nedre* og *øvre Fyr* overet et blevet parallelforskudt c. 15 m E. over, saaledes at den nu viser godt klar E. om Grunden.

(E. f. S. Nr. 37/1263 1941.)

**1568. Norge. Salta. Stordjupet. Tannøy. Ansnesholmen. Nyt Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1941.)

Et nyt Fyr, *Ansnesholmen Fyr*, er tændt paa *Tannøy S.-Side* paa 68° 07' 18" N. 15° 50' 06" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 4,<sub>8</sub> m. Synsvidde: 7,<sub>5</sub> Sm for hvidt, 4,<sub>8</sub> Sm for rødt og 3,<sub>7</sub> Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Stativ.

Fyret lyser, som følger:

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| 1. Rødt i Pej. fra 204° til 212°. | 5. Grønt i Pej. fra 75° til 91° <sub>5</sub> . |
| 2. Grønt i — - 212° - 229°.       | 6. Hvidt i — - 91° <sub>5</sub> - 98°.         |
| 3. Hvidt i — - 229° - 245°.       | 7. Rødt i — - 98° - 108°.                      |
| 4. Rødt i — - 245° - 75°.         |  |

Brændetid: 7. August—29. April.

**1569. Norge. Nord-Helgeland. Lurøy. Hagenholmen. Nyt Fyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1941.)

Et nyt Fyr, *Hagenholmen Fyr*, er tændt paa *Lurøy* paa 66° 26' 06" N. 12° 49' 58" E. Fyret viser rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 8,<sub>5</sub> m. Synsvidde: 4,<sub>8</sub> Sm for rødt og 3,<sub>7</sub> Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern.

Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejl. fra 348° til 355°.
2. Grønt i — - 355° - 176°.
3. Rødt i Pejl. fra 176° til 189°.

Brændetid: 1. August—5. Maj.

**1570. Norge. Nord-Helgeland. Tomfjorden. Dønna. Torsvikvågen. Nye Ledefyr tændt.**

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1941.)

Paa W.-Siden af Dønna er tændt 2 nye Ledefyr, *Torsvikvågen* Ledefyr, som følger:

a) Forfyret paa 66° 12' 02" N. 12° 33' 00" E. viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 6,5 Sm. Lanterne paa Træpæl. Fyret lyser mellem Pejlingerne 117° og 137°.

b) Bagfyret, 83 m 127° fra Forfyret, viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 8 Sm. Lanterne paa Træpæl. Fyret lyser mellem Pejlingerne 124° og 130°.

Fyrene, der er overet i Pejling 127°, leder mellem *Sjaskjæran* Varde og Jernstangen E. herfor samt fri S. om *Garsgrunnen*.

Brændetid: 1. August—5. Maj.

**1571. Norge. Sør-Trøndelag. Linesfjorden. Vågsøy S. Oplysning om Grund.**

(E. f. S. Nr. 21/496. Oslo 1941.)

E. f. S. Nr. 39/1310 1941 udgaar og erstattes med:

En Grund med 1 m Dybde ved Lavvande er fundet paa 63° 59' 42" N. 9° 55' 50" E., 360 m 97° fra *Grisholmens E.-Pynt*. Paa Grunden er anbragt en Jernstang.

(E. f. S. Nr. 39/1310 1941.)

**1572. Norge. Sør-Trøndelag. Frøvfjorden. Ragnildskjærene. Nyt Fyr tændt.**

(E. f. S. Nr. 21/473. Oslo 1941.)

Et nyt Fyr, *Ragnildskjærene* Fyr, er tændt paa det N.-ligste af Skærene paa 63° 41' 24" N. 8° 51' 03" E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9,1 m. Synsvide: 5,5 Sm. Lanterne paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**1573. Norge. Sør-Trøndelag. Grandevika. Undervandshindring.**

(E. f. S. Nr. 21/471. Oslo 1941.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/1264 1941 meddeles, at en foreløbig Undersøgelse har vist, at der findes en Grund med 7,8 m Vand ved Lavvande paa c. 63° 42' 15" N. 9° 31' 25" E., c. 180 m 324° fra *Ribeflu* Fyr.

(E. f. S. Nr. 37/1264 1941.)

**1574. Norge. Sør-Trøndelag. Frøvfjorden. Storota. Nyt Fyr tændt.**

(E. f. S. Nr. 21/472. Oslo 1941.)

Et nyt Fyr, *Storota* Fyr, er tændt paa Vardens Plads paa *Lavdalsholmen* paa 63° 39' 55" N. 8° 31' 52" E. Fyret viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7,8 m. Synsvide: 2,8 Sm. Lanterne paa Stativ. Fyret lyser mellem Pejlingerne 45° og 279°. Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**1575. Norge. Møre og Romsdal. Solemsundet. Mevikholmen. Nyt Fyr tændt.**

(E. f. S. Nr. 21/499. Oslo 1941.)

Et nyt Fyr, *Mevikholmen* Fyr, er tændt paa W.-Siden af *Mevikholmen* paa 63° 12' 42" N. 8° 09' 52" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 4,9 m. Synsvide: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Jernhus paa Betonmur. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 318° til 328°.
2. Hvidt i — - 328° - 335°.
3. Rødt i — - 335° - 339°.
4. Grønt i Pejl. fra 339° til 169°.
5. Hvidt i — - 169° - 176°.
6. Rødt i — - 176° - 204°.

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**1576. Norge. Møre og Romsdal. Solemsundet. Sæterflua. Nyt Fyr tændt.**

(E. f. S. Nr. 21/470. Oslo 1941.)

Et nyt Fyr, *Sæterflua* Fyr, er tændt paa Jernstangens Plads paa *Sæterflua* paa 63° 10' 22" N. 8° 11' 12" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 4,2 m. Synsvidde: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 332° til 345°.    3. Hvidt i Pej. fra 175° til 180°.
2. Grønt i — - 345° - 175°.    4. Rødt i — - 180° - 193°.

Brændetid: 21. Juli—16. Maj.

**1577. Norge. Rogaland. Egersundsfjorden. Hovlandsvika. Grund rapporteret.**

(E. f. S. Nr. 21/468. Oslo 1941.)

Et Skib med et Dybgaaende af 8,6 m rapporterer et have rørt Grunden i *Hovlandsvika* paa c. 58° 26',2 N. 5° 59',3 E., N. for den i det *norske* Kort Nr. 13 angivne Ankerplads og omtrent, hvor Dybdeangivelsen 13 staar.

**1578. Norge. Rogaland. Karmsund. Garpeskjær Fyr nedlagt.**

(E. f. S. Nr. 21/497. Oslo 1941.)

*Garpeskjær* Fyr paa c. 59° 24',7 N. 5° 15',7 E. er nedlagt.**1579. Danmark. Horns Rev. Sømærker flyttet.**

1. Pladsen for Lys- og Fløjtetønden *Søren Bovbjergs Dyb N.*, 55° 34' (25") N. 7° 57' (30") E., er forandret til 55° 34' 18" N. 7° 57' 53" E. Lys- og Fløjtetønden er midlertidigt erstattet med en rød Spidstønde.

2. *Søren Bovbjergs Dyb N.* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa 55° 34' (25") N. 7° 57' (23") E. er flyttet til 55° 34' 18" N. 7° 57' 43" E.

(E. f. S. Nr. 5/310 og 34/1202 1941. Kort Nr. 94 og 93. Danske Lods II, Side 21. Fyr.-Fort. Nr. 39, Søm.-Fort., Side 17, Nr. 20 og 21.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****1580. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring paa et Areal i Københavns Yderhavn.**

Under den 25. November 1941 har Marineministeriet udstedt følgende Bekendtgørelse:

## § 1.

Ankring er forbudt for alle Skibe og Fartøjer indenfor en Afstand af 100 m paa begge Sider af Forbindelseslinien mellem 2 hvide Spidsbøjer, der er udlagt paa Pladserne 55° 42' (14") N. 12° 36' (51") E. og 55° 42' (14") N. 12° 36' (48") E., henholdsvis 120 m og 170 m W. for *Trekroner*, samt af denne Forbindelseslinies Fortsættelse til *Trekroner*.

## § 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 skærpente Omstændigheder med Fængsel indtil 3 Aar.

## § 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

(E. f. S. Nr. 44/1447 1941. Danske Lods III, Side 41. Havnelods, Side 134.)



## Tillæg.

### I. Østersøen.

1581. Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Fyr atter tændt.  
*Rødvig Havn* Fyr paa c.  $55^{\circ} 15'_{,1}$  N.  $12^{\circ} 22'_{,8}$  E., paa Yderenden af Bølge-  
 bryderen ved E.-Molen, er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 47/1500 1941.)

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

1582. Danmark. Sundet. Nakkehoved Fyr NE. t. N. Skibsfartshindring.  
 En Skibsfartshindring rapporteres paa c.  $56^{\circ} 08'_{,6}$  N.  $12^{\circ} 22'_{,8}$  E., c. 1,8 Sm 37' fra *Nakkehoved* Fyr. En Bøje med blaat-hvidt-gult Flag er midlertidigt udlagt N. for Hindringen.
1583. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Wilders Plads. Oplysning om Dybde. Sømærke inddraget.  
 Udfor *Wilders Plads* paa *Christianshavn* paa  $55^{\circ} 40'$  ( $35''$ ) N.  $12^{\circ} 35'$  ( $48''$ ) E., hvor der tidligere har fundet Bolværksskred Sted, er foretaget Oprensning og Uddybning. Dybden er nu  $6_{,3}$  m fra Bolværket til en Linie c. 10 m fra dette; herfra og ud til Havnens Sejlrende er Dybden  $6_{,9}$  m.  
 Den udfor *Wilders Plads* udlagte grønne Vager med 1 grønt Flag er inddraget.  
 (E. f. S. Nr. 53/2906 1940. Kort Nr. 134 og 133. Danske Lods III, Side 36. Havnelods, Side 124 og 126.)
1584. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt atter paa Plads. Vandstandsbrættet ved S.-Siden af det E.-lige Indløb til *Bøgestrøm* paa  $55^{\circ} 07'$  ( $21''$ ) N.  $12^{\circ} 15'$  ( $06''$ ) E. er atter anbragt paa Plads.  
 (E. f. S. Nr. 46/1495 1941.)
1585. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Lindholm Grund S. Sømærke i Uorden.  
 Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Tungen*, paa  $55^{\circ} 17'$  ( $20''$ ) N.  $10^{\circ} 49'$  ( $06''$ ) E., ved *Lindholm Grund* S.-Spids, har mistet Topbetegnelsen.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1586. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Sælvig N. Somærke forsvundet. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 56'$  ( $24''$ ) N.  $11^{\circ} 57'$  ( $20''$ ) E., N. for 1,5 m-Pullen ved Landgrunden N. for *Sælvig*, er forsvundet.

1587. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Vrag fjernet.

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 45/1465 1941 meddeles, at det deri nævnte Vrag, der var sunket i *Horsens Fjord* paa c.  $55^{\circ} 51',_4$  N.  $10^{\circ} 00',_5$  E., c. 580 m NW. t. N. for Lystønden *Sælgrund N.*, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 45/1465 1941.)

1588. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indløbet til *Grenaa Havn* paa c.  $56^{\circ} 24',_7$  N.  $10^{\circ} 55',_9$  E. midlertidigt aftaget til 4,8 m i Løbets W.-lige Halvdel og 5,4 m i Løbets E.-lige Halvdel.

(Kort Nr. 102. Danske Lods II, Side 139. Havnelods, Side 77 og 78.)

1589. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr midlertidigt slukket. Taagesignal ude af Virksomhed.

E. f. S. Nr. 47/1522 1941 annulleres og erstattes med:

1. Fyrene ved *Aarhus Havn* paa c.  $56^{\circ} 09',_3$  N.  $10^{\circ} 13',_5$  E. er midlertidigt slukket med Undtagelse af *Aarhus Ledefyr* samt Fyrene paa *Østre-Molearms Hoved*, *Vestre-Dækmoles* NW.-lige Hoved og *Vestre-Dækmoles* SE.-lige Hoved.

3. Taagesignalet paa *Lystbaadehavns* E.-Moles Hoved er midlertidigt ude af Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 47/1522 1941.)

1590. Danmark. Skagerrak. Rubjærg Knude W. Vrag nedsprængt. Oplysning om Dybde over Vrag.

Vraget, der var sunket i 17 m Vand c. 3000 m  $266^{\circ}$  fra *Rubjærg Knude Fyr*, er nedsprængt. Mindste Dybde over Vraget efter Nedsprængningen er 11,4 m.

*Rubjærg Knude Fyr*: c.  $57^{\circ} 27'$  N.  $9^{\circ} 47'$  E.

(E. f. S. Nr. 47/1540 1941. Kort Nr. 92 og 91.)

## Ekstra-Tillæg.

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

1591. (T). Danmark. Sundet. Nordre-Røse Fyr. Vandstandssignaler midlertidigt indstillet om Natten.

Signalerne for Vandstand i *Drogden*, som gives ved *Nordre-Røse* Fyr paa  $55^{\circ} 38' 10''$  N.  $12^{\circ} 41' 27''$  E., er paa Grund af Ombygningsarbejder indstillet om Natten for et Tidsrum af 1 à 2 Maaneder.

(Danske Lods III, Side 49.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

## SMØREOLIE BRÆNDELSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
**SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE**

SPECIALITET:  
**DIESELMOTOROLIE**

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE

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

GÖTEBORG — STOCKHOLM — HELSINGFORS

*Scandinavian Coal Buyers*  
**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

**5/,-, post free**

**NAUTICAL PUBLISHING CO.**  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labor
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellnickajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,0—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Prele eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodsvang. Løspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØ

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe og fri. Lodsor ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T.. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjørningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde: Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSEN

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrus 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforord. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. T. 2,50 pr. T. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangor benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsamme. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinlen 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Flejtetonder og flere Fyrlinler. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Løspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af hervedende 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 ilge ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefado. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. 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.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 48

FREDAG 5. DECEMBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Om Forløbet af de amerikansk-japanske Samtaler i Washington er der et Utal af Rygter i Omløb, men hvad der er rigtigt, og hvad der er forkert i disse Forlydender, er det vanskeligt at dømme om, selvom Præsident Roosevelts hastige Tilbagevenden til Washington fra Ferien i Warm Springs dog kunde tyde paa, at Underhandlingerne har været inde i en alvorlig Krise i Begyndelsen af denne Uge. Det eneste sikre, der foreligger, er imidlertid, at Samtalerne fortsættes, men de samtidigt fremkomne Meddelelser fra de amerikanske, engelske og hollandske militære Baser i Stillehavet om Indførelsen af Alarmberedskab o. s. v. tyder ikke paa, at man i Washington og London nærer megen Optimisme om Udfaldet af disse Samtaler.

Interessen for Slaget om Atlanterhavet er traadt noget i Baggrunden under Indtrykket af de tunge Uvejrskyer, der hænger over Stillehavet. Dette hænger maaske sammen med en lilsyneladende Afslappelse i Intensiteten af Krigsoperationerne i dette Omraade. Tykke Luft- og Søstridskræfter er naturligvis stadig aktive, og for November Maaned opgiver Tyskerne f. Eks. at have ødelagt ca. 232,000 Br. Reg. Tons. De sidste Oplysninger fra engelsk Side stammer fra Churchills Mansion House Tale, hvori han meddelte, at det gennemsnitlige Tab for Maanederne Juni til September incl. androg ca. 180,000 Br. Reg. Tons pr. Maaned. Nyere Oplysninger om Størrelsen af den i England og U. S. A. nybyggede Tonnage foreligger ikke.

Krigssituationen i Middelhavsomraadet er stadig uafklaret. Kampene i Libyen er haarde og Tabet af Materiel har utvivlsomt været betydeligt paa begge Sider, og det endelige Udfald afhænger derfor sikkert for en stor Del af hvem af de stridende Parter, der hurtigst og i videst Maalestok kan føre materielle og personelle Forstærkninger frem til Kampomraaderne. Paa dette Punkt er Englænderne utvivlsomt bedre stillede end Aksemagterne, hvis Hovedforsyningslinie Italien—Tripolis er overordentlig saarbar overfor engelske Søoperationer, hvorimod Tilførslerne til de engelske Hovedbaser i Ægypten og ved det røde Hav er betydeligt mindre udsatte for fjendtlige Angreb. — Det er maaske ogsaa i Lyset heraf, at den indgaaende Interesse, der i de tyske Pressekommentarer til Göring-Petain Mødet, vies Forholdene i det franske Kolonionmraade i Afrika, skal betragtes.

Der foreligger iøvrigt stadig kun spredte Oplysninger om Forholdene paa de oversøiske Markeder. Det engelsk-amerikanske Tonnagesamarbejde synes at være bleven mere intimt og har foreløbig givet sig Udslag i en Regulering af Fragterne i visse Trades, særlig saadanne som er af Betydning for den amerikanske Krigsindustri, f. Eks. rapporteres Raten fra Forindien til USNH. at være reduceret til \$20 f.i.o., i Stedet for \$26 paa Gross Basis. Af andre Rater skal nævnes: \$8½ for Kul fra Hampton Roads til Rio, og \$9 for lignende Forretning til Lower Plate. Fosfat fra Golfen til Sydafrika er sluttet til \$18 og for lignende Last til Australien er betalt \$26½. Paa de indiske Markeder har der været ret livlig Forretning med saavel Kul som Salt. Aden/Kalkutta har betalt 30 Rupees for Salt og Kalkutta/Singapore er betalt med 28 Rupees for Kul. Ris fra Rangoon til Shanghai noterer

uforandret 170/-. Paa de frie Markeder noteres stadig forskellige Laster til Portugal, som f. Eks. Hvede/Plate Lissabon, \$55, tungt Korn Northern Range/Lissabon \$30, hvorimod en Ladning Kul fra Hampton Roads til Lissabon kun noteres i \$16.

Vore hjemlige Markeder har været uden større Ændringer, da de fleste Trades som bekendt er underkastede Kontrol. Trælast fra nordfinske Havne til Danmark skal være betalt indtil Kr. 160 pr. Std. og for Salpeter fra Norge til Danmark noteres omkring Kr. 20½ à Kr. 21. Beskæftigelsen i Kulfarten fra Tyskland til Danmark er stadig jævn.

### DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Fra Statistisk Departement foreligger der nu en Opførelse af Danmarks Udenrigshandel i Oktober Maaned i Aar.

Importværdien var paa 114,8 Mill. Kr. mod i September 101,9 Mill. Kr., og Eksportværdien var paa 115,2 Mill. Kr. mod i September 103,8 Mill. Kr. Oktober slutter saaledes med et lille Eksportoverskud paa 0,4 Mill. Kr. mod i September 1,9 Mill. Kr. I Oktober i Fjor var — til Sammenligning — Importværdien 111,7 Mill. Kr., Eksportværdien 123,8 Mill. Kr.

For den forløbne Del af indeværende Aar, altsaa de første 10 Maaneder, er de samlede Tal for vor Handelsbalance følgende: — Importen har beløbet sig til en Værdi af 1120,3 Mill. Kr., mens Eksportens Værdi har været 1069,6 Mill. Kr., saaledes at der for disse 10 Maaneder i Aar er et lille Importoverskud paa 50,7 Mill. Kr., eller godt 5 Mill. Kr. gennemsnitlig pr. Maaned i Importoverskud. For den tilsvarende Periode i Fjor, altsaa Maanederne Januar—Oktober 1940, var den samlede Importværdi ca. 1130 Mill. Kr. og Eksportværdien ca. 1270 Mill. Kr., saaledes at der i Fjor var et Eksportoverskud paa ca. 140 Mill. Kr. for disse 10 Maaneder.

Den samlede danske Handelsbalance i Aar viser derigennem, i Forhold til den tilsvarende Periode i Fjor, en meget betydelig Forskydning. Det Importoverskud, der foreligger for Perioden i Aar, er dog saa ubetydeligt, at man i gamle Dage overhovedet ikke vilde have regnet med det, — og det ligger nær at tro, at man i alle Kredse herhjemme er enig om, at man hellere end gerne havde set et Importoverskud i Aar paa de ca. 150 Mill. Kr., som man tidligere ofte saa det. Det vilde have bødet en Del paa den Væreknappehed, der i stadig stigende Grad gør sig gældende, baade med Hensyn til Raastoffer til Industrien, Konsumvarer til det almindelige Forbrug o. s. v.

Bedømt ud fra Værdien, er vor Import blevet opretholdt i Aar sammenlignet med i Fjor. Den gennemsnitlige maanedlige Importværdi, ca. 113 Millioner Kroner i Fjor og ca. 112 Millioner i Aar, ligger forbausende nær hinanden. Og selv om man maa regne med, at en vis Prisstigning i Aar har bidraget til at bringe de to Tal omtrent paa Siden af hinanden, betyder det dog, med de seneste Maaneders næsten uforandrede en gros-Pris i mente, at Importmængderne sikkert ikke i Aar ligger meget under de tilsvarende Importmængder i Fjor.

Hvad Eksporten angaar, gælder det for de 10 Maaneder som Helhed, at Eksportværdien i alt Fald ikke har lavere Priser i Aar pr. Vareenhed, men snarere det modsatte. Den Nedgang, man var indstillet paa, maatte komme, efterhaanden som Danmark blev nødt

til at sælge stærkere ud, end man ellers vilde være tilbøjelig til. Men trods alt er det imponerende, hvad vi har kunnet præstere af Ekspert.

### HAVNENS BUDGET FOR 1942

Havnebestyrelsens Budget blev paa sidste Møde forelagt af Havnedirektør Laub, det er noget senere end normalt, hvorved opnaas, at Situationen lettere overses. I sin Tale kom Havnedirektøren ind paa de Vanskeligheder, der har præget Aaret. Det er ikke alene Verdenssituationen, der sætter sit Præg paa Havnens Regnskaber, men ogsaa den haarde Isvinter.

Af Redegørelsen fremgaar det, at Københavns Havnetakster er sat særdeles lavt — i Sammenligning med Provinshavnens Takster er de meget lave trods den 25 Procents Forhøjelse, der er indført for nylig. Havnedirektøren dokumenterede, at Forhøjelserne under sidste Verdenskrig var ganske anderledes store. For Erhvervslivets og for Havnens gode Renomme vilde det være af Betydning, hvis man kunde undgaa nye Forhøjelser.

Frihavnens Indtægter er budgetteret med 202,000 Kroner, hvoraf Rentebeløbet er 192,000 Kr. og Afgiftsbeløbet 10,000 Kroner. Driftsindtægterne er 6,857,100 Kroner, hvilket vil sige 101,700 Kroner mere end i indeværende Aar.

Paa Udgiftssiden er der en betydelig Nedgang paa den Post, hvorunder Havneindretninger sorterer, men de egentlige Driftsudgifter er steget, hvilket bl. a. skyldes, at Renteudgifterne er gaaet 234,000 Kr. i Vejret. De store Nødhjælpsarbejder er sat i Gang ved Hjælp af Laan. Derved belastes Driftsbudgettet med mere end 250,000 Kroner aarlig i Renter foruden det aarlige Afdrag paa 280,000 Kr.

Skulde vi i Aar faa en Isvinter, vil det betyde yderligere 300,000 Kroner paa Udgiftssiden.

Havnedirektør Laub sluttede sin Beretning med at udtale, at Forholdene kan udvikle sig saaledes, at det bliver nødvendigt at skride til yderligere Forhøjelser.

Om Kassebeholdningen oplystes det, at den er dalet til 1,749,700 Kroner, og hvis der ikke snart kommer en Klaring paa Forholdene, maa man regne med, at Havnen i alle Tilfælde i 1943 maa søge Udveje til Fremskaffelse af Driftskapital.

Budgettet henvistes til et Udvalg, der kom til at bestaa af Overborgmester Viggo Christensen, Maskinchef Munck, Direktør Adler Svanholm, Landstingsmand Stensballe og Direktør Kørbing. Landstingsmand Stensballe blev indvalgt i Stedet for Generalkonsul Johan Hansen, der ikke mener at være i Stand til at deltage i Møderne i de første Par Maaneder.

### NYE MEDLEMMER AF SØ- OG HANDELSRETEN

Ved det aarlige Valg til Sø- og Handelsretten er der indvalgt to nye handelskyndige Medlemmer og to søkyndige Medlemmer. I Stedet for Direktør L. O. Normann, der har været handelskyndigt Medlem siden 1937, og som ønskede at fratæde ved Udløbet af sin Valgperiode, valgtes Skibsreder Axel Kampen fra Dampskibsselskabet Torm, og i afdøde Direktør Valdemar Myginds Sted valgtes Grosserer Holger Jensen fra Firmaet Møller & Landschultz.

De to nye søkyndige Medlemmer blev Kommandør K. E. Ackermann og Overskibsinspektør G. J. Ingerslev Nielsen fra D.D.P.A. Kommandør Ackermann afløser Kommandør Vilh. Harttung, der har været Medlem siden 1929, og som fylder 70 Aar i Foraaret. Overskibsinspektør Ingerslev Nielsen rykker ind i afdøde Skibsinspektør Salomonsens Sted.

De øvrige Valg var Genvalg.

### KRIGSFORLIS ELLER SØULYKKE

Den svenske Damper »Gøteborg«s Forlis har givet Anledning til megen Diskussion om, hvorvidt der

her foreligger Krigsforlis eller almindelig Søulykke. Den svenske Rigsforsikringsanstalt Afgørelse af Sagen, hvorefter »Gøteborg«s Forlis ikke er Krigsforlis, har givet »Nya Dagligt Allehanda« Idéen til at lade foretage en Undersøgelse vedr. Søulykker i Løbet af de sidste 20 Aar, hvor Skibet er gaaet tabt med Besætning og alt. Det viser sig, at saadanne Ulykker som Regel kun har truffet mindre Skibe, Motorskibe og lignende ved de svenske Kyster. Et mindre Antal større Skibe er ganske vist forlist paa samme Maade, men det underligger er, at disse Ulykker ikke er indtruffet i Oceanfarvande, men i Østersøen.

Undersøgelsen omfatter 39 Skibe paa tilsammen 12.090 Brutto Tons, der er forlist med Besætning og alt i de sidste 20 Aar fra og med 1921.

	Antal	Bruttoton
1921 .....	4	665
1922 .....	3	799
1923 .....	5	552
1924 .....	4	1.810
1925 .....	0	0
1926 .....	2	213
1927 .....	4	235
1928 .....	0	0
1929 .....	0	0
1930 .....	3	887
1931 .....	0	0
1932 .....	1	127
1933 .....	2	50
1934 .....	3	2.486
1935 .....	0	0
1936 .....	1	99
1937 .....	0	0
1938 .....	1	38
1939 .....	1	66
1940 .....	5	4.063
	39	12.090

Tabellen viser, at det i de fleste Tilfælde er Smaaskibe, og for de enkelte større Skibe redegøres udførligt. I 1924 forliste saaledes en 1500-Tonner i Storm som Følge af Maskinhavari ved den svenske Kyst, en større Damper forliste i 1930, efter at have været paa Grund ved Bornholm. Endelig er der Tale om en større Damper i 1934, der forsvandt i Middelhavet. For de i 1940 optagne fem Skibe, der er gaaet under med Besætning og alt, gælder, at de alle af Rigsforsikringsanstalten er klassificerede som Krigsforlis. De øvrige 31 Skibe var alle Smaaskibe, der gik bort ved den svenske Kyst.

Dersom man overhovedet kan uddrage en Slutning af denne Statistik og Redegørelse, maa den blive, at der ikke kan være Tvivl om »Gøteborg«s Forlis. Den maa anerkendes som Krigsforlis.

### SVENSK KRAV OM SKÆRPELSE AF SKIBSKLARERERAUTORISATIONEN

Sveriges Skibsklarerere- og Skibsmæglerforening har — ifølge »Svensk Sjöfartstidning« — efter en Henstilling fra Medlemmer i Gøteborg til »Kommerskollegium« stillet Forslag om en Skærpeelse af de Krav, der stilles til Autorisationen som Skibsklarerere.

Foreningen motiverer sit Krav med, at Skibsklarerereforeningen nu har virket i en temmelig lang Overgangstid. I de forløbne Aar har det været nødvendigt at tage Hensyn til, at flere af Erhvervets Udøvere, som ikke kunde bestaa en streng Prøve, ikke kan afskæres fra en Klareringsvirksomhed, som de har drevet igennem lang Tid, og derfor maa fortsætte. Saadanne Hensyn behøver man ikke tage, naar det gælder om at gennemprøve Ansøgninger fra Enkelt personer eller Selskaber, som har til Hensigt at begynde Virksomhed som Skibsklarerere. Det turde derfor nu være muligt at stille strengere Krav end hidtil for Autorisationens Bevilligelse.

I Henvendelsen kræves en mere indgaaende Under- søgelse af Ansøgerens Forhold, hans uafhængige Stil- ling overfor Befragtere, Afskibere og Ladningsmodta- gere. Ansøgningerne burde vedføjes en Opgørelse over Ansøgerens hele Virksomhed, fordelt efter hans Indkomster ved Klarering, Spedition og Befragt- ning. Derved vilde det være muligt at danne sig et Billede af, om Vedkommende indtager en saadan Stil- ling, som maa forudsættes for Opnaelse af Autorisa- tion.

Foreningen henviser endvidere til, at Skibsklarerere i mange andre Lande maa underkaste sig en speciel Eksamen, og det vilde være ønskeligt, om en lignende Ordning blev truffet i Sverige.

Den svenske Stat behøver ikke paalignes Udgifter til dette Formaal, og Prøvens Omfang maa ikke være større end at »Kommerskollegium« kan have fuld- stændige Oplysninger om den enkelte Ansøgers Kvali- fikationer. Det foreslaas derfor, at der nedsættes sær- lige Eksamenskommissioner, bestaaende af en Repræ- sentant for Handelskammeret, en fra Rederierhvervet og en fra Skibsklarererhvervet. Der bør, hedder det videre, nedsættes fire saadanne Nævn, nemlig i hver af de fire Byer Stockholm, Gøteborg, Malmø og Sundvall.

### SVERIGES HANDELSFLAADE

Det svenske Kommerskollegium har udfærdiget en Statistik over den svenske Handelsflaade siden Kri- gens Udbrud til og med Oktober Maaned 1941.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Vedtægtsændringer i »Dannebrog«

Dampskibsselskabet »Dannebrog« afholdt forleden eks- traordinær Generalforsamling til Behandling af et Forslag fra Bestyrelsen om Ændringer af Vedtægterne, foranledi- get af Aktieselskabsregisteret, der har ønsket Dampskibs- selskabernes Vedtægter indordnet under en fælles Stan- dardform.

Generalforsamlingen ledes af Højesteretsadvokat Stein, der paa Bestyrelsens Vegne forelagde Forslaget.

Vedtægternes Prgf. 12 sidste Stykke, der omhandler Bestyrelsens Vederlag, foreslaas ændret til følgende Ordlyd: Bestyrelsen honoreres med 3 pCt. af det aarlige Nettoover- skud til lige Deling samt med et Honorar af 2500 Kr. til hvert Medlem, hvilket fradrages i den Bestyrelsen tilkom- mende Tantième.

Ændringen tilsigter en nærmere Præcision af Sondrin- gen mellem Tantième og Honorar.

Bestemmelserne i Prgf. 16 om, at den korresponderende Reder honoreres med 3 pCt. af Driftsoverskudet, ikke un- der 1500 Kr. aarlig for hvert af Selskabets Skibe, og iøv- rigt efter Overenskomst med Bestyrelsen, ændres fremtidig til, at den korresponderende Reder honoreres efter Over- enskomst med Bestyrelsen.

Prgf. 19, 2. Stykke, der fastsætter Reglerne for Over- skudets Anvendelse, ændres f. s. v. angaar den tilbage- værende Del af Overskudet, efter at uafskrevet Underskud fra tidligere Aar er afskrevet, og Henlæggelse til lovmæs- sig Reservefond har fundet Sted, til følgende Ordlyd: Rest- en anvendes til Tantième til Bestyrelsen og Direktionen i Henhold til Kontrakt med Bestyrelsen og derefter til yderligere Afskrivning og Udbytte til Aktionærerne efter Generalforsamlingens Bestemmelse og efter Bestyrelsens Indstilling, dog saaledes at der først udbetales Udbytte til Aktionærerne, efter at alle Afskrivninger har fundet Sted.

Samtlige Forslag vedtoges enstemmigt uden Diskussion, men da den fornødne Stemmehøjde ikke var repræsen- teret, vil de være at forelægge paa en ny ekstraordinær Generalforsamling til endelig Vedtagelse.

### Rederiet C. K. Hansen

Hr. *Preben Harhoff* er meddelt Prokura i Rederiet C. K. Hansen.

### Store Nordiske Holding Co.

Bestyrelsen for Det Store Nordiske Telegraf Selskabs Holding Co. A/S meddeler om Regnskabet for Driftsaaret afsluttet den 30. Juni d. A.:

Af Selskabets Beholdning af Aktier i Det Store Nordi- ske Telegraf Selskab er der ikke modtaget noget Ud- bytte.

Driftsregnskabet udviser en Bruttoindtægt paa 28.303

Ifølge denne er:

Antallet af krigsforliste Skibe:			
Dampskibe	82 St.	154,402	B.R.T.
Motorskibe	23 »	120,297	»
Prisedømte Skibe:			
Dampskibe	22 »	36,431	»
Motorskibe	2 »	7,843	»
Forliste Fiskerfarløjer	7 »	313	»
Ialt	136 St.	319,286	B.R.T.

I forrige Verdenskrig krigsforliste 280 St. 292,000 B.R.T.

To Tredjedele af de forliste Skibe er blevet erstattet med ny Tonnage bygget ved svenske Værfter eller fra Udlandet erhvervet Tonnage.

Nye Skibe bygget i Sverige	65 St.	160,699	B.R.T.
Skibe erhvervet fra Udlandet	41 »	54,802	»
Ialt	106 St.	215,501	B.R.T.

I den paagældende Periode er Antallet af Skibe i den svenske Handelsflaade formindsket med 114 til 2138 Skibe og deres Tonnage med ca. 140,000 B.R.T.

Med Hensyn til Handelsflaadens Alder har der som Helhed fundet en Foryngelse Sted, idet Skibe under 20 Aar nu udgør 31,8 pCt. imod 24,4 pCt. før Krigs- udbrudet. Imidlertid er endnu tre Fjerdedele af Dampskibsflaaden over 20 Aar, medens 90 pCt. af Mo- torskibene er under 20 Aar.

Kr., inklusive Overførselen fra forrige Driftsaar, 5733 Kr. Driftsudgifterne har været 26.987 Kr., heri medregnet 19.987 Kr., hvormed de i Aarets Løb erlagte Skatter over- stiger den i forrige Driftsaar foretagne Hensættelse til dette Formaal.

Der fremkommer saaledes en Saldo af 1315 Kr., som foreslaas overført i ny Regning.

### Odense Havn

Regnskabet for Odense Havn og Kanal for 1940—41 forelaa i Byraadets sidste Møde, men da Formanden for Havne- og Kanaludvalget var fraværende, blev der ikke knyttet Bemærkninger til Regnskabet, som vil komme til Behandling i næste Byraadsmøde. Regnskabet viste ifølge »Fyns Tid.« paa Grund af Forholdene et betydeligt Drifts- underskud. Havne- og Bropege, der var budgetteret til 1,100,000 Kr., havde kun indbragt 626,924 Kr. Derimod havde Leje af Bygninger, der var budgetteret til 203,461 Kr., givet en Indtægt paa 227,141 Kr., og andre Lejeind- tægter, der var budgetteret til 22,892 Kr., indbragte 46,200 Kr. Det var lykkedes at nedbringe Udgifterne fra den budgetterede Sum paa 1,339,784 Kr. til 1,311,261 Kr., men man kunde dog ikke undgaa et Driftsunderskud. Der var budgetteret med et Overskud paa 13,988 Kr., men Drifts- regnskabet viser et Underskud paa 396,374 Kr.

### Udleveret Lasten uden Præsentation af Konossement

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, som af Firmaet Petersen & Albeck var rejst mod Skibsreder A. H. Asmussen.

En Central for Indkøb af gammelt Jern i Warszawa købte i Juli 1939 et Parti Scrapjern hos Petersen & Al- beck, og der oprettedes et Certeparti med Petersen & Al- beck som Befragter og Skibsreder A. H. Asmussen som Reder for M/S »Axel«, der skulde føre en fuld Ladning Jernspanner til Gdynia. Skibet foretog Rejsen, men ved Ankomsten til Gdynia blev Konossementet ikke præsen- teret for Ladningsmodtagerne. Jernet skulde fra Gdynia føres videre til Bestemmelsesstedet i Jernbanevogne, men paa Grund af Krigen i Polen ankom kun et Par Vogne til Bestemmelsesstedet. Fra tysk Side foretogse Undersøgel- ser angaaende 8 Vognes Skæbne har været resultatløse. Petersen & Albeck har derefter kun faaet en Del af Jer- net belagt, og da »Axel« fører har udleveret Lasten uden Præsentation af Konossementet, paastod Firmaet Rederen dømt til at belale en Erstatning paa Lstr. 347.12.6 til Kurs danske Kroner 22.40 pr. Lst. samt til at anerkende, at der for Kravet haves Søpanteret i M/S »Axel«.

I den afsagte Dom fik Petersen & Albeck Medhold, og Skibsreder Asmussen blev dømt efter Paastanden. Han skal desuden betale 500 Kr. i Sagsomkostninger.

Skibsrederen havde bl. a. anført, at det er almindelig



Fremgangsmaade, at et Skib udlosses uden Præsentation af Konossement, men Sø- og Handelsretten siger, at Skibets Fører paa dette Punkt har handlet i Strid med Sølovens Regler om Konossement.

#### Sø- og Handelsretten afviste Sagen

Inspektør Viggo Axel Jørgensen havde ved Sø- og Handelsretten sagsøgt Rederifirmaet Rud. Christ. Gribel, Stettin, ved dets hævørende Generalagentur, Firmaet C. K. Hansen.

Jørgensen har været Direktør for en Virksomhed i Tallinn, men maatte i Slutningen af 1940 forlade Estland paa Grund af Russernes Okkupation. Hans Indbo blev pakket i en stor Kasse og transporteret med det stettinske Firmas Damper »Strassbourg« til Stettin, og derfra med det samme Selskabs Damper »Main« til København, hvor Kassen henstod tildækket paa Toldboden fra 26. Marts til 26. Maj i Aar. Det viste sig, at Indholdet var totalt ødelagt af Nedbør, og Inspektør Jørgensen mener, at det er sket ombord paa »Main«. Han krævede derefter 18.037 Kr. i Erstatning.

Sø- og Handelsretten afviste Sagen, idet en i Konossementet optagen Værnetingsbestemmelse siger, at Sag skal anlægges ved tysk Ret. Inspektøren skal betale 250 Kr. i Sagsomkostninger.

#### Ung Marstal-Styrmand omkommet

Til Marstal er der kommet Meddelelse om, at Styrmand Christen Hansen er omkommet i Udlandet.

Styrmand Hansen, der blev 40 Aar gammel, har taget Eksamen fra Marstal Navigationsskole. Derefter traadte han ind i H. C. Christensens Rederi. En Tid var han forhyret med S/S »H. H. Petersen«, men kom senere i Udlandet om Bord i et andet Skib.

Han efterlader sig sin Hustru, der i lang Tid ikke havde hørt fra ham.

#### U.S.A.s Skibsfart

En Marinekommission forhandler om Køb af 3 store Passagerdampere, deriblandt »Washington«, der tilhører »United States Lines«, meddeler »New York World Telegram«. Bladet meddeler endvidere, at det amerikanske Marineministerium skal have til Hensigt at omdanne disse Skibe til Hangarskibe.

#### Isbrydningen i Sverige

Sommeren er Slut, og de besværlige Efteraarstorme sætter ind med forøgede Vanskeligheder for vor Skibsfart. Et Spørgsmaal melder sig: Hvorledes vil den kommende Vinter blive? Bliver det en mild Vinter eller skal vi opleve endnu en streng Vinter — i saa Tilfælde den tredje i Rækken. Vil der blive de samme Vanskeligheder, som under de to sidste Isvintre, da hele vor Skibsfart delvis maatte indstilles paa Grund af Mangel paa et tilstrækkeligt Antal effektive Isbrydere.

Med denne Indledning bringer Svensk Lodstidning en Artikel om Isbrydningen i Sverige, hvori redegøres for Materiellet m. m., og Kravet om mere effektiv Isbrydnings-tjeneste. Den svenske Handelsminister har nedsat en Komité for at faa dette for Skibsfarten saa vigtige Spørgsmaal alsidigt belyst. I denne Komité findes alle i Sagen interesserede Parter repræsenteret med Generallovsdirektøren som Formand. Der findes derfor grundet Haab om, at Undersøgelsen bliver alsidig og giver et positivt Resultat. Herved skulde i saa Fald opnaas, at den svenske Skibsfart kan holdes i Gang ogsaa i Vintertid, uanset Isvanskeligheder. Og derved — slutter Bladet — skulde vi slippe for atter at maatte konstatere, at medens f. Eks. den danske Skibsfart kan holdes i Gang ogsaa i Vintertiden, maa den svenske Skibsfart ligge lammet, grundet paa utilstrækkelig Isbryderhjælp.

#### Svenske Krigsforlis

Motorskibet »Uno«, som tilhører A/S Bunker Oljer i Gøteborg, er fornylig krigsforlist. Efter hvad Gesandtskabet i Berlin meddeler til det svenske Udenrigsministerium er der omkommet een Matros, mens de øvrige otte Medlemmer af Besætningen er reddet og opholder sig i god Behold i en tysk Havn. »Uno« var paa 430 BRT.

Damperen »Hedda« af Höganäs er ifølge Hålsingborg Dagblad sunket i Nordøen. Hele Besætningen blev reddet. Damperen er paa 2500 Tons dw. og tilhører Rederiaktiebolaget Kullaberg. Efter hvad Rederiet meddeler, er Udsigterne for Skibets Bjergning meget smaa.

#### De 4 Esbjerg-Fiskeres Redning

Johnsonliniens Motorskib »Chile«, som fornylig indkom til Gøteborg, reddede paa Rejsen fire Esbjerg-Fiskere, der blev taget op i sidste Øjeblik fra deres Baad.

— Det var et rent Under, at vi blev reddede, udtaler Skipper Henning Jensen til »Nya Dagligt Allehanda«s Korrespondent. Vi gik ud fra Esbjerg den 4. November, og den 10. brød en voldsom Storm løs. Det gjaldt kun om at holde Skuden op i Vinden og søge at klare sig saa

godt som muligt. Motoren maatte vi holde gaende, og saaledes laa vi og stampe i Søen i hele 5 Døgn. Den 13. November tabte vi Følingen med de Baade, vi tidligere havde haft Selskab med, og om Aftenen den 15. November skete Ulykken: »Nordkysten« sprang Læk i Forstavnen og begyndte straks at fyldes med Vand. Det var ikke muligt at klare os med Pumperne, og hele vor Fangst, ca. 3000 Pund Fisk, maatte vi opgive, ligesom vore Fangstredskaber og vor Proviant. Kun takket være et vandtæt Skod af Trækonstruktion holdt vi os flydende, og i denne Situation maatte vi i endnu et Døgn kæmpe mod den rasende Storm og Bølgerne, som slog ind over os. Hvert Øjeblik frygtede vi, at Skodet skulde springe, og at det var ude med os.

Søndag Aften var vi drevet Nord paa og kunde naar som helst passere den Linie, hvor Skibene nu gaar, hvorefter ethvert Haab om Redning vilde være ude. Men pludselig kom nogle Minutter efter Midnat et stort Skib lige ned imod os. Det viste sig at være »Chile«, og nu varede det ikke længe, inden vi var bjergede ombord og blev modtaget paa bedste Maade. Fangst og Fartøj mistede vi, men reddede Livet, selv om det saa slemt ud.

Foruden Skipper Henning Jensen var der to andre Fiskere, Carlsen og Zebitz, samt en 15 Aars Dreng, John Hansen, alle fra Esbjerg, ombord i »Nordkysten«.

#### Kollision

Rederiet C. K. Hansens Damper »Viborg« har paa en Rejse paa udenlandsk Kanalvej været i Kollision med et Vagtskib.

Under et Søforhør i Sø- og Handelsretten i København forklarede »Viborg«s Fører, Kaptajn Chr. Petersen, at »Viborg«, der havde Lods om Bord, sejlede med fuld Kraft styrende efter Lodsens Anvisninger, og Kaptajnen var selv paa Broen. »Viborg« sejlede med afskærmede Lanterner. Kollisionen er antagelig sket Stævn mod Stævn, men Kaptajnen kunde ikke sige, om Vagtskibet sejlede eller laa for Anker, men det havde ikke tændt Lanterne eller andet Lys om Bord, forinden Kollisionen. Lige efter denne blev Lanterne tændt for en ganske kort Tid, men derefter slukket igen.

»Viborg« har taget en Del Skade paa Boven.

#### To Skibe kollideret i Smaalandshavet

I tæt Taage skete der en Skibskollision i Smaalands-havet ud for Bandholm Havn.

Motorjagten »Falken«, der besørger Roetransporten fra Fæmø til Saksøbing Sukkerfabrik, og Posidamperen »Fæmøund« løb i Sejlrenden imod hinanden, og det kom især til at gaa ud over Motorjagten, der fik Bagbords Bovervet op, saa der fremkom en stor Lækage.

Begge Fartøjer naaede dog velbeholdne i Havn.

Da Kollisionen skete, styrtede Føreren af »Falken«, Skibsfører P. Hansen, Fæmø, paa Hovedet ned i den tomme Last. Han fik Hovedet kvæstet alvorligt og maatte føres til Saksøbing Sygehus.

#### Gl. Hestehauge Værft udvides

Yacht-Skibsværftet i Gl. Hestehauge ved Svendborg, der for trekvart Aar siden blev overtaget af et Aktieselskab under Ledelse af Ingeniør Henry Rasmussen, har i den forløbne Tid foretaget store Udvidelser, og Kranen er i disse Dage hejst paa den femte nye Værftsbygning. De fem nye Bygninger ved Værftet omfatter Maskinvedkeri, Skibsbygningsværksted og Overvintringshal. Endvidere er der anlagt en stor Ophalingsbedding med Spil. Hele Værftet ventes færdigmonteret til 1. April, og Omkostningerne bliver ca. 200.000 Kr.

Værftet beskæftiger i Øjeblikket godt 100 Arbejdere, og det vil, naar Udvidelsen er færdig, fremtræde som Danmarks største og mest moderne indrettede Yachtværft.

#### Det nye Kabelskib

Det nye Kabelmotorskib »C. E. Krarup«, som skal afløse den forældede og svage Kabel-Motorgalease »Peter Faber«, og ligesom denne skal have Station i Korsør, er nu optaget i Skibsregistret under Kendingssignalet OZIW (252 BRT., 95 Netto-Tons), som tilhørende Post- og Telegrafvæsenet, København.

#### Vitus Bering-Mindesmærke i Horsens

I Anledning af 200 Aaret for Vitus Berings Død har

## KRISTANDT & CO

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG

Reeders Agent für

DANZIG und GOTENHAFEN

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

**60 Aar**

Fisker Peter Stoffer, Sillerslev paa Mors, fyldte forleden 60 Aar. Fisker P. Stoffer, der igennem 45 Aar har drevet Fiskeri, tog i 1917 Initiativet til Stiftelsen af »Sillerslev Fiskeriforening«, der tilmeldtes »Dansk Fiskeriforening«, og Stifteren har som Formand igennem 24 Aar gjort et stort, fortjenstfuldt Arbejde for Fiskerne.

**50 Aar**

Maskinmester i J. Lauritzens Rederi S. L. Overbye fyldte forleden 50 Aar.

Maskinmester Overbye, der blev ansat i Rederiet for tre Aar siden, har sejlet med forskellige af Rederiets Skibe. Sin Fødselsdag tilbringer han langt fra Danmark.

**25 Aars Jubilæer**

Fyrassistent K. L. Sørensen, Nordre-Røse Fyr, Overfyrpasser A. H. Rasmussen ved Møn Fyr samt Radioovermatros H. P. Svendsen i Horns Rev Fyrskib fejrede forleden 25-Aarsdagen for deres Ansættelse i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

Fyrassistent Sørensen begyndte i 1916 som Maskinist i Graadyb Fyrskib, men allerede i 1918 blev han Fyrpasser paa Bornholm, og i 1938 forfremmedes han til Fyrassistent med Tjeneste ved Nordre Røse udfor Kastrup.

Ogsaa Overfyrpasser Rasmussen er begyndt i Fyrskibene, idet han 1916—34 var Matros i Schultz' Grund Fyrskib. I 1924 kom han til Møn Fyr som Fyrpasser og i 1939 blev han forfremmet til Overfyrpasser ved samme Fyr.

Kun Radioovermatros Svendsen har stadig været ved Fyrskibene, som Matros, senere som Radiomatros og endelig fra 1937 som Radioovermatros i Horns Rev Fyrskib.

Lods A. E. Sørensen, Mariager Fjords Lodseri, fejrede fornylig 25 Aars Jubilæum.

Baadmand N. M. C. Johansen, Slettestrand Redningsstation, har for nylig fejret 25 Aars Jubilæum i Redningsvæsenets Tjeneste.

Lods P. Lauritzen, Odense Kanals Lodseri, fejrede den 1. December sit 25 Aars Jubilæum i Lodsvæsenets Tjeneste.

Maskinmester H. Simonsen, Korsør, kunde forleden fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Simonsen, der er født i København den 29. Decbr. 1883, fik sin haandværksmæssige Uddannelse paa Orlogsværftet, og tog derefter 1. og 2. Del af Maskinisteksamen og Til lægsprøven i Elektroteknik.

Inden sin Ansættelse i D. S. B. har han sejlet med Store Nordiske Telegrafelskabs Kabeldampere og i D. F. D. S. I Statsbanerne har han hele Tiden gjort Tjeneste ved Storbæltsoverfarten.

Maskinmester Simonsen har i flere Aar været Medlem af D. S. B.s Skibsmaskinofficersforening, og haft Sæde i Korsør Byraad.

**Dødsfald**

Postfører Niels Jørgensen, Birkholm, er død, 75 Aar gammel. Niels Jørgensen havde sejlet paa Ruten Birkholm—Marstal fra 1892—1928 og var kendt vidt omkring i det sydfynske Øhav, da han ogsaa havde sejlet med Passagerer siden 1904.

Den 4. Nov. afgik Maskinmester Th. J. Vilh. Hupfeldt ved Døden paa Hospitalet i Brunsbützel.

Hupfeldt var født i Aalborg 22. Septbr. 1889, sejlede som Assistent fra 1912—14 og som Undermester til 1919. Var derefter i 2 Aar 1. Mester i »Islandsk A/S« til 1921 og kom derefter ind i A/S »Torm«, hvor han fra 1920 gjorde Tjeneste som 1. Mester, sidst i S/S »Agnete«.

Danjelsens Legat til Horsens Bys Forskønnelse stillet 300.000 Kr. til Raadighed for et Mindesmærke i Horsens for den berømte Søfarer og Opdagelsesrejsende.

**»Gamle Georg Stage Dreng«**

Foreningen »Gamle Georg Stage-Dreng«s 4-Aars Stiftelsesfest forleden i Ingeniørhuset fik et meget vellykket Forløb.

Aftenens Hædersgæster var de gamle Førere af Skoleskibet »Georg Stage«, der under Festen blev udnævnt til Æresmedlemmer: Admiralerne Cold og Amstrup, Kommandør Harttung, Kommandør Saabye og Kommandørkaptajn Malthé-Bruun, medens Kommandør Amundsen, hvis Helbred forhindrede ham i at deltage, om Eftermiddagen havde faaet overrakt Æresdokumentet i sit Hjem.

**Søfartens Bibliotek**

I Anledning af afdøde Konsul D. Lauritzens Fødselsdag — han vilde den 23. November være fyldt 82 Aar — har Familien Lauritzen besluttet at stille 5000 Kr. til Raadighed for Søfartens Bibliotek til Indkøb af nye gode Bøger til de Søfarende.

Konsul Lauritzen interesserede sig livligt for Sømændenes — ogsaa boglige — Uddannelse og Adspredelse og gav saaledes allerede i 1919 5000 Kr. til Danske Navigatørers Biblioteks Grundfond. Dette Bibliotek overgik i 1939 — ved den store Sammenslutning af Søfartsbiblioteker — til Søfartens Bibliotek.

Af andre nye Bidrag til Søfartens Bibliotek kan nævnes 500 Kr. fra Helsingør Skibsværft, 500 Kr. fra Frederikshavns Værft, 100 Kr. fra Sømændenes Forbund, 500 Kr. fra Nakskov Skibsværft og 200 Kr. fra Korsør Kommune.

Samtidig er Formanden for Maskinmestrenes Forening, Maskinmester K. A. Rasmussen indtraadt i Søfartens Biblioteks Bestyrelse som Repræsentant for Maskinmestrenes Forening i Stedet for Maskinmester Frithiof Hansen.

**Sø- og Handelsretsdøm**

Skibsreder Ove Skou har sagsøgt Haderslev Kul- & Koks-Kompagni A/S, Haderslev, til Betaling af 2881 Kr. i Overliggedagspenge i Anledning af, at Damperen »Hanne« i Oktober 1939 paa en Rejse fra Goole til Haderslev med Koks var blevet forsinket dels ved Lastningen i Goole og dels ved at være blevet opholdt paa Humberfloden, indtil der kom Sejlordre fra Myndighederne.

Sø- og Handelsretten frifandt Kompagniet, da Forsinkelsen paa Lastpladsen bl. a. var forårsaget ved Indtagning af Bunkers, og da Kravet om Godtgørelse for Opholdet paa Humberfloden ikke havde Hjemmel i Certepartiet, og Skibsreder Skou dømtes til at betale 200 Kr. i Omkostninger til Kompagniet.

**»Redningsbaaden«**

Sømandsmissionens Blad »Redningsbanden« har nu udsendt Aarets Julenummer. Det bringer som sædvanlig en Række opbyggelige illustrerede Artikler, der fortæller om Livet paa Søen.

I en Notits til sidst huskes Læserne paa Julegaverne til Søens Folk. De kan indsendes til Sømandshjemmet »Bethel«, Nyhavn 24, eller til nærmeste Sømandshjem.

**75 Aar**

Tidligere Skibsfører i Rederiet »Dannebrog«, Kaptajn Anton Mathias Hansen fyldte forleden 75 Aar.

Kaptajn Hansen er født i Svaneke, hvor hans Fader var Baadebygger. I 1883 kom han til Søs med Briggen »Hvalfisken« til Grønland, og senere sejlede han med forskellige Sejlskibe paa Langfart. Sin Styrmandseksamen tog han i 1890 fra Bogø, og i nogle Aar sejlede han dels med Sejlskibe og dels med Dampskibe, indtil han i 1896 blev ansat i »Dannebrog«, hvor han kun syv Aar efter blev Skibsfører. I 1927 gik Kaptajn Hansen i Land.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL****ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.**

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

NYBYGNINGER

**Aalborg Værft A/s**

SKIBS- MASKIN- OG  
 KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**SIMONSEN & MØLLER**  
 STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET  
**MONTANA A/s**  
 IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
 Telefon: 9246

Telegramadr.:  
 MONTANAKUL

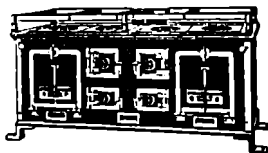
**AARHUS**  
**STEVEDORE COMPAGNI**  
 Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
 Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus  
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**  
 (S. OLSEN)  
 KØBENHAVNS LÆGTER-INTERESSENSELSKAB  
 HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
 PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491  
 HOVEDKONTOR: TLF. C. 3491  
 EFTER KONTORTID KALDES:  
 S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**  
 LIMITERET  
 STIFTET 1786

**PALÆGADE 2 TLF. C. 6**

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**



HOLBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.

*Kabys - Komfurer*  
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**M. B. COHIN**

TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1403  
 TELEGRAM-ADR. I  
 AMIANTE

GRUNDLÆGT 1848

**TUBORG**



**GRØN**  
 eller  
**RØD**

DAMPSKIBSSELSKABET

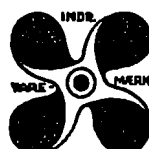
**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder



Brug

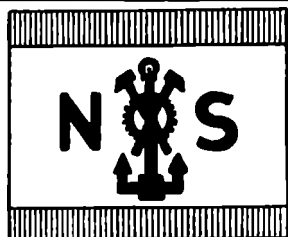
**Holzappel's**  
**International**  
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## 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.





KØBENHAVNS HAVN

# **NORDHAVNS-VÆRFTET <sup>A</sup>/<sub>S</sub>**

SKIBSVÆRFT & MASKINVÆRKSTED

3 OPHALINGSBEDDINGER FOR SKIBE INDTIL 240' LÆNGDE

KALKBRÆNDERIHAVNEN - KØBENHAVN Ø.



ALFRED OLSEN & CO. <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

KØBENHAVN



Benyt

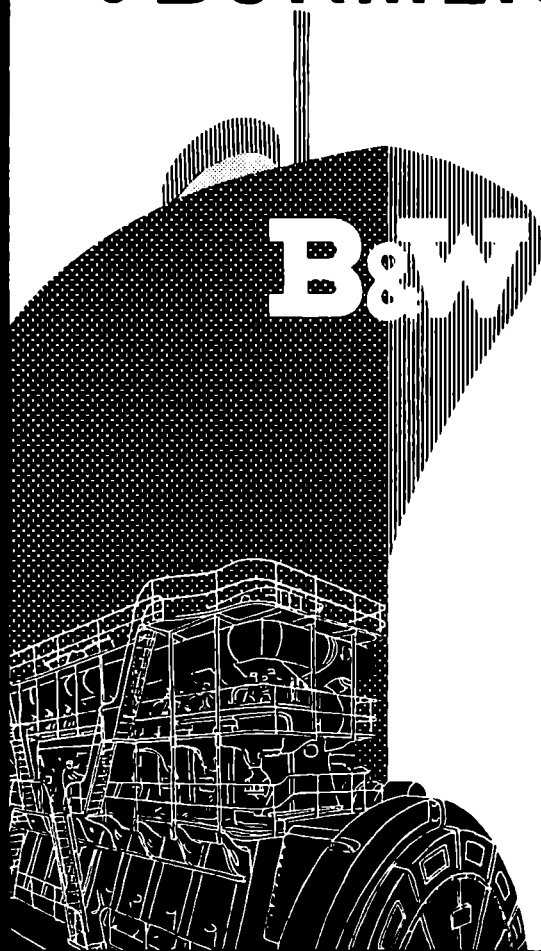
**PRIVATBANKEN**

til alle Deres Bankforretninger

# A/S BURMEISTER & WAIN'S

## MASKIN OG SKIBSBYGGERI

### KØBENHAVN



Nybygninger og Reparation af Skibe og Maskiner. 3 Ophalingsbeddinge og 3 Dokke med indtil 13,600 Tons Løfteevne. Kedelsmedie. Smedegods op til de største Dimensioner. Staal-, Jern- og Metalstøberi.

**Dieselmotorer fra 10 til 3000 EHK. pr. Cylinder**

TELEFONER:

SKIBSVÆRFET . . . . C. 6282

STATSTELEFON . . . . 515

MASKINFABRIKKEN C. 9870

Telegramadresse: BURMEISTERS . KØBENHAVN



**DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB**



### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.  
 D/S »Active«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker  
 C. Clausen, Haderslev.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Bugerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
 D/S »Hafnia«.  
 D/S »Heimdals«.  
 D/S »Hetlands«.  
 Rederi A/S »Isafold«.  
 Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.  
 J. Gotfred Jensen, Aarhus.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbåde og Linierederi.  
 D/S »Nautica«.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 Svitzers Bugserafdeling.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,  
 Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendilla«.  
 D/S »Vesterhavet«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S  
 D/S »Viking«.  
 D/S »Øresund«.



**A/S**

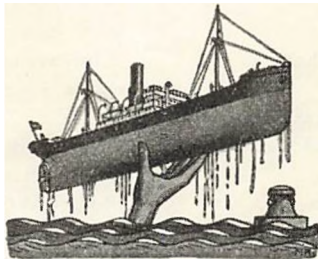
# **HELSINGØR<sup>S</sup>**

**JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

DAMP- OG DIESELMOTORSKIBE  
HELSINGØRS SPILDEDAMPTURBINESYSTEM  
HØJTRYKS- DAMPKEDLER

Telef.: Helsingør 1400

Teleg. Adr: Skibsværftet.



Handy docking

**FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK<sup>A/S</sup>**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 49

FREDAG 11. DECEMBER 1941

48. AARGANG

## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB 75 AAR

Det er en usædvanlig vidtspændende Virksomhed, de fire kendte Bogstaver, D. F. D. S., omfatter: Passagerfart som Fragtfart, i de bedste, smukkeste Baade, over smaa som store Afstande, Indlandsruterne som Grundlaget, Udgangspunktet, hvor man er naaet til en virkelig Fuldkommenhed, praktisk talt omfattende alt, og der er den vældige Udlands-Fart, Englands-Ruterne, Østersø-Ruterne, Norges-Farten,

Det har ikke altid været lige let at følge det Tempo, Tiden har haft, men det er gjort, tør man roligt sige, indenfor D. F. D. S. Der kan være god Anledning til netop nu, hvor Tempoet desværre af Omstændighederne er tvunget den forkerte Vej, at rekapitulere dette Skibsfarts-Eventyr, som Grunden blev lagt til af de driftige Erhvervsmænd C. F. Tietgen, H. P. Prior og C. P. A. Koch, foruden adskillige andre gode



DIREKTØR I. A. KØRBING



DIREKTØR L. O. NORMANN

Antwerpen-Frankrig-Farten, Middelhavsarten, Levantarten, Amerikafarten og Sydamerikafarten. Det er snart hele Jordkloden, der besejles. Overalt har de danske Skibe med Dannebrog og det højtrespekterede Malteserkors skaffet sig en smuk Position.

Det forenede Dampskibs-Selskab naaede sin 50 Aars Dag i en mørk og usikker Tid under den sidste Krig, og nu indtræffer 75 Aars Dagen under tilsvarende alvorlige og med Hensyn til Fremtiden usikre Forhold. Tiden er ikke til Fest, men der er god Grund til paa denne usædvanlige Mindedag at standse et Øjeblik og se, hvor langt man er kommet. Det er opmuntrende og opløftende, ikke mindst i Dag, at se, hvor smuk en Indsats, der her er gjort, og hvor langt dette store nationale Selskab er naaet frem.

Den Indsats, der er gjort, er bygget op Sten paa Sten. Ledelsen i Dag, den administrerende Direktør I. A. Kørbing og Direktør L. O. Normann, har smukke Traditioner at følge. De har dog langtfra nøjedes hermed men i høj Grad fulgt med i Udviklingen. Nye Ruter er oprettet, gamle Linier forbedret; samtidig med, at Farten er sat op, er alle Teknikens for Bygning af Skibe nødvendige Elementer fulgt med, og de smukkeste nye Motorbaade sat ind paa de forskellige Ruter.

danske Mænd, i Aarene omkring 1866 paa et Tidspunkt, da Danmark efter den sidste ulykkelige Krig søgte at finde Troen paa sig selv i Haabet om, at hvad udad tabtes kunde indad vindes.

Vi ser, naar vi betragter det store Rute-Kort, som med god Grund er D. F. D. S.'s Stolthed, at man ikke indenfor Selskabets Ledelse har nøjedes med at forsøge at vinde indad, men at man samtidig i videst mulig Udstrækning dristigt er søgt ad nye Veje ud efter. C. F. Tietgen, den store, alsidige kommercielle Begavelse, var Sjælen i det hele, og der sluttedes Kontrakt med H. P. Prior saavel som med C. P. A. Kochs hidtidige Virksomhed, Koch & Henderson, efter at man paa et Møde den 11. December 1866 havde stiftet det nye Selskab. H. P. Prior blev Direktør for den indenrigske Fart og C. P. A. Koch for den udenrigske. En væsentlig Del af den danske Dampskibsfart, praktisk talt al Rute-fart, blev saaledes samlet under en fælles Ledelse, da Selskabet den 1. Januar 1867 begyndte sin Virksomhed. Hvad der før var adskilt, blev nu forenet. Indenrigsk og udenrigsk Fart kom i nær Kontakt med hinanden, D. F. D. S. raadede over en konkurrenceedygtig Flaade, og da den gik ud over Havene, begyndte en ny Epoke for dansk Skibsfart.



Det forenede Dampskibs-Selskabs Ruter

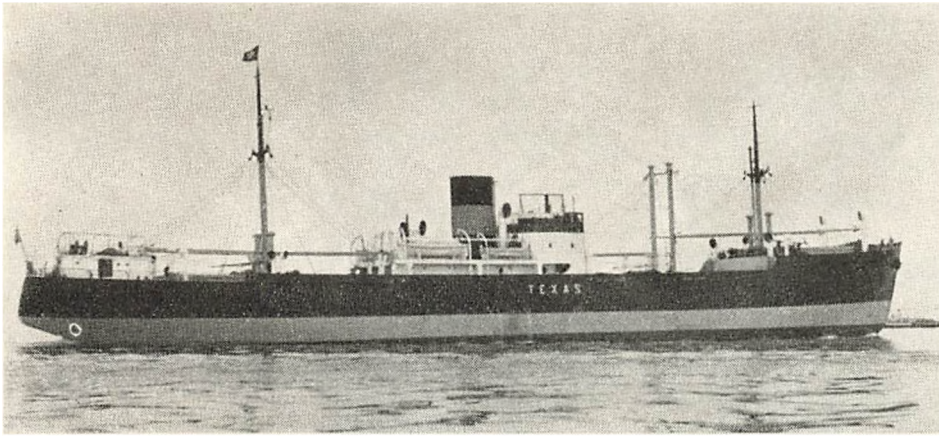
Den indenrigske Fart var det solide Fundament. Ligesom en Handelsvirksomhed maa bygges op paa det hjemlige Marked men har hele Eksportforretningen at se hen til som den store Chance, det store Eventyr, saaledes ogsaa her. Indenrigs-Farten var nødvendig som Grundlag, og det varede ikke længe, inden man havde et saadant Net af Ruter, en saa fasttomret Organisation, at D. F. D. S.'s indenrigske Rute-fart kom til at slaa som lysende Eksempel, enestaaende, som den er, for Alverdens Skibsfartslande. Men Udenrigsfarten voksede sig samtidig stor. Da Tietgen engang blev spurgt, hvilken Del, der stod hans Hjerte nærmest, den inden- eller den udenrigske Fart, svarede han uden Betænkning: »Den udenlandske Fart! Fordi den sætter Fantasien i Sving; den er som et Barn, der kan komme til at berede en stor Glæde eller stor Sorg. Kedelig bliver den aldrig! Hidtil har den kun gjort os Glæde. Maatte den vedblive med det, saa der paa flere og flere Pladser ude i Verden kan vises, hvad Danmark formaar!»

Det var Tietgens personlige Indstilling, men den dækkede mange af de Mænds, der fulgte i hans Fodspor. Aarene indtil 1880 var gennemgaaende gode, og Ledelsen kunde stadig notere Fremskridt, idet man samtidigt med en forsigtigt drevet Politik udnyttede de gode Konjunkturer og ikke mindst de mange fortræffelige Forbindelser, som Tietgen saavel som Koch og Prior raadete over ude omkring i Verden. Omkring 1880 kom Vendepunktet. De daarlige Tider gjorde sig gældende overall og lagde ogsaa Tryk paa

Handel og Omsætning. Fragterne gik stærkt ned, almindelig Pessimisme herskede, og Tilbagegangen, der blev skæbnesvanger for saa mange Selskaber, varede ved til 1887.

Men til Trods for Tidernes Ugunst skred D. F. D. S. til den ene store Udvidelse efter den anden, saaledes at et Rutenet, der efterhaanden omspændte hele Europa, blev dannet. Ved Landbrugets Omlægning i Firserne paabegyndte Selskabet den Indsats i Landbrugs-eksportfarten paa England, som har været en af de vigtigste Faktorer i dansk Erhvervslev.

I adskillige Aar var det C. P. A. Koch, en af dansk Skibsfarts store Pionerer, der med Tietgen som Formand og den stadige Raadgiver ledede Selskabet. Fra 1887 traadte Kommandør Normann til; og ved Kochs Død i 1892 overtog han Eneledelsen indtil han blev efterfulgt af Konsul Jacob Brandt. I Løbet af Halvfemserne fulgte Aarene med Amerikafarten, vel nok den Fart, der bragte Selskabet i nærmest Kontakt med den store Offentlighed, fordi der var Skæbne over disse Rejser. Man overtog Thingvalla Selskabet og dets Skibe, skabte det nye Selskab »Skandinavien-Amerika Linien«, byggede de store Amerikabaade »Oscar II«, »United States« og »Hellig Olav«. Det blev Aar fulde af højst forskellige Begivenheder. Sorger og Skuffelser afløste glædelige Oplevelser. Opgangs- og Nedgangstider fulgte i hastig Skiften. Man har sagt, at for Erhvervslevet som Helhed var disse Aar rolige; indenfor D. F. D. S. var der stadig Bevægelse. Nye Planer udklækkedes, nye Fremstød blev



M/S „Texas“, der gaar i Farten paa Amerika

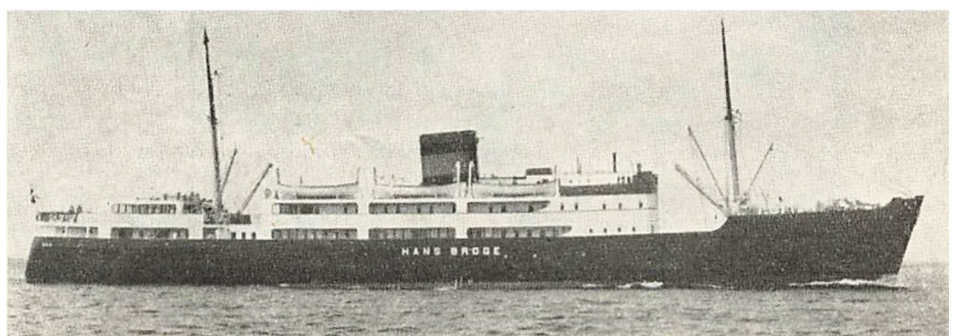
gjort, Ledelsen skiftede igen i 1905, hvor Admiral Richelieu og fra 1908 Direktor C. M. T. Cold traadte til. Aktiekapitalen udvidedes Gang paa Gang. »Frederik VIII«, den nye Amerikabaad, kom til i de følgende Aar, og man kunde glæde sig ved en Del gunstige, rolige Aar efter Kriserne omkring 1908. Og saa naaede man frem mod det første store truende mørke Punkt: Verdenskrigen.

Usikkerheden efterfulgtes af de mange Tragedier, mange af D. F. D. S.'s bedste Mænd mistede Livet, mange af dets smukkeste Skibe gik ned. Store Tab, store Fortjenester, en urolig, uhyggelig, unormal Tid, som man, da den omsider sluttede, inderligt ønskede aldrig skulde komme igen. Alle Værdier pusedes kunstigt i Vejret, Fortjenesterne var uden Sidestykke, Aktierne, Forenedes som alle andre Skibsaktier steg til abnorme Højder, og saa — til Slut — kom det bratte Omslag. I disse vanskelige Aar var Direktor Cold Selskabets Leder med Admiral Richelieu som Formand. Tiden efter Krigen krævede nye Kræfter, og ved Direktor Cold og Direktør Høsts Afgang traadte Direktør A. O. Andersen, Kay Reinhard og I. A. Korbjerg til. Direktør Reinhard forlod allerede i 1925 Selskabet, og da A. O. Andersen i 1934 døde, overtog den nuværende Direktion Ledelsen. I Samarbejde med andre Trafikgrenø fik D. F. D. S. i Lobet af den sidste halve Snes Aar lagt Grunden til mange af de Ruter, der nu viser Forenedes nye, moderne Ansigt. Da Lyntogene sattes ind, skabtes først den ideale Englandsforbindelse: man kunde Klokkeren 4 om Eftermiddagen i London stige ind i Toget paa Liverpool Street Station og den næste Dags Aften være i København. Strækningen fra Harwich til Esbjerg tilbagelegdes paa stadig kortere Tid i mere og mere moderne Baade. Der kæledes for Passagererne paa Ru-

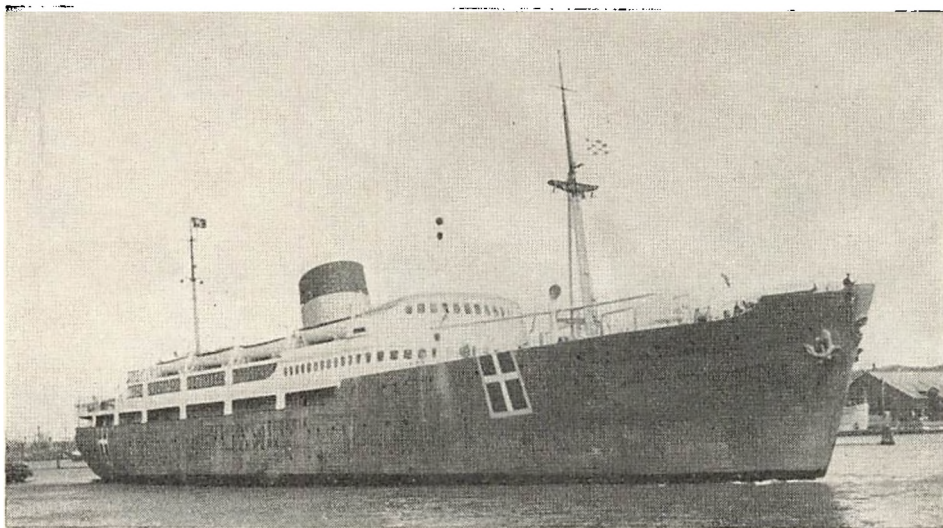
ten. De smukkeste og bedste Skibe byggedes og forberedtes til den.

Samtidig udbyggedes over Stettin en lige saa hurtig, lige saa effektiv Rute. Forbindelsen baade med Centraleuropa og endnu fjernere Lande forbedredes derigennem ganske afgørende, og Stettin Ruten, der havde Tilslutning til de nye Rigs-Autobaner, skulde have alle mulige Chancer for at vinde Terræn i Fremtiden som en smuk Parallel til London-Ruten. Men det er kun et Par af de Felter, hvor det nye Initiativ har gjort sig gældende.

Amerikafarten maatte der foretages Ændringer med. Passagertrafikken gav betydeligt Tab, da Udvandringen ophørte. Sverige og Norge havde faaet deres egne Passagerruter, Polen drev en statsunderstøttet Rute via København til New York, og ved Handelsaftalerne med England reduceredes Vareimporten fra Amerika til et Minimum. Hele Fundamentet for denne særlige Passagerrute var derfor efterhaanden svundet bort, og kun med uhyre Bekostning lod det sig i de sidste Aar gøre at opretholde Farten med de efterhaanden umoderne Skibe. Da det saaledes stod Ledelsen klart, at en Fortsættelse under vedblivende urentable Vilkaar kun var mulig ved en Til sidesættelse af alle øvrige Interesser og Grene indenfor Selskabet, og at i Virkeligheden Selskabets Fremtid stod paa Spil, bestemte man sig til efter Henvendelsen til Regeringen fra Udgangen af 1935 at standse Passagerfarten. Godstrafiken paa saavel New York som paa de øvrige amerikanske Havne fortsattes, og i Farten paa Argentina og Brasilien blev Ruterne lige indtil Krigen drevet med en Intensivitet som ingensinde. Farten paa Middelhavet og Levanten ogedes og forbedredes ved Indsættelse af store hurtige Passagerskibe, og nyere endnu vil blive sat ind, naar Verden



M/S „Hans Broge“, indsat paa København-Aarhus Ruten i Juni 1939



M/S „Kronprins Frederik“,  
 Displacement 5,145 Tons,  
 Fart 20,25 Knob. Indrettet  
 til 143 Passagerer paa I Kl.  
 og 150 paa III.

engang igen vaagner af det Mareridt, vi i Øjeblikket gennemlever. Af Selskabets nyeste Skibe vil det være nok at nævne »Hans Broge« i Aarhusfarten, »Aalborghus« paa Aalborggruten, hvor man befinder sig paa Fællesklassen som i en Luksuskahyt, maalt med tidligere Maal, »Tunis«-Typen i Middelhavsfarten, »Kronprins Olav« i Norges-Farten og endelig er under Bygning »Kronprins Frederik«, det nyeste, smukkeste paa Skibsbygningsområdet.

D.F.D.S. staar parat til at tage nye Opgaver op, naar Freden kommer. De unormale Forhold har for en Tid slaact meget i Stykker, ligesom mange gode Sømand ogsaa under denne Krig har mistet Livet under Udførelsen af deres Gerning. Her som overalt i Samfundet har Krigen sat sine Spor, men Grundlaget er sundt og roligt; D.F.D.S.'s Position er saa sikker, at man roligt kan sige, at ingen dansk Virksomhed i højere Grad hører os alle til. Og det er jo netop det

største, en Virksomhed kan naa, i det Øjeblik, det føles og kan siges, at den er hele Danmarks, den er vort Selskab, ikke blot et privat Forretningsforetagende, men Landets! Det kommer igen af, at de Opgaver, D.F.D.S. har sat sig, ved Siden af at være sunde og forretningsmæssigt gennemførlige har været præget af det, der altid var D.F.D.S.'s Ledestjerne: at det skulde være det store, nationale Selskab.

Som saadant vil vi lykønske det, som saadant, kan vi sige, er hele Danmark stolt af det, og som saadant haaber vi alle, at det ikke blot i de kommende 25, sikkert meget vanskelige Aar, men langt, langt ud i Fremtiden vil bære Bud om dansk Foretagsomhed, ikke blot i vore hjemlige Farvande men ud over Havene og vise vort gamle Flag i Alverdens Havne, saadan som det var Tietgens Drøm, — og Drømmen, der gik i Opfyldelse.



Det forenede Dampskibs-Selskabs Administrationsbygning paa Hjørnet af Kvæsthusgade og Sankt Annæ Plads

# FRA UGE TIL UGE

## FRAGTBERETNING

Ligesom den russisk-japanske Krig begyndte med, Lat Admiral Togo gav de japanske Torpedobaade Ordre til at angribe den russiske østasiatiske Flaade, der laa for Anker paa Port Arthur Red, Natten mellem den 8. og 9. Februar 1904, saaledes begyndte ogsaa nu Japanerne Krigen imod U.S.A. og England uden nogen formel Krigserklæring. Admiral Togo opnaaede strategiske Maal, nemlig at ødelægge saa mange Enheder af den russiske Flaade, at den derved blev ude af Stand til at hindre de japanske Troppetransporter fra Øriget til det asiatiske Fastlands Krigsskuepladser.

Den japanske Overrumplingstaktik har utvivlsomt ogsaa denne Gang bragt ikke helt ubetydelige militære Resultater, hvor store, er det endnu for tidlig at dømme om, men der er den afgørende Forskel, at Japans Modstander denne Gang ikke er et korrumpet czaristisk Rusland, men Verdens to stærkeste Flaadestationer, og, hvad der tæller mere, saafremt det da ikke lykkes for Japanerne at tilføje deres Modstandere et absolut tilintetgørende Slag i første Omgang, to Nationer, der i Kraft af deres økonomiske og materielle Resourcer, kan tillade sig den Luksus at se bort fra øjeblikkelig Modgang og indstille deres Strategi paa en lang Krig. Japans Stilling er ikke saa gunstig i denne Retning. Dets hjemlige Raastofbasis er meget ringe, og den økonomiske Situation er allerede stærkt anspændt, saa der er meget, der taler for, at en lang Krig, selv om det vinder mange Slag, vil blive overordentlig vanskelig.

Krigen i Stillehavet vil iøvrigt i Kraft af selve de geografiske Forhold, i hvert Fald i de indledende Faser, fortrinsvis blive en Søkrig, hvorunder det strategiske Hovedmaal for begge de stridende Parter vil være Tilintetgørelsen af de fjendtlige Flaadestyrker og deres Baser, selvom en vigtig sideløbende Opgave vil være Ødelæggelsen af den fjendtlige Handelsskibsfart. England og U. S. A. disponerer tilsammen over en Flaadestyrke, der er ca. 3 Gange saa stærk som den japanske, men dette Forhold kan dog ikke bruges som Sammenligningsgrundlag for de Styrker, der kan ventes sat ind i Kampene om Herredømmet paa Stillehavet. England er stærkt engageret baade i Middelhavet og i Atlanterhavet, og heller ikke Amerikanerne kan sætte hele deres Flaade ind i Stillehavet, idet ogsaa de har Opgaver at passe i Atlanterhavet. Japanerne derimod kan optræde med fuld Styrke, og de har ligeledes Fordelen ved at operere paa de indre Linier, men til Gengæld tvinger Nødvendighedens Lov dem til at forsøge paa at fremkalde en Afgørelse saa hurtig som muligt, hvorfor de maa gaa offensivt til Værks og derved kan blive tvungne til at kæmpe, hvor de taktiske Fordele er paa Modstandernes Side. Paa Grund heraf og saa fordi Luftvaabnet, hvor England og U.S.A. utvivlsomt er Japan overlegent, kan komme til at spille en Rolle, der ikke kan forudses, maa det formodes, at Krigen vil blive lang og haard, og at det ogsaa paa denne, eller snarere disse Krigsskuepladser, vil komme til at gaa haardt ud over Handelsskibsfarten.

Om de oversøiske Markeder foreligger der i den forløbne Uge praktisk talt ingen Nyheder, og som de storpoltiske Forhold har udviklet sig, er der desværre kun Grund til at tro, at Oplysningerne om, hvad der sker paa de udenfor Blokadezonen liggende Markeder, i den kommende Tid vil blive endnu sparsommere. Om de faa Slutninger, der er rapporteret i den forløbne Uge, skal nævnes: Kul Hampton Roads/Buenos Ayres, \$9, Sukker Philippinerne/U.S. Atlantic, \$30 (det er vel tvivlsomt, om denne Rejse kommer til Udførelse), Salt Aden/Calcutta, 28 Rupees.

Paa de frie Markeder noteres Korn fra Northern range til Portugal uforandret, hvorimod en stor Baad rapporteres at have faaet \$56 fra River Plate til Lisbon.

Paa vore hjemlige Markeder har der været nogen Stigning indenfor de Trades, der ikke er regulerede. Trælast fra Sydfinland til Danmark noteres nu i omkring Kr. 170 pr. Std., og Salpeterfragten fra Norge til Danmark er ca. 1 Kr. højere pr. Ton. Paa de andre Markeder, incl. Kul- og Koksfarten fra Tyskland og Rotterdam til Danmark, er Beskæftigelsen stadig tilfredsstillende, selv om de kortere Dage og Vejret i nogen Grad hæmmer Ekspeditionerne.

## »PAULA«S KRIGSFORLIS

After er der kommet Meddelelse om et sørgeligt Krigsforlis, denne Gang J. Lauritzens Damper »Paula«, der er gaaet ned med 18 danske Søfolk. Efter den officielle Meddelelse er »Paula« sænket i Farvandet mellem Island og Grønland.

Den 9. April laa Skibet i amerikansk Havn og blev beslaglagt. Det førte nu Navnet »Montana« og sejlede under Panamaflag. Efter Forliset savnes hele Besætningen. Der var 18 Danske om Bord.

»Paula« var bygget i 1934 i Helsingør. Skibet maalte 290 Fod i Længden, 39,7 Fod i Bredden og var paa 2700 Tons d.w. Maskinen var paa 1140 Hestekræfter.

»Paula« førtes af Kaptajn *Martin A. Knudsen*, der var 41 Aar gammel. Han var født paa Strynø og kom til Søs i 1915. Sine Navigationseksaminer tog han fra Svendborg Navigationsskole. I 1924 ansattes han i Lauritzens Rederi. Hans første Post som Kaptajn var om Bord i Damperen »Niobe« og senere førte han »Laila«.

1. Styrmand *Julius Ad. Kaurup Jacobsen* blev 36 Aar gammel. Han stammede fra Assens og kom til Søs i 1920. Ogsaa han har taget sine Eksaminer fra Svendborg Navigationsskole. I 1932 blev han Styrmand i Rederiet J. Lauritzen om Bord i Damperen »Lilian«.

»Paula«s 1. Mester var den 42-aarige *Rudolph Mortensen*, der som saa mange af Lauritzens Folk stammede fra Fanø. Han var først Maskinarbejder i Esbjerg, men tog allerede i 1920 sin Maskinisteksamen og blev 2. Mester om Bord i »Vesterhavet«. Senere gik han i Land og arbejdede blandt andet ved Københavns Sporveje og hos Burmeister & Wain. For nogen Tid siden gik han til Søs igen med »Paula«.

De øvrige Omkomne er:

2. Styrmand *Niels G. Aarre*, hvis Adresse opgives som New York.

2. Maskinmester *Harry Pilegaard Christensen*, Thuro.

3. Maskinmester *Poul Chr. Borg*, Kastrup.  
Maskinassistent *Aksel H. V. Ryberg*, Hvidovre.

Matros *Axel Vilh. Nielsen*, Jerne pr. Esbjerg.

Matros *Palle Rørby*, København.

Matros *Thorild Hansen*, København.

Matros *Ebbe Vagn Skjerne*, København.

Hovmester *Chr. Wilh. Nielsen*, New York.

Kok *Ejnar Jørgensen*, København.

Messeopvarter *Louis Gatzviller* — Adressen opgives som New York.

Koksmath *Anton K. K. Nielsen*, Hjerting pr. Esbjerg.

Fyrbøder *Niels Viggo Larsen*, Fakse.

Fyrbøder *Bodolf A. P. Hansen*, Sig.

Matros *Peter Hansen*, København.

Budskabet om Krigsforliset er blevet overbragt de Savnedes Paarørende. Dog har man ikke kunnet underrette Matros Peter Hansens Familie, da det ikke

har været muligt at finde den, idet den opgivne Adresse, Finsensgade, København, ikke stemmer. Rederiet J. Lauritzen vil gerne i Forbindelse med Peter Hanssens Slægtninge og beder dem melde sig.

### MORKLÆGNINGEN I SKIBE

Handelsministeriet har udstedt en Bekendtgørelse angaaende Morklægningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer, hvorved den hidtil gældende Bekendtgørelse af 18. April 1941 ophæves.

Den nye Bekendtgørelses Bestemmelser ændrer intet i de hidtil gældende Hovedregler om Morklægningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer, men i en Vejledning, der er knyttet som et Bilag til Bekendtgørelsen gives visse ændrede Regler og Lempelser med Hensyn til Fremgangsmaaden ved Neddæmpning og Skærmming af Skibes Lanterner.

Gennem Vejledningen tilraades det at lade alle skærmende Lanterner undersøge ved Prøvekammeret for Skibsløys og nautiske Instrumenter i København, forinden de tages i Brug, hvilken Undersøgelse er vederlagsfri.

Samtidig med Bekendtgørelsens Udsendelse har Handelsministeriet henledt Opmærksomheden paa, at Pligten for Skibene til at sejle med skærmede Lanterner ligesom hidtil kun gælder under Forhold, hvor saadan Skærmming er foreskrevet efter Bekendtgørelsen eller paabudt af Myndigheder, og at Skibene af sikkerhedsmæssige Grunde bør sejle med ikke-skærmede Lanterner overalt, hvor der ikke er Pligt til at have Lanterne skærmet.

### GENERATORERS ANVENDELSE I SKIBE

Efterhaanden som Manglen paa flydende Brændselsstoffer til Skibe bliver mere og mere følelig, er det naturligt, at Spørgsmaalet om Anvendelse af Gasgeneratorer i Motorskibe er blevet aktuelt.

Paa et Møde i Søfartsteknisk Forening blev dette Spørgsmaal behandlet indgaaende forleden Dag. En Række af vore kendteste Skibsteknikere havde Ordet ved denne Lejlighed. I et indledende Foredrag henviste Ingeniør G. Jacobsen, Ø.K., at allerede Dr. Diesel under sine første Forsøg havde eksperimenteret med Anvendelsen af fast Brændstof i Form af Kulstøv, men først for nogle Aar siden var det lykkedes at faa Dieselmotoren til at arbejde med Kulstøvsforbrænding.

Den danske Ingeniør G. A. Hagemann — den senere Direktør for De danske Sukkerfabrikker — løste i 1877 Problemet med Gasgeneratorer. Da den nuværende Situation indtraadte i 1940 stod det klart, at man maatte finde en Erstatning for Olien, hvis Samfundsmaskineriet skulde holdes i Gang. Vi var altsaa henvist til de hjemlige Brændselsstoffer — Torv og Brænde, Brunkul eller den saa begrænset forekommende Naturgas.

Det lykkedes ret hurtigt Industrien at faa igangsat en Fabrikation af Gasgeneratorer, og man har i mangfoldige Tilfælde kunnet erstatte Olien i Motoranlæg.

Brændselsnoden havde hurtigt til Følge, at saa godt som alle Rute-Motorskibe maatte indstilles, medens Fiskerflaaden og den mindre Skibsfart har faaet Tildelinger, som efterhaanden er blevet indskrænket. Spørgsmaalet om Installering af Generatorer i Skibe kræver derfor sin Løsning, idet Erhvervet staar overfor Valget at gaa tilbage til Sejl eller helt maa standse.

I Færgerne »Monmark« er der i Sommer blevet installeret to Gasgeneratoranlæg til Driften af de to Dieselmotorer. Burmeister & Wain har et 3000 Tons stort Dieselskib under Bygning, og det er Hensigten at anvende Kul til dette Skib.

Ved Modet efterlyste Overinspektør Aage H. Larsen en 2-Takts Motor til Anvendelse i Fiskefartøjer med Generatordrift for Øje. Derved kunde spares de store Omkostninger, der er forbundet med en Ændring af

de nu eksisterende 2-Takts Motorer med Glødehoved til 4-Takts. Der vil næppe være nogen Hindring for at anbringe Gasgeneratorer i Pakkelfartøjer og andre fragtførende Skibe paa op til et Par Hundrede Tons, hvis blot det var muligt at fremskaffe det nødvendige Brændsel.

### 5 NYE SKIBE TIL D. F. D. S.

I Anledning af Det Forenede Dampskibs-Selskabs 75 Aars Jubilæum, som vi har omtalt foran, har Selskabet udgivet et smukt og fint illustreret Festskrift, der belyser den store og mangesidede Virksomhed.

Af dette Festskrift fremgaar det, at Selskabet foruden det store ny Motorskib *Kronprins Frederik* endvidere har fire Dieselmotorskibe til Amerikafarten under Bygning paa Værfter her i Danmark. De bliver Søsterskibe og skal have en Længde af 350 Fod og en Maskinkraft paa 3200 Hestkræfter. Dødvægtstønnen bliver paa 6600 Tons og Farten 12,5 Knob. De er indrettet til at tage hver 12 Passagerer.

### KAPITAL-RIGELIGHEDEN

Under Mærket »Iagttager« bringer »Svendborg Amtstidende« følgende interessante ledende Artikel:

Gennem de københavnske Hovedbanker foreligger i disse Dage disse Bankers Maanedsbalancer pr. ultimo November.

De Billeder, der derigennem gives af Forholdene, er i Virkeligheden en Fortsættelse af det hidtidige. Med det Hoved-Moment, at Kapitalrigeligheden fortsat er den samme.

For de 3 Hovedbanker viser Balancen sig ved Udgangen af November at være 2293 Mill. Kr., — naar det erindres, at *samtlig*e danske Banker minus Nationalbanken ved Udgangen af Oktober havde en Balance paa 4206 Mill. Kr., godtgør dette, hvilken dominerende Betydning Hovedbankerne stadig har.

Undersøger man forskellige af de Enkelt-Poster, der forekommer paa Hovedbankernes Balancer, viser der sig ogsaa forskellige interessante Momenter. Ikke mindst dette, at Hovedbankernes Kassebeholdninger i Løbet af November er steget fra 623,1 til 724,6 Mill. Kr. Det vil erindres, at Bankernes Kassebeholdninger i Oktober viste nogen Nedgang gennem Bankernes Deltagelse i Beskæftigelseslaanen. Denne Nedgang er nu ikke blot udlignet, men ogsaa erstattet med nogen yderligere Stigning — med andre Ord et Bevis for, at de »arbejdsløse« Penge vedvarende ad mange Kanaler strømmer ind til Hovedbankerne. Hvorefter disse afleverer dem i Nationalbanken — uden at modtage nogen Forrentning af denne i Virkeligheden ganske døde Kapital i Øjeblikket.

For Obligationernes Vedkommende har November ikke medført nævneværdige Forskydninger for Hovedbankerne. Deres Beholdning af indenlandske Obligationer og Aktier var ultimo Oktober 473,5 Mill. Kr. og er ultimo November lige ved 475 Mill. Kr., — den stedfundne Forskydning kan bero paa rene Tilfældigheder.

Men hvorom alting er, ligger Forholdene vedvarende saaledes, at den voksende Kapitalrigelighed godt kan give Anledning til nogen Ængstelse, ogsaa under Hensyn til, at der efterhaanden ved Iværksættelsen af flere og flere af de projekterede Beskæftigelsesforanstaltninger nødvendigvis bliver pumpet Penge ud mellem Forbrugerne. — Nationalbankens senest foreliggende Balance viser jo ogsaa, som tidligere meddelt, at Finansministeriets Indestaaende i Nationalbanken er reduceret med ca. 85 Mill. Kr. i Løbet af November.

Naturligvis tor det forudsættes, at de Penge, der pumpes ud i Omsætningen, efter endt Cirkulation vender tilbage til Bankerne. Men undervejs *kan* de under

en Periode som denne med udtalt og stigende Vareknaphed have forvoldt nogen Fortræd i inflationistisk Retning.

Der synes saaledes næppe Tvivl om, at man indenfor de kompetente Kredse har Opmærksomheden henvendt paa Problemet, hvorledes de ledige Penge bedst kan uskadeliggøres, saa de ikke volder Fortræd. Og det er næppe nogen Hemmelighed, at man i alt Fald i forskellige Hovedbank-Kredse ikke er utilbojelig til nærmest at slutte sig til den Tankegang, som bl. a. Nationaløkonomen, Red. C. Thalbitzer ved en tidligere Lejlighed har berørt: — at det under givne Forhold kunde tænkes som en Nødvendighed, at Nationalbanken for at uskadeliggøre de for mange Penge maatte gaa til at indefryse visse Procentdele af de Beløb, der fra Nationalbankens Side paa Basis af de gældende clearing-Ordninger skulde udbetales til danske Modtagere. Resten af de paagældende Beløb skulde i saa Fald hensættes paa spærrede Konti, indtil Forholdenes Udvikling til sin Tid kunde muliggøre, at de paagældende Beløb kunde frigøres til Vareimport fra Udlandet.

Saa vidt vi har kunnet bringe i Erfaring, foreligger der endnu ikke nogen som helst Vedtagelse af Foranstaltninger som de nævnte. Men som en Mulighed har de i alt Fald været antydet.

### HANDELSFORHANDLINGER

I denne Uge optager Sverige Forhandlinger om Vareudvekslingen med Norge og i Forbindelse hermed Reguleringen af Betalingerne. Ogsaa Danmark forestaar der Forhandlinger, men disse vil sandsynligvis ikke blive optaget for efter Aarsskiftet. De i Stockholm stedfindende Forhandlinger med Tyskland ventes at vare endnu en Ugestid.

### ENGROSPRISTALLET

Engrospristallet for November er nu blevet offentliggjort. Det er udregnet til 208 mod 207 i Oktober og mod 190 for et Aar siden. For Krigens Udbrud var Tallet 111. Basis for Beregningen er 1935 = 100. Stigningen fra Oktober til November i Aar er saaledes 1 Point, i det sidste Aar 18 Points og i Tiden, der er forløbet siden Krigsudbrudet, 97 Points.

### SAMARBEJDE MELLEM SØFART, BILER OG JERNBANE

Der er ifølge Svensk Sjöfartstidning mellem Rederiaktiebolaget »Svea» og Trafikforvaltningen Göteborg—Dalarne—Gefle blevet truffet Aftale om, at Rederiet overlader Halvdelen af Aktiekapitalen i tre af dette drevne Automobilsekskaber.

Trafikforvaltningen har derefter tilbudt Jernbaneledelsen at overtage tre Femtedele af disse Aktieposter. Forslaget er fremsat af Jernbanernes Samarbejdsnævn udfra den Opfattelse, at den Kundeservice, hvis Opgave det er at udvikle Trafikken fra Dør til Dør, i lige høj Grad bør virke for Statsbanerne som for Privatbanerne.

Tanken om et Samarbejde mellem Indenrigssøfarten, Automobilene og Jernbanerne ligger saa meget nærmere, som det store Rederi med Skibe i Indenrigsfart, nemlig »Svea», allerede har været i Besiddelse af en Organisation for Landevejstransport. Denne Organisation har tilstrækkelig Omfang til at danne Grundlaget for en Udbygning af den nuværende Kundeservice.

Ved en Sammensmeltning af de tre Biltrafikforetagender skabes der en Organisation, skriver »Svensk Sjöfartstidning», der stort set omspænder hele Landet. Der er oprettet Hovedkontor i Stockholm, Filialkontorer i de større svenske Byer og Agenturer i de mindre Byer.

Fordelen ved denne Nyskabelse er, at der bliver Kontakt mellem de forskellige Virksomheder. Naturligvis tager Planerne i første Række Sigte paa nor-

male Tider, men »Svensk Sjöfartstidning» mener dog, at et Samarbejde mellem Jernbaner og Rederier har sine væsentligste Opgaver allerede i den nuværende Situation, ikke mindst under Rationering og Knaphed, baade paa Materialer og Brændselsstoffer.

### BROEN TIL LANGELAND

Planerne om Broforbindelse fra Fyn over Taasinge til Langeland er atter blevet aktuelle, takket være Rødby—Femern-Ruten. Med Færge til Lolland vilde være skabt det vestlige Danmarks Tilknytning til Rødby—Femern-Ruten.

Som bekendt har Professor Engelund udarbejdet et 14 Mill. Kr.-Projekt til Broforbindelsen, og disse Planer har faaet Tilslutning fra By og Amt paa Fynssiden, medens Rudkøbing af Frygt for Konkurrence fra Svendborg viser sig mere forbeholden. Langeland ser imidlertid nu sin Interesse i Tilknytningen, og et Udvalg var forleden i Nakskov for at drøfte Sagen med Repræsentanter for det vestlollandske Erhvervsliv. Langelænderne opnaaede Tilslutning i Nakskov og tog Nakskov Bys Borgmester med til København for her at forhandle med Trafikminister Gunnar Larsen. Da der er Tale om en stor Dæmning paa det meste af Strækningen Taasinge—Langeland over den lille Ø Sio, regner man med et Statstilskud af beskæftigelsesmæssige Grunde.

Man mener, at den nye Rute vil kunne aflaste Store Bælts-Overfarten væsentligt og blive af stor Værdi, trafikalt og turistmæssigt.

### HØJESTERETSDOM OM OVERLIGGEDAGSPENGE

Højesteret har afsagt Dom i en Sag om Overliggedagspenge for en Forsinkelse, der skyldtes Krigsforholdene. Ved Certeparti af 23. September 1939 mellem A/B Hillerstrøm & Co., Malmø, som Agent for Rederiet for Damperen »Galeon» og De Forenede Kulimportører A/S, København, som Befragtere blev der truffet Aftale, hvorefter »Galeon» skulde føre en Lading Kul fra Stettin til Hobro. Rejsen blev forsinket, idet Jernbanetransporten fra de tyske Kulgruber til Stettin delvis var standset i de paagældende Dage.

Det svenske Rederi krævede i Overliggedagspenge og Dodfragt tilsammen 5190 Kr., hvilket Beløb Kulfirmaet ikke vilde betale. Ved »Galeon»'s Ankomst til Hobro nægtede Kaptajnen at paabegynde Udlosningen, med mindre Beløbet blev deponeret. Pengene blev derfor indsat paa en Bankbog, men efter Kulimportørernes Begæring nedlagde Fogedretten i Hobro den 1. November 1939 Forbud mod, at Beløbet udbetaltes Kaptajnen.

Vestre Landsret stadfæstede Fogedkendelsen, saaledes at D.F.K. kunde faa Pengene udbetalt, og Rederi A/B Galeon domtes til at betale 600 Kr. i Sagsomkostninger.

Højesteret omstødte denne Dom, idet Højesteret hævdede Fogedforbudet for en Del af Beløbet, nemlig 3032 Kr. medens Resten, 2158 Kr., kan udbetales til De Forenede Kulimportører. Højesteret paatog de sidstnævnte Sagens Omkostninger for begge Retter med 600 Kr. — 6 Dommere vøterede for denne Afgørelse medens 3 vilde tilkende det svenske Rederi 2500 Kr.

### STEVEDORING I FINLAND

Da der nu er Muligheder for, at Exporten fra Sydfinland kan genoptages, efterhaanden som Navigationen aabnes til Foraaret, har de to Stevedore Organisationer »Association» og »Federation» meddelt, at man paa Grund af de forhojede Omkostninger, som den nuværende Krigstilstand har medført, ogsaa maa forhøje Tarifpriserne for Sydfinske Lastepladser med 20 pCt. paa 1941-Priserne, og ligesom i de øvrige Havne er Arbejderforsikringen ansat til 8 pCt.



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Et særligt Maskinimportudvalg nedsat

Grosserer-Societets Komité, Industriraadet, Landbrugsraadet og Provinshandelskammeret har i Samraad med danske og tyske Myndigheder nedsat et særligt Udvalg, *Maskinimportudvalget*, der faar til Opgave at beskæftige sig med Behandling af Maskinleverancer o. lign., for hvilke tyske Leverandører har stillet Krav om Fremskaffelse af saakaldt »Dringlichkeitsbescheinigung«.

Henvendelse til Udvalget maa ske paa særlige Skemaer, der udleveres fra Erhvervsorganisationernes Sekretariat og Maskinimportudvalgets Kontor, Nørregade 6.

### Flod- og Kanalskibsfart

Man regner med, at den tyske Flod- og Kanalskibsfart vil komme til at spille en betydelig Rolle i den kommende Tids Trafik, og begynder allerede nu at forberede sig herpaa. Næst efter Rigsbanerne er denne »Indlands«-Skibsfart Tysklands største Trafikmiddel. Det tyske Net af Vandveje, der i Dag har en Længde af 8168 Kilometer og befordrer 133 Millioner Tons om Aaret gennemsnitligt, vil i de nærmeste Aar blive betydeligt udvidet ved nye Kanalbygninger samt ved Udbygning af det østlige Strømomraade og vil derfor bidrage til, at Fragitrafikken fra Land til Land i det europæiske Rum i høj Grad kan foregaa ad Indlands-Vandvejene. I Indlands-Havnene er der i den sidste Tid foretaget mange tekniske Forbedringer, og man har vedtaget ensartede Skibstyper, for at Skibene i Fremtiden kan opfylde deres Opgaver paa alle europæiske Vandveje.

### Norsk Motortankskib krigsforlist

Det norske Motortankskib »Ferm«, der sejlede i engelsk Fart, er krigsforlist. I et Telegram meddeles det, at hele Besætningen er reddet.

»Ferm« var et moderne Motortankskib, der maalte 6593 Br. Reg. Tons.

### Maas-Tunnelens Aabning

Aabningen af Maas-Tunnelen, det tidligere omtalte store hollandske Ingeniørarbejde, ventes at finde Sted i nær Fremtid. Det nye Anlægs Betydning ligger i, at den Del af Hovedtrafikken mellem Syd-Holland og Belgien, der nu gaar over Rotterdam, vil blive lettet betydeligt.

### Aarhusianer druknet ved Krigsforlis

For nogle Uger siden indløb der Meddelelse til Udenrigsministeriet, at den 21-aarige Kok *Heine Sørensen* er omkommet ved Krigsforlis den 24. August i Aar.

Kok Heine Sørensen var forhyret med en dansk Damp. Der vides intet om, hvor den er gaaet ned.

Den omkomne Aarhusianer var sin Mors eneste Søn.

### Ny Motorbaad til Toldvæsenet

Paa Københavns Yacht- og Motorbaadsværft hos Baadebygger Rieneck er der søsat et nyt Motorfartøj til Toldvæsenet.

Fartøjet er 13 Meter langt, bygget af Oregon Pine paa Eg og med Mahogni-Overbygning og Mahogni-Aptring. Skibet skal drives af en brugt Motor fra et af Toldvæsenets Afsløsningskibe.

Det er det andet Fartøj af denne Art, som Værftet har bygget til Toldvæsenet i Aar. Stabelafløbningen blev overværet af en talrig Repræsentation fra Toldvæsenet. Baaden døbt »Martin«. Den foregaaende Baad havde Navnet »Mogens«.

### Sø- og Handelsretsdom

Befragter P. V. Christensen havde ved Sø- og Handelsretten paastaet Enkefru C. Pilegaard dømt til at betale 461 Kr. 55 Øre, og ved den nu afsagte Dom fik Christensen tilkendt dette Beløb. Christensen befragtede i Marts Maaned den Enkefru Pilegaard tilhørende Motorsejler »Enigheden« til en Rejse fra Helsingborg til Lübeck. Ved Fremportfragtning opstod en Difference paa ca. 312 Kr., hvortil kom en Udgift til Klarering i Helsingborg, og disse to Beløb udgjorde tilsammen de nævnte 461 Kr. 55 Øre. Enkefru Pilegaard paastod sig frifundet, idet hun hævdede, at Fremportfragtning var usædvanlig for Smaaskibsfarten, men hun blev allsaa dømt til at betale.

### Argentinas Tanktonnage

Ikke mindre end 191,000 Tons eller 43 pCt. af Argentinas indregistrerede Tonnage bestaar af Tankskibe, heri ikke medregnet de for nylig fra Udlandet erhvervede Skibe. Af den samlede Tanktonnage ejes de 109,000 Tons af private Selskaber og 77,286 af Yacimientos Petroliferos Fiscales.

I 1914 købte den argentinske Regering sit første Tankskib, nemlig »Ministro Ezcurra«, paa 2200 Tons d.w., og et Par Aar senere købtes endnu to Tankskibe paa henholdsvis 4330 Tons og 4170 Tons d.w. Det største Tankskib, der nogensinde er bygget i Landet, er »Presidente Figueroa Alcorta« paa 2400 Tons.

Argentinas Tankflaade paa 25 oceangaende Skibe og

27 Flodskibe er næsten udelukkende bygget i Udlandet. Flagskibet blandt Tankskibene er »Juvenal«, paa 18,238 Tons, der tilhører Cia. General de Combustibles, S. A., og er bygget i 1928. Det er dobbeltskruet og kan laste 122,000 42-gallon barrels, Farten er 12 Knob, og det forbruger 63 Tons Brændsel om Dagen. En anden Tanker, »San Jorge«, paa 10,005 Tons d.w., er bygget hos Blohm & Voss i Hamburg i 1938. Den forbruger 50 Tons Brændsel om Dagen paa en Fart af 15½ Knob. Cia. General de Combustibles ejer ogsaa et andet Tankskib, nemlig »Tacito«, der blev bygget af Northumberland Shipbuilding Co. i 1924 i Newcastle. Det er paa 10,300 Tons og kan laste 70,137 barrels, med en Fart af 10½ Knob og et dagligt Brændselsforbrug paa 33 Tons, medens »Ministro Freres«, der ejes af Regeringen, forbruger 49½ Tons Brændsel daglig paa en Fart af 12 Knob. Dette Skib er bygget i 1926 og laster 86,160 barrels.

Argentinas Flodlankskibe er af stor Betydning for Landets Industri, da der er mange Flodhavne, hvor dyblastede Skibe ikke kan komme ind, og hvorfra der er daarlige Vej- eller Jernbaneforbindelse.

Den samlede argentinske Tanktonnage udgør 191,548 Tons, og ifølge Statistik, der udsendtes i Maj i Aar, bestaar den samlede argentinske Handelsflaade desuden af 270 Damp- og Motorskibe og 42 Sejlskibe paa ialt 42,000 Tons.

Størstedelen af disse store Tankskibe gaar udelukkende i sydamerikansk Fart. De fleste af Y. P. F. Tankskibene er indrettet paa Passagerbefordring, idet Passagertrafikken beløber sig til over 6000 Passagerer i Løbet af et Aar. Den oceangaende Tonnage, der ganske vist kun udgør lidt over 1 pCt. af Verdenstanktonnagen, er af stor Betydning for Argentina.

### Nordisk Gjenforsikring

Nordisk Gjenforsikring har udsendt Regnskabet for 1940 —41, hvoraf fremgaar, at den samlede Præmieindtægt har andraget 22,645,863 Kr., hvoraf Selskabet i Retrocession har afgivet 12,138,120 Kr., saaledes at Præmieindtægten for egen Regning androg 10,507,743 Kr. Betalte Skader og Erstatninger for egen Regning udgjorde 6,130,731 Kr. 54 Øre.

Som Skades- og Erstatningsreserve er afsat et Beløb af 3,587,670 Kr. 57 Øre, som Søforsikringsfond er reserveret 2,900,395 Kr. 63 Øre, og som Præmiereserve er overført til næste Aar 46,192,556 Kr. 47 Øre. Renteindtægten beløb sig til 1,885,977 Kr. 89 Øre for Livsforsikrings-Afdelingerne, medens Udgiften til Lønninger, Kontorhold, Porto, Telegrammer m. v. androg 174,541 Kr. 59 Øre for Livsforsikrings-Afdelingen og 669,863 Kr. 83 Øre for Skadesforsikrings-Afdelingerne. Aarets Regnskab udviser et Overskud af 1,365,048 Kr. 22 Øre, der fordeles sig saaledes:

Til Sikkerhedsfondet for Livsforsikrings-Afdelingen overføres 73,376 Kr., til Kursreservofondet for Skadesforsikrings-Afdelingerne overføres 600,000 Kr., til Aktionærerne udbetales (svarende til Kr. 60,— pr. Aktie) 600,000 Kr., til Tantiører anvendes 63,338 Kr., og der overføres i ny Regning 28,334 Kr.

Af Selskabets Garanti for de af Staten oprettede Institutioner for Krigs-Søforsikring, dels af Skibe, dels af Varer, tilsammen 765,000 Kr., er i Aarets Løb indbetalt 315,000 Kr. Forrige Aars Generalforsamling bemyndigede Bestyrelsen til at dække Garantien af Katastrofefondet, men Bestyrelsen har ikke fundet det nødvendigt for det hidtil indbetalte Beløbs Vedkommende at gøre Brug af denne Bemyndigelse, hvorfor de 315,000 Kr. er ført til Udgift paa Gevinst- og Tabskonto. Denne udviser i Aar et samlet Overskud af 1,365,048 Kr., imod 1,106,098 Kr. i det foregaaende Aar.

Professor Anker Engelund er valgt til Formand i Stedet for afdøde Direktør August Holm.

### Ingen Garanti for Motoren

Ved en Sluttedel af 18. September 1940 solgte Jernhandler Thorup-Nielsen, København, Motorskibet »Guldborgsund«, som den Gang laa i Nakskov, til Skibsfører Arne Nielsen, Dragør, for 10,000 Kr.

Skibsfører Nielsen sejlede Skibet fra Nakskov til Dragør, men da Motoren ikke arbejdede paa fyldesgørende Maade, lod han den reparere, hvilket kostede 1465 Kr.

Dette Beløb søgte han ved Sø- og Handelsretten Thorup-Nielsen dømt til at betale, men da Skibet var solgt, »som det var og forefandtes«, frifandtes Thorup-Nielsen og fik tilkendt Sagens Omkostninger med 200 Kr.

### Svenske Skibe fra Sydamerika

De to svenske Motorskibe »Boreland« og »Gullmaren« er kommet til Sverige. Skibene, der havde Last af Foderstoffer samt Stykgods, kom fra sydamerikanske Havne. De er gaaet ind til Gøteborg.

**KRISTANDT & CO**

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

**KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG**

Readers Agent für

**DANZIG und GÖTENHAFEN****Ny Skibsmægler**

Handelsministeriet har meddelt J. M. Villadsen Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Aalborg.

**Ny Vejer og Maaler**

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt E. K. Sleicher Beskikkelse som statsautoriseret Vejer og Maaler i Skagen.

**Thyborøn Redningsstation fylder 90 Aar**

Thyborøn Redningsstation kan i disse Dage fejre sit 90 Aars Jubilæum, idet Redningsvirksomheden begyndte ved Kysten i 1851 med et fra England indkøbt Raketapparat, men først i 1881 fik Stationen egen Redningsbaad.

I 1933 fik Stationen sin Motorredningsbaad, saaledes at Stationen nu er fuldt moderne udstyret.

I Tiden siden 1851 er der fra Thyborøn Redningsstation reddet ialt 539 Skibbrudne, heraf 222 med Raketapparat, og endvidere har Motorredningsbaaden ved flere Lejligheder ydet Assistance ved Eftersøgning og lignende.

**Kran ved Rudkøbing Havn**

Rudkøbing Havneudvalg har besluttet at lade opstille en 6 Tons Kran paa Trafikhavnens nordre Mole. Kranen vil koste ca. 10,000 Kr. plus Opstillingen. Det er Hensigten, at Faaborg Jernstøberi skal levere Kranen.

**Thyborøn-Kanalen skal reddes**

I Forbindelse med Forlydender om, at Thyborøn-Kanalen skal lukkes, eller der skal anlægges et Sluseværk, har der været en Repræsentation fra de vestlige Limfjordsbyer hos Trafikminister Gunnar Larsen og Thyborøn-Kommissionens Formand, Vandbygningdirektør Hertz.

Man gjorde gældende, at det for de paagældende Byer var af livsvigtig Betydning, at der blev bevaret fri Sejlads gennem Kanalen.

Deputationen bestod af Borgmester Chr. Iversen, Thisted, Borgmester Grønning, Løgstør, Borgmester N. Chr. Haurum, Nykøbing Mors, Borgmester Woldhart Madsen, Skive, Hotelejer Corvinus Andersen, Struer, og Grosserer Kirkegaard, Lemvig.

**Vor Flaade**

Om kort Tid udkommer et Værk, »Vor Flaade i Fortid og Nutid«, under Redaktion af Kommandør Halfdan Barfod tilegnet Hans Majestæt Kongen.

»Vor Flaade i Fortid og Nutid« udsendes i tyve maa-nedlige Hæfter à 3 Kr. og vil efter Udsendelsen kunne indbindes i to store Helshirtingsbind à ca. 10 Kr.

Hæfterne vil samlet komme til at staa som et af vore betydeligste nationale Værker, hvis Værdi yderligere er forhøjet ved et stort, interessant og smukt reproduceret Billedmateriale, og vort Land er Kommandør Barfod Tak skyldig for, hvad han her har skabt.

**Underholdningsaftener for Søfolk**

Den næste Underholdningsaften vil finde Sted i Aften — Torsdag — Kl. 10 i Søfartsklubbens Lokaler, Peder Skramsgade 23, Sluén.

Aftenens Program er: Forevisning af Filmen »Skole-skibet Georg Stages Togt i Isefjorden 1941«. Oplæsning af Redaktøren af »Maskinmesteren«, Maskinmester Chr. Petersen. — Fra Kl. 21—22 er der Klaverspil ved Frøken Käthe Petersen. Fællessang under Ledelse af Kommuncelærer Fritz Rudloff.

Aftenens Leder bliver Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn E. Juul-Hansen.

**Julehilsnerne til Søfolkene**

I Tirsdags udløb Fristen for Indlevering af Julehilsner til danske Søfolk, som opholder sig i Udlandet og til nære Slægtninge paa Grønland og Færøerne og i Island.

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve

Kobbersløf for Træske

Patent Mønje

Graa Patentmaling til udenborte Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

For Grønlands, Islands og Færøernes Vedkommende vil Hilsnerne blive oplæst af Statsradiofoniens Speakere, meddens Radioavisens Medarbejdere i Forbindelse med Middagsudsendelsen Klokken 12,30 vil oplæse Hilsnerne til vore Søfolk.

Der vil i Aar blive adskillige Hilsner til Søfolkene — flere end i Fjor.

**Motorsejleren »Jane« forlist**

Motorsejleren »Jane« af Hasle sank den 28. November, da Skibet var paa Vej fra Mariager til Rønne. Under et Soforhør forleden oplyste Skibsfører Koefoed, at Skibet huggede haardt i Søen i den haarde Storm, og man opdagede snart, at der var Vand i Maskinrummet. Der blev pumpet hele Natten, men Skibet kunde ikke pumpes læns. Man fulgtes med »Hammershus« og blev slæbt af dette Skib i seks Timer, hvorefter Slæbningen maatte opgives paa Grund af Oliemangel. En tysk Damper kom til, Cementen blev kastet overbord, men Arbejdet var forgæves, »Jane« sank. Besætningen blev taget ombord paa den tyske Damper.

Skibsføreren kunde ikke forklare, hvor Skibets Læk var kommet fra.

**Clearing mellem Nederlandene og Grækenland**

Den mellem Nederlandene og Grækenland afsluttede Clearingaftale er i Henhold til en Anordning af 14. November d. A. blevet forlænget, idet der samtidig er tilføjet følgende nye Punkt:

Betalinger for særlige Forpligtelser, der er opstaaet i Forbindelse med det økonomiske Samkvem mellem Nederlandene og Grækenland, kan efter særlig Aftale mellem de kompetente Instanser overføres i Henhold til Aftalen.

Endvidere indeholder Anordningen Bestemmelser om, at private Kompensations-Transaktioner principielt ikke er tilladt, samt at andre end de ovenfor nævnte Betalinger kun vil kunne ske efter Tilladelse af Deutsche Verrechnungskasse og Grækenlands Bank.

**Generalforsamling**

Dansk Styrmandsforenings 35. aarlige Generalforsamling vil blive afholdt i Odd-Fellowpalæet den 27. Januar.

**85 Aar**

Tidligere Skibsfører i De Danske Statsbaner Kaptajn Chr. K. Holst er fyldt forleden Dag 80 Aar. Kaptajn Holst er født i Sønderborg og kom tidligt til Søs, tog Styrmandseksamen i 1881 og sejlede derefter i oversøisk Fart med amerikanske Sejlskibe, indtil han i 1893 kom hjem og blev ansat som Styrmand i D.S.B. I 1906 blev han Skibsfører og var den længste Aarrække ved Storebælts-overfarten, hvor han bl. a. førte Færgeren »Christian IX«, indtil han i 1931 tog sin Afsked.

**75 Aar**

Forhenværende Skibsfører i Dampskibsselskabet Dannebrog Kaptajn A. N. Hansen, Bogø, har fejret sin 75 Aars Fødselsdag forleden.

**60 Aar**

Skibsfører i Rederiet Marius Nielsen & Søn, Kaptajn Martin Winther, Esbjerg, fylder Fredag 12. December 60 Aar.

**Dødsfuld**

Tidligere Havneassistent ved Københavns Havn J. P. Larsen er afgaaet ved Døden, 75 Aar gammel. Havneassistent Larsen havde været ansat ved Havnevæsenet i 25 Aar, indtil han i 1936 tog sin Afsked. I alle disse Aar gjorde han Tjeneste i Nordre Frihavns Distrikt.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KB. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**K Ø B E N H A V N**

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786

PALÆGADE 2    TLF. C. 6

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
**AARHUS**

Telefon: 6280  
 Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
 „NAVIGATION“

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**

TELEFON 8040 (3 Linier)  
 STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.  
 »BERGSMITHS«

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
 SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

**P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

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

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**

Telefoner 91 & 92  
 Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

**M. B. COHN**

TOLDBØDVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1403  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

A/S  
**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

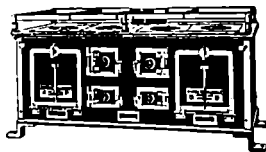
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.

*Kabys & Komfurer*  
 til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
**DANSK ARBEJDE**

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

## SMØREOLIE BRÆNDSÆLSOLIE

IMPORT I EGNE TANKBAADE

FABRIKATION AF ALLE  
SPECIALOLIER - MARINEOLIE  
TURBINEOLIE

SPECIALITET:  
DIESELMOTOROLIE

LAGRE I ALLE  
BETYDENDE HAVNE



ALFRED OLSEN & CO. A/S  
KØBENHAVN

GÖTEBORG - STOCKHOLM - HELSINGFORS

*Scandinavian Coal Buyers*

**AT A GLANCE**

Guide to Scandinavian  
Coal Importers, Agents,  
Various Consumers  
and Shipowners

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.  
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

# Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper  
Brændselsoliepumper

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR. - ADR.  
»BERGSMITHS«

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.TLGR. ADR.  
SCHULTZ**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

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

KOLDING

**A. G J Ø R D I N G****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 081811

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

**AARHUS**Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

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

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

EDSV. I STAISAUT. SKIBSMÆGLERE

**CHR. CLEMMENSEN**

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

**C. HOPPE**

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER: FRANZ BACH

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

**RANDERS**Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 71  
Telegram-Adresse: Broker

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

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

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**Tlf: 25, 133, 262  
Stat 2.  
Privat 1030Telegr.-Adr.:  
»Hude«,  
Svendborg

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 50

FREDAG 19. DECEMBER 1941

48. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRAGTBERETNING

Begyndende som en Konflikt mellem to europæiske Fastlandsmagter har Krigen nu spredt sig, saa at alle Kontinenter og alle Verdens Stormagter er involveret i den paa den ene eller anden Maade, og selvom mange Tegn kunde tyde paa, at den sidste Krigserklæring endnu ikke er udstedt, kan eventuelle yderligere Udvidelser af Krigen næppe forandre noget ved den Kendsgerning, at ved de Former Magtgrupperne i det store Verdensopgør har faaet, saa vil den Del af Krigsoperationerne, der foregaar under, paa eller over Havene, udvikle sig til at spille en stadig mere og mere dominerende Rolle, idet Opretholdelsen af egne, henholdsvis Afskæringen af Fjendens Forsyningslinier over Søen, for begge de stridende Magtgrupper vil være et Spørgsmaal af vital Betydning. I Begyndelsen af Aaret formuleredes i England det Slogan, at Krigen vilde blive vundet eller tabt paa 20de Vestmeridian. Dette holder dog næppe Stik mere, tværtimod, den sidste Tids Begivenheder i Stillehavet opruller Perspektiver for Søkrig over Afstande og af Omfatning, som Verden hidtil ikke har kendt Mage til, og som Flaadestrategierne derfor staar overfor uden den Erfaring, som Historien giver.

Herredømmet til Søs er naturligvis primært et Spørgsmaal om militære Magtmidler, men det vilde være uden Betydning, saafremt den Magt eller den Magtgruppe, der besidder det, ikke samtidigt disponerer over en Handelsflaade, der kan honorere de Krav, som Krigsførelsen stiller den. Hvad dette Punkt angaar, saa er Størrelsen af den tilgængelige Handeltonnage naturligvis en betydningsfuld Faktor, men den totale Krig, som vi nu er Vidne til, forlanger en total Indsats af alle Kræfter, og det, der for Skibsfartens Vedkommende paa fundamental Maade adskiller denne Krig fra Krigen 1914/18, er netop det Faktum, at omtrent alle Stater, U. S. A. var den mest betydningsfulde Undtagelse, praktisk talt fra Affyrelsen af det første Skud har grebet regulerende ind i Skibsfartens Arbejdsvilkkaar med den Hensigt at indordne alle Hjælpekilder under det ene Maal, det højest mulige Krigspotential. Under disse Omstændigheder er det klart, at noget Fragtmarked i samme Forstand som før Krigen, da Tilbud og Efterspørgsel var de to Faktorer, der dannede Grundlaget for Udviklingen paa Fragtmarkedet, har der kun kunnet være Tale om for ganske enkelte Trades vedkommende, men efter at U. S. A. nu ogsaa er med i Krigen, vil der næppe blive ret megen fri Skibsfart tilbage.

De seneste Udvidelser af Krigen har iøvrigt medført, at de indgaaede Rapporter om Forholdene paa de oversøiske Markeder er endnu sparsommere end før. Det engelsk-amerikanske Tonnagesamarbejde, der allerede længe har været i Gang, vil antagelig blive endnu intimere. Af de forhaandenværende Oplysninger fremgaar det iøvrigt, at de tidligere omtalte Maksimalrater i de engelske og amerikanske kontrollerede Trades har været uforandrede, men det maa formodes, at en vis Regulering vil være nødvendig i visse Trades under Hensyn til den nye Situation, der nu er opstaaet. Til Portugal og Spanien noteres der stadig forskellige Kornlaster fra U. S. Atlantic og River Plate. Som de øjeblikkelige Forhold ligger, er

de noterede Rater, der er uforandrede, naturligvis kun nominelle.

Paa vore hjemlige Markeder er Rateniveauet i det store og hele stabilt og Beskæftigelsesgraden tilfredsstillende. Isvanskelighederne gør sig selvfølgelig stadig mere og mere gældende for Trælastfartens Vedkommende, men der er dog stadig adskillige Laster i Markedet for Afskibning, førend Isforholdene helt lukker de vigtigste Trælasthavne. Endvidere kan der stadig placeres Tonnage for Erts fra Oxeløund til Tyskland, ligesom der cirkulerer forskellige Ordre for Salpeter fra Norge til Danmark til Rater omkring Kr. 22 pr. Ton. I den for Danmark saa vigtige Kul- og Koksforbrug fra Tyskland har der været jævn Forretning.

### ERHVERVENE OG SKATTEBYRDERNE

Erhvervenes Fællesudvalg for Skattespørgsmaal, der er nedsat af Dansk Dampskibsrederiforening, Fællesrepræsentationen for Haandværk og Industri Grosserersocietetets Komité, Industriraadet og Provinshandelskammeret, har i den seneste Tid rettet Henvendelser til Finansministeren om forskellige Skatteproblemer.

I Forbindelse med Finansministeriets Forslag til Lov om midlertidige Ændringer i Reglerne om Paa-ligging af Indkomst- og Formueskat til Staten, har Udvalget paapeget nogle Forhold, som i afgørende Grad kræver Forandringer i det fremsatte Forslag.

Dansk Skattelovgivning har hidtil draget en Skillelinie mellem Begrebet Indkomst og Formuestigning, og denne Hovedgrundsætning burde stadig gælde, men for en enkelt Art af Formueobjekter, nemlig Aktier, er den suspenderet i Henhold til Paragraf 4 i Loven af 22. December 1939. For andre Formuesgenstande som faste Ejendomme, Obligationer og Skibe gælder som hidtil ikke nogen Regel om Beskatning af Realisationsavancer. Dette betyder i Virkeligheden, at der er indført en Særbeskatning af Skatteydere, som ejer Aktier, medens Skatteydere, som har deres Formuer anbragt i andre Objekter, stadig er fritaget for Indkomstskat af Avancer ved Realisation. Dette er et Forhold, der uretfærdigt og skadeligt griber ind i mange Dispositioner.

I en Henvendelse af 10. December fremsatte Udvalget Forslag til Lovregler om Ret til at foretage ekstraordinære Afskrivninger paa Driftsmidler, Bygningsanlæg af erhvervsmæssig Karakter og Skibe. Dette Forslag tager Sigte paa Anskaffelser, foretaget i et af de Regnskabsaar, der ligger til Grund for Skatteansættelser i 1942/43 og 1943/44. Det vil for de Skatteydere Vedkommende, der følger Kalenderaaret, sige Aarene 1941 og 1942.

Fra Fællesudvalgets Side fremhæves det, at Adgangen til at opnaa Tilladelse til ekstraordinære Afskrivning efter Erhvervenes Opfattelse er utilstrækkelig. Bestemmelsen bemyndiger Finansministeren til bevillingsmæssigt efter Ansøgning at tillade ekstraordinære Afskrivninger paa Skibe og visse Nybygninger. Erhvervene anser det imidlertid for at være paakrævet, at der indføres en ved Lov tilsikret Ret til at foretage Afskrivningerne. Disses Størrelse maa være fastsat ved Lovbestemmelser, saaledes at en sikker Beregning af de skattemæssige Virkninger kan foretages paa Forhaand samtidig med Planlæggelsen af Nyanlæg. Det er selvsagt, at Gennemførelsen af en saadan

Ordning vil være af stor Betydning. Som Forholdene nu er, overlades det udelukkende til Finansministeren at træffe Afgørelse om Tilladelsen, og hvor store Afskrivninger, der maa foretages.

Endvidere har Fællesudvalget fremsat Ønske om, at de Aktieselskaber, der i Henhold til Udbyttebegrænsningsloven af 30. Maj 1940 har indbetalt Laanebeløb til »Lanefonden af 1940«, under visse Betingelser kan faa Ret til at frigøre disse Midler.

Der henvises til, at adskillige Selskaber, der umiddelbart efter Vedtagelsen af Loven stod i Begreb med at iværksætte beskæftigelseskabende Foranstaltninger, i vid Udstrækning fik Dispensation for Laaneplichten. Udvalget gør sig til Talsmand for den Opfattelse, at der ikke er Anledning til, at de øvrige Selskaber, der har indbetalt Laanebeløb, skulde undvære en tilsvarende Adgang til at faa disse Midler frigjort til lignende Anvendelser. Det foreslaas derfor, at der bliver aabnet Adgang dertil paa den Maade, at der gives disse Selskaber Mulighed for at benytte Laanebeviserne som Skatteindbetalingsmiddel i et Omfang, der i det mindste svarer til Størrelsen af de Beløb, som indenfor en nærmere fastsat Tidsfrist tænkes anvendt til Gennemførelsen af Foranstaltninger af beskæftigelsesmæssig Betydning.

### JUBILÆUMSDAGEN I D. F. D. S.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Jubilæum blev fejret under stor Opmærksomhed fra alle Grene af Erhvervslivet og Søfarten. Dagen indlededes med, at Selskabets Direktion og Formanden for Bestyrelsen bekransede Tietgens Statue paa St. Annæ Plads. Senere mødtes Direktionen med det søfarende Personale og med Kontorfunktionærerne. Ved begge Lejligheder talte Direktør *I. A. Kørbing*.

Blandt Formiddagens Gratulanter var Kronprins *Frederik* og Prins *Axel*, der sammen med Direktør *C. C. Hansen* repræsenterede Ø. K. Endvidere saas Handelsminister *Halldan Hendriksen* og en stor Repræsentation af Skibsredere. Fra Dansk Dampskibsredereforening mødte Direktør *Mægaard* og fra Industriraadet Formanden, Direktør *H. P. Christensen*, Helsingør Skibsværft, og Direktør, Civilingeniør *G. E. Hartz*. Kontreadmiral *Vedel* repræsenterede Marinen, Havnedirektør *Laub* Havnebestyrelsen og Direktørerne *Thiesen* og *Fugl-Meyer* Frihavnsaktieselskabet. Kommandørkaptajn, Baron *Juel-Brockdorff* kom fra »Søfartens Fremme«, Direktør *Kruhoffer* fra Lloyds Register, Departementchef *Jespersen* og Kontorchef *Ove Nielsen* fra Handelsministeriet og Direktør, Kaptajn *Hector Kiær* fra Svitzer. Blandt Deputationerne saa man endvidere hele Burmeister & Wains Bestyrelse og Repræsentanter for Selskabets udenlandske Agenturer.

Fra den tidlige Morgen strømmede det ind med Telegrammer, Blomster og Gaver. Blandt Hilsenerne var et Telegram fra Kongen.

Selskabet modtog en lang Række Gaver, saaledes en Statuette af Tietgen fra det søfarende Personale og to Porcelænsvaser fra Kontorfunktionærerne, medens Bude og Portnere overrakte to smukke Brønceankebægre med Inskription. Iver C. Weilbach & Co. overrakte et smukt gammelt »Sladrekompas«, Helsingør Skibsværft et Sølvskrin, Tuborg og De Forenede Bryggerier en Vase o. s. v.

Endvidere var der Blomsterhilsener fra en lang Række Institutioner og Privatpersoner.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I APRIL KVARTAL

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal af Statistisk Departement, foreligger der nu en Række Oplysninger om Skibsfarten paa danske Havne i April Kvartal.

Af denne fremgaar det, at det samlede Antal Anløb i April Kvartal androg 14,300. Reg.-Tonnagen udgjorde 1,521,000 N. R. T., og der udlossedes 1,854,000 Tons Gods og indladedes 967,000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar (April Kvartal 1940), er baade Antallet af Anløb og den indgaaede Reg. Tonnage formindsket noget, medens den samlede ind- og udgaaende Godsmængde er omtrent af samme Størrelse som i April Kvartal 1940, idet der er en lille Nedgang i den indgaaede og en lille Opgang i den udgaaede Mængde.

### »DET ER JUL IGEN«

I »Maskinmesteren« — Medlemsbladet for Maskinmestrenes Forening — stod i sidste Nummer følgende lille Artikel:

For anden Gang skal om faa Dage Julen kimes ind over et mørklagt Danmark, besat af en fremmed Magt og afskaaret fra sine naturlige Forbindelser ude i Verden. Familien Danmark skal paany holde Jul med Krigens knugende Tryk hvilende tungt paa Sind og Tanker.

Men ogsaa med løftet Hoved og stærk i sin Tro paa Fremtiden.

Ganske naturligt vil vi, der staar tilknyttet dansk Skibsfart, ogsaa i denne Jul lade vore Tanker gaa til de Hjeni, som i Aarets Løb fik de tunge Budskaber — om en Fars, en Mands eller en Søns Død ude i det fremmede. Æret være deres Minde, — det er mere end Ord for os, det er Følelser, der rummer det bedste, vi kan give vore døde Kammerater.

Og vi vil i Tankerne være hos de mange Kolleger, som maa holde Jul fjernt fra Danmark, fra Hjem og Kære. Og hos de Hjem, som i denne Tid længes og savner dobbelt.

Haabet om og Troen paa et Gensyn en lykkelig Dag kan ingen tage fra os.

### NATIONALBANKENS BALANCE

Nationalbankens Balance pr. 15. December er saa godt som uforandret fra sidste Uge, nemlig 2,083 Milliard Kroner mod 2,071 Milliard Kroner Ugen før.

Paa Aktivsiden er Clearing Conti med Udlandet steget 4,4 Mill. Kr. til 836,3 Mill. Kr., og forskellige Debitorer er forøget med 7 Mill. Kr. til 1,028 Milliard Kroner. Af Bankens Passiver er Seddelcirkulationen forøget med 15,7 Mill. Kr. og udviser nu 800,7 Mill. Kr. Folio, Konto-Kurant er formindsket med ca. 10 Mill. Kr. og udviser nu et Beløb af 1,065 Milliard Kroner. Endelig er Kontoen Forskellige Debitorer steget 6,6 Mill. Kr. til 61,7 Mill. Kr., mens de øvrige Konti er saa godt som uforandrede.

### DEN FINSKE HANDELSFLAADE GENOPBYGGES

Finland har lidt store Tab i Løbet af Krigen, hvorfor de finske Rederier forbereder sig paa at genopbygge Handelsflaaden. Det meddeles saaledes fra Finland, at dets førende Rederi »Finska Ångfartygs Aktiebolaget« har besluttet en meget væsentlig Forhøjelse af Aki капитал, nemlig fra 75 Millioner finske Mark til 125 Millioner.

Om Finlands Tab oplyses det, at Finland i 1938 disponerede over 644,241 Bruttotons, fordelt paa 857 Skibe, medens Tonnagetallet ved Udgangen af 1940 var dalet til 583,789. Tabene er fortsat i 1941, og man regner nu med, at 30 Procent af den samlede finske Handelsflaade er gaaet tabt i de forløbne tre Aar.

I dette Tab indgaar Størstedelen af den finske Handelsflaades Atlanterhavsskibe, som var 75 Skibe paa ialt ca. 230,000 Bruttotons, idet de finske Skibe, som laa i engelske og nordamerikanske Havne, blev beslaglagt.

Derimod skal Tabene for den finske Østersøflaade være forholdsvis smaa. Her sejler 145 Skibe paa til- sammen ca. 270,000 Bruttotons, og disse maa nu be- sørge Hovedparten af den søværts Udenrigshandel under finsk Flag. Vanskelighederne er ogsaa store her, idet der maa sejles i svenske Farvande, hvilket medfører store Afgifter, og Konvojbeskyttelsen ned- sætter Farten. Da den finske Handelsflaade har man- ge forældede Skibe, kun ca. 175 af Skibene er yngre end 20 Aar, er Anskaffelsen af nyt Skibsmateriel et Spørgsmaal af største Betydning.

### DET NORSKE VERITAS

Det norske Veritas har afholdt sit 87. Repræsen- tantskabsmøde i Redernes Hus i Oslo, hvor 60 Medlemmer af Repræsentantskabet havde givet Møde.

I Beretningen blev der givet en Oversigt over den almindelige Besigtigelsesvirksomhed, herunder ogsaa specielt over Nybygninger. Paa Grund af Vanskelig- hederne ved at skaffe Ankre og Ankerketter under Krigsforholdene, har Veritas indtil videre besluttet at modificere Kravene om Antal af Ankre og Længden af Ketter.

Beretningen meddeler videre, at Statistikken over Tilgang og Afgang af Handelskibe, herunder Stati- stik over Nybygninger og Køb fra Udlandet, Specifi- kation over Forlis etc. ikke er ført i Aar, da Tidsan- givelserne er meget ufuldstændige.

Da Veritas ikke siden April 1940 har modtaget Be- sigtigelsesrapporter fra praktisk talt andre Lande end de Skandinaviske, Tyskland og enkelte oversøiske Lande, vilde et nyt Register selvsagt blive mangel- fuldt. Man har under disse Omstændigheder besluttet ikke at trykke noget Skibsregister for 1941, men kun foretage et Sammendrag af de i 1940 udsendte Sup- plementer, samt en Fortegnelse over Rederierne og Veritas' Medlemmer og Besigtigelsesmænd. Heller ikke for 1942 vil der blive trykt nyt Skibsregi- ster. I Stedet udsendes der hvert Kvartal Supplemen- ter til Registeret.

Der blev paa Repræsentantskabsmødet givet De- charge for Regnskabet for 1940, og man vedtog For- slag til Budgettet for næste Aar.

Medlemmerne af den faste Komité genvalgte med Akklamation med den Forandring, at C. N. R. Aamundsen, Stigurd Pauss og E. Mjellem repræsen- terer de tekniske Medlemmer.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### To Juleskibe fra U. S. A. til Sverige

Aarets Juleskibe, Transatlantics Motorskibe »Temnaren« og »Klipparen« er forleden ankommet til Göteborg. »Temnaren«, der kom direkte fra New York, medførte udeluk- kende Stykgods, deriblandt 225 Tons saakaldte Gavepakker til forskellige Egne i Sverige. »Klipparen« medførte en Lad- ning Hamp, Ris, Olive og Stykgods. Begge Skibene er paa 6000 Tons Dødvægt.

### Svitzers »Freja« moderniseret

Svitzers Bjergningsdamper »Freja«, der i sin Tid hav- de Station i Middelhavet, men senere i en Del Aar var oplagt i København, er nu blevet fuldstændig moderni- seret og ombygget.

Den omfattende Reparation fandt Sted paa Nakskov Skibsværft, og Dampere skal nu indsættes i Bjergnings- tjenesten.

»Freja« skal føres af Kaptajn Kreutzer, der tidligere førte »Preserver« med Station i Aden.

### Brugsfartøjer fra Helgolandsværftet

For Regning Fiskekipper Daniel Falk, Tejn, Born- holm, er der paa Helgolandsværftet søsat en hækbygget, tørbundet 14 Bruttotons Fiskekutter til Sildefiskeri i Nordøen.

Kutteren, hvis Længde, Bredde og Dybde er henholds- vis 32, 12 og 5 Fod, er forsynet med en 45 Hestekræfter

### U. S. A.s TANKTONNAGE

I De Forenede Stater bygges nu Verdens største og mest moderne Tankskibsflaade. Skibsfartskommissio- nen har fornylig sluttet Kontrakt om Bygning af yderligere 49 Tankskibe, saa naar man regner med de 62 Skibe, der i Øjeblikket bygges for privat Regning for enkelte Redere, de 97, der er bestilt og under Byg- ning og de 360, der nu er i Fart, for Skibsfartskom- missionen, bestaar den amerikanske Tankskibsflaa- de af ialt 568 Olietankskibe. Ifølge sidste offentlig- gjorte Statistik havde England, som har været føren- de paa Tanktonnagens Omraade, 432 saadanne Skibe.

Verdenskrisen og Skibsfartskommissionens Politik, der gaar ud paa at genopbygge den amerikanske Han- delsflaade, saa at den kommer til at indtage en føren- de Stilling efter Krigen, har været Aarsag til det uhyre Byggeprogram, som omfatter Bygning af 208 nye Tankskibe paa tilsvarende 2,196,300 Bruttotons inden 31. December 1943.

Af de nu kontraherede 49 Tankskibe skal 36 bygges ved Alabama Dry Dock and Shipbuilding Company, Mobile, hvor der bygges 8 nye Beddinger, og 13 Skibe ved Bethlehem Steel Company, Sparrows Point, Mary- land, hvortil 2 nye Beddinger er under Bygning. Kølen til de første af disse Skibe strækkes i denne Maaned, og Leveringen vil finde Sted omkring August 1942.

De 36 Skibe, der bygges ved Mobile, bliver af samme Type som dem, der er under Bygning ved Sun Ship- building and Dry Dock Company i Chester, Pa., hvor 87 Tankskibe er kontraheret af Skibsfartskommissio- nen og 28 for privat Regning. Hvert af Skibene vil blive paa 10,750 Bruttotons med en Kapacitet af 138,000 barrels. Hoveddimensionerne er følgende: Længde 503 Fod, Bredde 69 Fod og Dybde 39 Fod 3 Tommer. Maskineriet skal være paa 6000 Hestekræf- ter, og Hastigheden bliver 14½ Knob.

### 28 DØGN I DRIFT

Fra Norge er der indløbet følgende Telegram: Den danske Fiskekutter »Marie Winkel« E 253, der Søndag blev efterlyst i den norske Radio, er kom- met ind til Stavanger. Den har drevet rundt i haardt Vejr i Nordøen i 28 Døgn, før den fik Landkending ved Utsira. I de sidste 15 Døgn har Mandskabet væ- ret uden Proviant og levede af fordærvet Fisk fra Lasten. En af dem fik beskadiget sin Haand, medens Uvejret var paa sit højeste, og ligger nu paa Syge- huset i Haugesund.

»Gamma«-Frederikshavn Motor, og det er det første Brugsfartøj, som hermed er søsat fra dette Værft.

Samtidig med denne staar næsten færdigbygget en end- nu større Baad, medens der er lagt Køl til Nummer tre.

### Det nye Kabelskib »C. F. Krarup«

Post- og Telegrafvæsenets nye Kabelskib, der har faaet Navnet »C. F. Krarup«, er et meget praktisk udstyret og fuldt moderne Skib.

Det har en Længde paa 30 Meter, en Bredde paa 7,5 Meter og en Dybgang paa 3,5 Meter. Det er forsynet med et dieselelektrisk Maskineri paa 220 Hestekræfter fra Frichs i Aarhus. I det store Lastrum er der Plads til 100 Tons Telegraf- og Telefonkabler. I Dækshuset er der Maalerlaboratorium og Kammer for Kabelmesteren, samt seks Kamre for Telegrafingeniør, Dæksofficerer og Ma- skinofficerer.

Den samlede Besætning bliver paa 10 Mand.

### Italienske Skibe overdrages til Brasilien

Brasiliens Udenrigsminister undertegnede for nogen Tid siden en Aftale med den Italienske Ambassadør i Rio de Janeiro vedrørende de italienske Skibe, som for Tiden ligger oplagt i brasilianske Havne. Det drejer sig om ialt 8 Skibe. Aftalen gaar ud paa, at Skibene skal forpagtes af den brasilianske Regering, saa længe Kri- gen varer.



### Dansk Svovlsyre- & Superphosfat-Fabrik fylder 50 Aar

Den 2. Januar 1942 er det 50 Aar siden, Dansk Svovlsyre- & Superphosfat-Fabrik begyndte sin Virksomhed. De 50 Aar dækker over en stor Udvikling, teknisk som forretningsmæssigt, indtil Selskabet nu staar som Eneindehaver af Superphosfatfabrikationen i Danmark. Med sine 3 moderne Fabriksanlæg — i Nørresundby, i Fredericia og i Kalundborg — kan det mere end dække Landets Forbrug og staar nu som et af vore stærkt konsoliderede Industriforetagender.

Disse Fabriker alene giver dog ikke et fyldestgørende Udtryk for Virksomhedens Omfang. I 1907 overtoges Aktieselskabet Blaakilde Møllers Fabriker. Siden 1916 har Dansk Svovlsyre ejet Aktiekapitalen i Kemisk Industri, i 1931 oprettedes Dansk Dammann Asfalt som et Datterselskab af Dansk Svovlsyre og endelig i 1941 udvidedes denne sidste Virksomhed med Rønne Granitværk Aktieselskab.

### Forenede Bryggerier

De forenede Bryggerier udbetaler 12 Procent i Udbytte mod 10 Procent det foregaaende Aar. Driftsfortjenssten ved de forskellige Virksomheder er steget med 460,000 Kr. til 5,884,000 Kr. Skatteudgiften er gaaet ned fra 1,362,000 til 1,211,000 Kr., og Aarets Nettooverskud bliver et Par Hundrede Tusinde større end sidste Aar — 3,097,000 mod 2,883,000 Kr.

Der henlægges 500,000 Kr. til det særlige Reservefond, og det overførte Beløb forøges fra 514,000 Kr. til 563,000 Kr. Til de 12 Procents Udbytte medgaaer 2,280,000 Kr. Af Driften henlægges 2 Mill. Kr. til Afskrivningsfonden, som vokser til 48,1 Mill. Kr.

Fondsbeholdningen er vokset fra 18,8 til 19,8 Mill. Kr., Bank- og Kassebeholdningen fra 6,2 til 8,3 Mill. Kr. og »diverse Debitorer« fra 3,9 til 6,4 Mill. Kr., medens Varebeholdningen er formindsket fra 6,1 til 5,5 Mill. Kr. Posten »diverse Kreditorer« er steget fra 15,0 til 19,0 Mill. Kroner.

Som Helhed er Balancen vokset fra 107,6 til 114,7 Mill. Kroner.

### 25 Aars Jubilæum

A/S Burmeister & Wains Hjælpesfond for Firmaets Arbejdere har i disse Dage fejret sit 25 Aars Jubilæum.

Startkapitalen var i 1916 40,000 Kr., og Fondens økonomiske Stilling er i Dag saaledes, at de aarlige Indtægts- og Udgiftsposter udgør ca. 100,000 Kr., og Obligationsbeholdningen, der er Fondens Reservebeholdning, udgør ca. 110,000 Kr. i paalydende Værdi.

Det samlede udbetalte Beløb gennem de 25 Aar udgør 1,811,500 Kr. Den nuværende Formand er Maskinarbejder Georg Jørgensen.

### Den Blankensteinerske Kortforretning fylder 150 Aar

Den i Søfartskredse saa kendte og ansete Blankensteinerske Kortforretning paa Toldbodvej har i disse Dage fejret sin 150 Aars Fødselsdag.

Johan Georg Blankensteiner, der var indvandret fra Bayern, anbnede i 1791 i København en Forretning med Søkort og nautiske Instrumenter. I December 1914 blev Forretningen overtaget af Kaptajn Valdemar Bønnelycke, men han døde kun to Aar efter i Baltimore. Forretningen blev da drevet videre af Kaptajn C. C. Petersen og Kaptajnsøn, Skibingeniør Chr. Bønnelycke, der siden Kaptajn Petersens Død i 1937 har været Eneindehaver.

### Fra Skibsregistret

Motorskibet »Sally Mærsk« af Aalborg (3252 Brutto-Tons og 1985 Netto-Tons, bygget i Odense 1923), tilhørende »Dampskibsselskabet af 1912 A/S.« (A. P. Møller), København, udslettes som forlist.

### Sømandshjemmet »Bethel« moderniseret

Den gennemgribende Ombygning og Modernisering af Sømandshjemmet »Bethel« i Nyhavn er nu tilendebragt, og det smukke Hjem blev i denne Uge præsenteret af Sømandsmissionens Formand, Pastor Braband og Sømandspræsten, Pastor Eilshou Holm.

Blandt Gæsterne var Havnedirektor Laub, Navigationsdirektor Gulddammer, Skibsrederne Hahn-Petersen, Knud Lauritzen, Willie C. K. Hansen, Kaptajn Hagelberg, Skibsførerforeningen, Forretningsfører Christiansen, Styrmandsforeningen, Maskinmester K. A. Rasmussen, Maskinmesterforeningen, Kontorchef Ove Nielsen, Søfartsministeriet, og Underdirektor, Kaptajn Christensen, Svitser.

Ombygningen, hvorved der er skabt en Række smukke og moderne Værelser, har ialt kostet 80,000 Kr., hvoraf de 30,000 Kr. er et i fem Aar rentefrit og afdragsfrit Laan fra Dansk Arbejdsgiverforening. Rederierne, Bankerne og Havnevesenet har skænket 15,160 Kr., medens Dansk Dampskibsrederforening har et Laan paa 25,000 Kr. i Bygningen, hvoraf der i de sidste to Aar har været eftergivet Renterne.

I det forløbne Aar har Sømandshjemmet haft ialt 35,000 besøgende Søfolk.

### U. S. A. har beslaglagt »Kungsholm«

Ifølge Meddelelse fra det amerikanske Udenrigsministerium er Svenska Amerika Liniens Motorskib »Kungsholm« blevet beslaglagt.

Om Beslaglæggelsen erklæres officielt fra Amerika, at »Kungsholm« ikke mere kan gaa paa Krydstogter til det Karibiske Hav og derfor ligger ubrugt hen. Amerika ønsker sig fritaget for at beskytte Skibet.

## Overordentlige Foranstaltninger

### Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 443 af 25. Oktober 1941 angaaende Levering af Skibsudstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe.

§ 1. § 3 i Bekendtgørelse Nr. 443 af 25. Oktober 1941 angaaende Levering af Skibsudstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe affattes saaledes:

»Levering til fremmede Skibe af rationerede Nærings- og Nydelsesmidler — bortset fra Brød, Mel, Gryn og Smør — samt Vin og Spirituosa, Krydderier (herunder dog ikke Salt), Tobaksvarer, Honning og Kunsthonning, er forbudt. Direktoratet for Vareforsyning (Fordelingskontoret) kan dog, naar ganske særlige Omstændigheder skønnes at foreligge, tillade Levering af Varer af ovennævnte Art.

Andre Næringsmidler — herunder Brød, Mel, Gryn og Smør — maa kun leveres i et Omfang, der under rimelig Hensyntagen til tilstedeværende Beholdninger af de paagældende Varer svarer til Forbruget til den næste Havn, som vedkommende Skib skal anløbe. Medbragte Beholdninger i Redningsbaade medregnes ikke. Forbruget pr. Uge pr. Mand af nedennævnte Varer ansættes herved saaledes:

Hvedemel — 420 g, eller Hvedebrød	500 g
Rugmel — 2 000 g, eller Rugbrød	2 500 g
Havre- eller Byggryn (Bygmel)	250 g
Kød og Flæk eller Konserver heraf	2 000 g
Smør eller Fedt	500 g
Friske Grøntsager eller Konserver heraf	3 000 g

Kartofler	7 000 g
Tørrede Ærter og Bønner tilsammen	500 g
Mælk eller Fløde	1/2 l Mælk
	ell. 0,35 l Fløde
Æg	2—3 Stk.
Marmelade	100 g

For den Tid et fremmed Skib henligger i dansk Havn, maa rationerede Varer udleveres i et Omfang, svarende til det for den danske Befolkning gældende.

Til Skibe, der gaar i regelmæssig Passagertrafik mellem danske og udenlandske Havne, kan foruden til Brug for Mandskabet leveres Proviant i rimeligt Omfang til Brug i Skibets Restauration for Passagerer.

Ved Levering af Brød, Mel, Gryn og Smør eller eventuelt andre tilladte, rationerede Varer skal Leverandøren forlange særskilt Kvittering af Skibets Fører eller 1ste Styrmand for det leverede Kvantum. Kvitteringerne skal straks efter Modtagelsen indsendes til Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret, hvorfra der vil blive tilstillet Leverandørerne Rationeringsmærker, svarende til de solgte Kvanta. Blanketter til de ovennævnte Kvitteringer kan rekvireres hos Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret.

§ 2. Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Handelsministeriet, den 13. December 1941.

**KRISTANDT & CO**

Gegründet 1905

Telegr.: Kristandt

**KLARIERUNG u. BEFRACHTUNG**

Readers Agent für

**DANZIG und GOTENHAFEN****A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

En Overvejelse af, at Skibet saa vilde blive tvunget til langvarigt Ophold i en Havn, da det er umuligt at sejle, og at dette vilde medføre store Omkostninger for den svenske Regering, har bevæget den amerikanske Regering til at beslægtlægge dette Skib.

**Falsterbokanalen**

Falsterbokanalen er endnu ikke aabnet for Trafik, idet man endnu mangler en Del Opmudringsarbejder. Siden den 1. Oktober har dog et halvt Hundrede Skibe passeret Kanalen.

Kanal dybden skal være 7,3 Meter, men der forestaar endnu en Del Arbejder, før man naar til denne Dybde.

**De svenske Krigsrisiko-Overenskomster**

Samtlige Organisationer inden for Søfarten, omfattende saavel Befalingsmænd som Mandskab, har ifølge »Ny Tid« opsagt den med Sveriges Rederforening gældende Krigsrisiko-Overenskomst. Anledningen til Opsigelsen er den ændrede Situation, som er indtraadt paa Stillehavet og Atlanterhavet ved Japans og De Forenede Staters Indtræden i Krigen. Forhandlinger om en ny Krigsrisiko-Overenskomst menes snart at tage deres Begyndelse.

**Japan indsamler Scrapmetaller**

I Japan er der for nylig sat en omfattende Indsamling af Kobber- og Jernscrap i Gang. Man regner med, at der paa denne Maade vil kunne tilvejebringes en Mængde Scrapmetaller, som gør Landet uafhængig af Import i 2—3 Aar.

**Nordisk Skibsrederforening**

Nordisk Skibsrederforening har holdt ordinær Generalforsamling i Oslo under Ledelse af Formanden, Skibsreder Ole R. Thoresen.

Aarsberetningen for 1940, hvoraf vi tidligere har bragt et Uddrag, godkendes ligesom Regnskabet. I denne Forbindelse godkendes Bestyrelsens Forslag om uforandrede Afgifter.

Valg af Bestyrelsesmedlemmer var alle Genvalg.

**Svenske Stabelafløbninger**

Ved Götaverken er der blevet søsat et Fragtmotorskib paa 8700 Tons d.w., bygget til Rederi A/B Transatlantic. Skibet døbt »Barranduna«. Hoveddimensionerne er 473 Fod 6 Tommer, 58 Fod og 38 Fod.

Ved Helsingborgs Værft er der søsat en Lastdamper paa 2950 Tons d.w. af Shelterdæktypen, bygget til Rederi A/B Th. Jonasson i Råå. Hoveddimensionerne er 278 Fod, 40 Fod 3 Tommer og 18 Fod 15 Tommer.

**Japansk Skibsfartskontrol**

Den længe planlagte Statskontrol med hele den japanske Skibsfart vil, efter hvad der meddeles nu, træde i Kraft senest 1. Februar 1942. Sandsynligvis vil et statsligt Rederi foretage en Reorganisation af Skibsfarten under Ledelse af det japanske Rederi »Nippon Yusen Kaisha«.

Sammenslutningen af de japanske Rederier i Kyst-

skibsfarten mellem Osaka og Kobe har allerede fundet Sted, og syv Rederier er sluttet sammen i et nyt under Ledelse af »Osaka Syosen Kaisha«. Det nye Navn er Kansai Dampskibsselskab, og det har en Kapital paa 51 Millioner yen og en samlet Tonnage paa 49,378 Tons.

**Ordensdekorationer**

I Forbindelse med Det Forenede Dampskibs-Selskabs 75 Aars Jubilæum har Kongen tildelt Ridderkorset til Kontorchef *Arthur Christensen*, Prokurist *Hartvig Juul*, Kaptajn *A. Madsen* og Maskinmester *A. V. P. Høirup*. Matros *Jens P. Mortensen* og Dykker *R. J. Petersen* fik overrakt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

**60 Aar**

Den 28. December fylder Baadmand ved Redningsstationen Tuskjær ved Fjaltring *Jens Chr. Jensen* 60 Aar.

**50 Aar**

Den 27. December fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Activ, Korsør, Kaptajn *J. Iversen* 50 Aar.

**Dødsfald**

Bestyreren for Nykøbing F. Sømandshjem, *H. P. Hansen*, er afgaaet ved Døden, 62 Aar gammel. Bestyrer Hansen sejlede i sine unge Dage til Søs og var blandt andet Hovmester i store oversøiske Skibe, indtil han for en Snes Aar siden gik i Land og overtog Stillingen i Nykøbing F., hvor han høstede megen Anerkendelse for sit Arbejde.

Skibsreder *Jacob Jebsen*, Anbenraa, er afgaaet ved Døden, 70 Aar gammel. Skibsreder *Jacob Jebsen* overtog efter Faderen Ledelsen af »Rhedriet M. Jebsen«, hvis Skibe hovedsagelig var beskæftiget i Farten paa Østen. Rederiet havde i sin Tid ret stor Beskæftigelse, men Flaaden reduceredes ved Salg i Aarenes Løb og bestaar nu kun af to Skibe.

Billedhuggeren *Svend Rathsack*, København, er forleden død, 58 Aar gammel. Talrige af hans Arbejder findes rundt om i Landet. Til de bedst kendte hører Mindesmærket for de krigsforliste Sømand paa Langelinie og Grønlandsmonumentet paa Christianshavns Torv.

Kaptajn *Jens Mouritzen*, Svendborg, er død 65 Aar gammel.

Kaptajn *Mouritzen*, der var fra Thurø, kom til Søs med Thurøskibene, og efter at have laget sine Navigationseksaminer førte han Skibe fra Fødeen. I 1926 gik han i Land og blev i 1929 ansat paa Kontoret i Sydfynske Dampskibsselskab.

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Kaptajn *Jens Marius Hansen* er død efter lang Tids Sygdom.

Kaptajn *Hansen*, der var Jyde, kom til Søs i 1890 og sejlede med forskellige Sejlskibe. Sine Navigationseksaminer tog han fra Marstal Navigationsskole, og straks derefter ansattes han i D. F. D. S. I 1933 blev han Fører af Damperen »Jolantha«, men maatte allerede i 1936 gaa i Land paa Grund af Sygdom.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. E. RIGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tøns Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » » »

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
**AKTIESELSKAB**  
**KØBENHAVN**

PENSION for Privat-Funktionærer —  
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løse

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN  $\frac{1}{2}$   
er Stedet

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

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

**SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
 STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
 KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**DANSKE LLOYD**  
 Holmens Kanal 42

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



til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

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

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**AARHUS**  
**STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Viking  
 Kompasser  
 Viking  
 Loddemaskiner  
 Chronometre  
 Sekstanter  
 Marinekikkerter

InJehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
 Norsk statsaut. Kompassrettere  
 Forlang II. Katalog

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

57. Aargang.

København 18. December 1941.

Nr. 51.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnemont kan inddil Udgangen af Januar Kvarter togues 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 tognas Kwartalsabonnemont til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kwartals Begyndelse. Kwartalsabonnemont kan indon Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnemont. 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 Fyr*s Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne* er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Næste Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Tirsdag den 23. December.

## I. Østersøen.

1652. (T). Danmark. Gedser Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.  
1. *Gedser Havn* rødmaalede Fløjtetønde paa c.  $54^{\circ} 31',7$  N.  $11^{\circ} 56',6$  E. er midlertidigt inddraget.  
2. *Rødsand S.* hvidmaalede Klokketønde paa c.  $54^{\circ} 32',8$  N.  $11^{\circ} 56',1$  E. er midlertidigt ombyttet med en hvid Stumtønde.  
(Fyr-Fort. Nr. 502 og 503. Søml.-Fort. Side 57, Nr. 14, og Side 58, Nr. 1.)
1653. (T). Finland. Bottniske Bugt. Ii Röyttä. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 34/846. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kraasukanletto* c.  $65^{\circ} 20',6$  N.  $24^{\circ} 55',1$  E. *Ulkokrunni övre* og *nedre*. *Maakrunni*. *Härkäletto* c.  $65^{\circ} 30',0$  N.  $24^{\circ} 50',6$  E.
1654. (T). Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg—Ii Röyttä. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 34/847. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Satakari* c.  $65^{\circ} 16',0$  N.  $25^{\circ} 12',5$  E. *Kriisi*. *Haukipudas övre* og *nedre*. *Rivinletto*. *Kropsu*. *Isoniemi övre* og *nedre*. *Virpiniemi övre* og *nedre*. *Vehkaperä övre* og *nedre* c.  $65^{\circ} 07',2$  N.  $25^{\circ} 18',2$  E.
1655. (T). Finland. Bottniske Bugt. Brahestad Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 34/840. Helsingfors 1941.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Brahestads kyrktorn* c.  $64^{\circ} 41',3$  N.  $24^{\circ} 28',8$  E. *Äijä*. *Kello*. *Isokraaseli*. *Lapaluoto övre* og *nedre*. *Lapaluoto brohuvud*. *Maiivaperä övre* og *nedre* c.  $64^{\circ} 40',0$  N.  $24^{\circ} 24',6$  E.

1656. (T). Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget for Vinteren.  
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa, 9. December 1941.)  
Fyrskibene *Snipan* c. 63° 26' N. 20° 40' E. og *Storkallegrund*, c. 62° 40' N. 20° 39' E., er inddraget for Vinterperioden.
1657. (T). Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(Telegram fra Lodskontoret i Åbo, 12. December 1941.)  
*Rauma* Fyrskib paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er inddraget for Vinterperioden.
1658. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde W. Skydeøvelser. Advarsel.  
(N. f. S. Nr. 51/3393. Berlin 1941.)  
Skydeøvelser foretages dagligt fra Kl. 0900 til Kl. 1500 i Tiden 17.—20. December 1941 fra en Plads ved Kysten paa c. 54° 10' N. 12° 00' E. ved *Elmenhorst*.  
Skydefeltet over Søen er 1 Sm i E.—W.-lig Retning og strækker sig 2,5 Sm fra Kysten i N.-lig Retning.  
Under Skydeøvelserne er det forbudt at opholde sig eller færdes paa Skydefeltet.  
(Se Tillæg.)

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

1659. Danmark. Smaalandsfarvandet. Raagø Sund. Ledemærke ubrugeligt.  
Mærket, der leder gennem *Raagø Sund*: „*Askø Kirke* overet med en kendelig, enligt staaende Tjørn paa *Avernakke (Fejo)*“, er ubrugeligt, da Forpunktet paa *Avernakke* er forsvundet.  
*Askø Kirke*: 54° 53' (43") N. 11° 29' (45") E.  
(Kort Nr. 160, Mærke E. Danske Lods III, Side 212.)
1660. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Gamle Hestehauge. Fortøjningsbøjer udlagt ved Skibsværft.  
Ved Yacht- og Skibsværftet ved *Gamle Hestehauge* paa c. 55° 03',<sub>3</sub> N. 10° 38',<sub>9</sub> E. er udlagt 2 Fortøjningsbøjer ved en Bedding, der strækker sig c. 45 m ud fra Land.  
(Havnelods, Side 73 og 74.)
1661. (T). Danmark. Lille-Bælt. Assens—Aarøsund. Sømærker midlertidigt inddraget.  
Nedennævnte Sømærker paa Færgeruten *Assens—Aarøsund* er midlertidigt inddraget.
1. *Sandhammeren S.* hvide Stage med Halmvisk paa 55° 17' (17") N. 9° 49' (05") E.
  2. *Græsholm N.* røde Stage med 3 opadvendte Koste paa 55° 17' (27") N. 9° 47' (42") E.
  3. *Bastholm N.* hvide Stage med 2 Halmviske paa 55° 17' (31") N. 9° 46' (12") E.
  4. *Bastholm NW.* hvide Stage med Halmvisk paa 55° 17' (22") N. 9° 45' (15") E.  
(Søm.-Fort. Side 52, Nr. 3, 5, 8 og 9.)
1662. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Forbudt Omraade.  
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydningsøvelser den 19. December 1941 fra Kl. 1000 til Kl. 1400. Angaaende Skydefeltets Grænser henvises til E. f. S. Nr. 1/84 1941.  
Paa Skydedagen er det Skibe og Fartøjer forbudt i det anførte Tidsrum at færdes eller opholde sig paa Skydefeltet. Advarselssignal (Ballon eller Flag) vil være hejst paa en Signalmast i Skydeterrænets NE.-lige Del paa c. 55° 10',<sub>6</sub> N. 9° 38',<sub>8</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 1/84 1941.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1663. (T). Danmark. Kattegat. Isefjord N. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.  
Lys- og Fløjtetønden *Gronne Revle N.* paa c.  $56^{\circ} 01',4$  N.  $11^{\circ} 48',2$  E. er ombyttet med Vintersømærke.
1664. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.  
Dybden i *Ballen Havn* paa c.  $55^{\circ} 49'$  N.  $10^{\circ} 38',6$  E. er atter indtil  $5,0$  m.  
(E. f. S. Nr. 47/1537 1941. Kort Nr. 112 og 103. Danske Lods II, Side 142 og 175. Havnelods, Side 45.)
1665. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.  
I Tilslutning til E. f. S. Nr. 47/1523 1941 meddeles, at Dybden i Indsejlingen til *Skagens Havn* paa c.  $57^{\circ} 43'$  N.  $10^{\circ} 35',8$  E. er  $4,0$  m udfor Midten af Indsejlingen,  $3,7$  m udfor det E.-lige Molehoved og  $4,2$  m udfor det W.-lige Molehoved.  
(E. f. S. Nr. 47/1523 1941. Kort Nr. 101. Danske Lods II, Side 120. Havnelods, Side 189 og 190.)
1666. Danmark. Limfjorden. Aalborg W. Hestehage. Sømærke inddraget.  
*Hestehage* hvide Stage med Halmvisk paa  $57^{\circ} 03'$  ( $35''$ ) N.  $9^{\circ} 53'$  ( $17''$ ) E., paa NW.-Siden af *Hestehage*, er inddraget.  
(Kort Nr. 106 og 104. Danske Lods II, Side 85. Søm.-Fort. Side 66, Nr. 12.)  
(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1667. Norge. Vest-Finnmark. Færlige Omraader. Advarsel.  
(Rügen Radio den 13. December 1941.)  
Paa Grund af Minefare fraraades Sejlads i nedennævnte Omraader:
- Mellem *Fugløy* og *Sorøya* indenfor en Linie, der forbinder følgende Punkter:
 

a) $70^{\circ} 20'$ N. $20^{\circ} 10'$ E.	d) $70^{\circ} 12',6$ N. $20^{\circ} 25',2$ E.
b) $70^{\circ} 17',7$ N. $20^{\circ} 25',2$ E.	e) $70^{\circ} 41',3$ N. $21^{\circ} 59',2$ E.
c) $70^{\circ} 14',7$ N. $20^{\circ} 20'$ E.	f) $70^{\circ} 47'$ N. $21^{\circ} 59',2$ E.
  - Mellem *Vannøy* og *Fugløy* indenfor en Linie, der forbinder følgende Punkter:
 

a) $70^{\circ} 18',4$ N. $19^{\circ} 46',1$ E.	c) $70^{\circ} 21',5$ N. $20^{\circ} 04',8$ E.
b) $70^{\circ} 20',1$ N. $19^{\circ} 44',8$ E.	d) $70^{\circ} 19',7$ N. $20^{\circ} 06'$ E.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

1668. Danmark. Bekendtgørelse angaaende midlertidigt Tillæg til Lodstakster af 4. Februar 1941.  
Marineministeriet har under den 16. December 1941 udstedt følgende Bekendtgørelse om midlertidigt Tillæg til Lodstakster af 4. Februar 1941:

#### § 1.

Benyttes Lods fartøj til Ombordsætning eller til Aftagning af Lods ved e g e t Lodseri, tilkommer der — saafremt Skibet ikke ligger ved Land — Lodseriet et Tillæg paa 20 pCt. af de takstmæssige Lodspenge, dog ikke ud over 10 Kr., naar Lods fartøjet er maskindrevet, og ellers ikke ud over 5 Kr.

Nævnte Tillæg bortfalder i de Tilfælde, hvor en af Skibet betalt Henrejse eller Hjemrejse foretages med Fartøjet.

#### § 2.

Den ved Lodstakster af 1941 fastsatte Betaling for Landsætning ved et a n d e t Lodseris Foranstaltning forhøjes med 50 pCt. ved Beløb indtil 10 Kr. og med 25 pCt. ved Beløb over 10 Kr.

For Lodsninger i *Sundet*, hvor Landsætningspengene er indeholdt i Taksten, tilkommer der Lodseriet, naar Landsætningen foregaar ved andet Lodseris Fartøj, uden at Lodsafløsning finder Sted, et Tillæg for Landsætning: Sommer 3 Kr., Vinter 4 Kr.

## § 3.

De Lodsninger i *Sundet*, som er fælles for *danske* og *svenske* Lodser, og for hvilke Taksten er fastsat efter Overenskomst med *Sverige*, er undtagne fra de i §§ 1 og 2 omhandlede Tillæg.

## § 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 20. December d. A.  
(E. f. S. Nr. 8/411 1941.)

## 1669. (T). Sverige. Midlertidige Lodsfarvande.

(U. f. s. Nr. 51/2554. Stockholm 1941.)

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er yderligere oprettet følgende midlertidige Lodsfarvande:

Råå:	Fra	Kopparverket	til	Landskrona	Red.
—	—	—	—	Malmö	Red.
—	—	—	—	Drogden	Fyr.
—	—	—	—	Skanör	Red.
—	—	—	—	Trelleborg	Red.

(E. f. S. Nr. 38/1291 1941.)

## Tillæg.

## I. Østersøen.

## 1670. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Sømærke midlertidigt inddraget.

Den hvide Stage med Halmvisk paa  $54^{\circ} 39' (06'') N.$   $11^{\circ} 20' (09'') E.$ , der afmærker W.-Siden af Indløbet til *Rødby Havn*, er midlertidigt inddraget paa Grund af Sejløbets Oprensning.

(E. f. S. Nr. 46/1467 1941.)

## 1671. (T). Danmark. Tolkedyb. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

*Tolkedyb* Lys- og Fløjtetønde paa  $54^{\circ} 50' (34'') N.$   $12^{\circ} 14' (25'') E.$  er inddraget for Vinterperioden.

## 1672. Sverige S.-Kyst. Kämpingebukten. Lystønder inddraget.

(U. f. s. Nr. 51/2506. Stockholm 1941.)

De to sortmalede Lystønder, der var udlagt paa henholdsvis  $55^{\circ} 21',_{65} N.$   $12^{\circ} 56',_{15} E.$  og  $55^{\circ} 22',_{01} N.$   $12^{\circ} 57',_{32} E.$ , og som afmærkede en Losseplads, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 26/1022 1941.)

## 1673. (P). Sverige. Kämpingebukten S. Neutralitetsløbet. Sømærke forandres.

(U. f. s. Nr. 51/2507. Stockholm 1941.)

Den NW. for Grunden *Klapperåsen* udlagte sorte Stage med 2 Balloner paa  $55^{\circ} 21',_{05} N.$   $12^{\circ} 58',_{05} E.$  vil omkring den 1. Januar 1942 blive ombyttet med en Stage uden Topbetegnelse.

(Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 180 og 181.)

## 1674. Sverige. Stockholms Skærgaard. Baggensfjärden. Bo Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 51/2502. Stockholm 1941.)

Bo Fyr paa c.  $59^{\circ} 19' N.$   $18^{\circ} 18' E.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Synsvidden er forøget til 8 Sm.

1675. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib. Taagesignal ude af Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 51/2562. Stockholm 1941.)  
Taagesignalet med Nautofon paa Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er midlertidigt ude af Virksomhed. Taagesignal afgives indtil videre med Tyfon.
1676. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 51/2561. Stockholm 1941.)  
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. 63° 34',<sub>0</sub> N. 20° 56',<sub>5</sub> E. er inddraget for Vinterperioden.
1677. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Ume älv. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 51/2500. Stockholm 1941.)  
Samtlige Fyr ved *Ume älv* er slukket for Vinterperioden.  
*Umeå* Havn: c. 63° 49',<sub>5</sub> N. 20° 16',<sub>0</sub> E.
1678. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 51/2409. Stockholm 1941.)  
Lystønderne *Ellagrundet* paa c. 63° 51',<sub>5</sub> N. 20° 52',<sub>2</sub> E. og *Rata Storgrund* paa c. 63° 59',<sub>5</sub> N. 21° 09',<sub>2</sub> E. er inddraget for Vinterperioden.
1679. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Indsejling. Vrag.  
(U. f. s. Nr. 51/2498. Stockholm 1941.)  
Vraget af et Dampskib, der rager op over Vandet, ligger sunket paa *Borussia-grund* paa c. 65° 20',<sub>7</sub> N. 22° 15',<sub>0</sub> E., i *Germandö* Fyrs røde Vinkel med Et-Blink. Vraget vil indtil videre ikke blive afmærket.

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

1680. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Lys- og Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.  
*Taarbæk Rev* Lys- og Klokketønde paa 55° 47' (08") N. 12° 40' 28" E. er ombyttet med Vintersømærke.
1681. Sverige. Sundet. Kopparverket Indsejling. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 51/2512. Stockholm 1941.)  
*Kopparverket östra* Fyr paa c. 56° 00' N. 12° 43' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 41/1338 1941.)
1682. (T). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.  
*Vengeancegrund* Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 12',<sub>5</sub> N. 11° 05',<sub>0</sub> E. er ombyttet med Vintersømærke.
1683. (T). Danmark. Store-Bælt. Langeland NW.-Kyst. Lystønder inddraget for Vinteren. Stager udlagt.  
1. *Lohals Hage* hvidmalede Lystønde paa c. 55° 08',<sub>6</sub> N. 10° 54',<sub>2</sub> E. er ombyttet med en hvid Stage for Vinterperioden.  
2. *Smørstakken* rødmalede Lystønde paa c. 55° 08',<sub>4</sub> N. 10° 53',<sub>7</sub> E. er ombyttet med en rød Stage for Vinterperioden.



## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1684. **Danmark. Kattegat. Hesselø SW. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.**  
Den i E. f. S. Nr. 49/1609 1941 rapporterede Undervandshindring paa c.  $56^{\circ} 06'$  N.  $11^{\circ} 32',_5$  E. er forgæves blevet eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 49/1609 1941.)
1685. **(T). Danmark. Kattegat. Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.**  
*Sejersø NW.* Lys- og Fløjtetønde paa c.  $55^{\circ} 56',_5$  N.  $11^{\circ} 02',_8$  E. er ombyttet med Vintersømærke.
1686. **(P). Danmark. Kattegat. Æbeltoft Havn. Sømærke inddrages.**  
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 11' (30'')$  N.  $10^{\circ} 40' (02'')$  E., paa N.-Siden af Landgrunden c. 200 m S. for *Æbeltoft Havn*, vil snarest blive inddraget.  
(Kort Nr. 112 og 103. Søm.-Fort. Side 32, Nr. 3.)
1687. **Sverige. Kattegat. Göteborg S.-lige Indsejling. Skydeøvelser. Advarsel.**  
(U. f. s. Nr. 51/2555. Stookholm 1941.)  
Skarpskydningsøvelser foretages den 15. og 16. samt eventuelt den 17. December 1941 fra *Valda Sandö* SW.-lige Pynt paa c.  $57^{\circ} 29',_0$  N.  $11^{\circ} 54',_7$  E., c. 1,4 Sm SW. for *Särö Kirke*.  
Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1530.  
Fareområdet er en Sektor med Spidsen i *Valda Sandö* SW.-ligste Pynt. Mod Nord begrænses Sektoren af en Linie over *Yttre Tistlarna*, mod Syd af en Linie gennem *Hallands Svartskär* og mod Vest af en Linie, der gaar i 10,8 Sm Afstand fra *Valda Sandö*.
1688. **(T). Danmark. Limfjorden. Løgstør. Lystønde inddraget for Vinteren.**  
*Løgstør* Lystønde paa c.  $56^{\circ} 57',_0$  N.  $9^{\circ} 09',_5$  E., W. for Indløbet til den gravede Rende, er inddraget for Vinterperioden.