



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE 1937

Numrene 1 til til/med 17

MANGLER

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

Sinclair
»OPALINE« og »UNEX«

Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARITIME
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE
PAA FJERDE AAR

BRUG KUN
»SINCLAIR«
SMØREOLIER

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS
VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMBILLING TIL ALLE AFDELINGER

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
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	

JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

DAMP-DYNAMOER med Dampmaskiner System »Hindley«

fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Løbrikt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybdet ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenget efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net, Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandalgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjet (ulde Nettodrægtighed). Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Løstning: Losning og Løstning besørjes 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. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. i Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, 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. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybdet i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsartøjer. 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. m³. Losning og Løstning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

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 Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodstvang, Lodspenget betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende 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 beholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Løstning. I Frihavnen besørjes Losning og Løstning 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 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), 9 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

HELSINGØR

Dybdet i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. 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 Fyrsklubet »Lappegrunde». Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Løstning 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 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værelsgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Løstn. besørjes hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølbalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys, under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN.

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

CHR. MØLLER A/s

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIE(TØJ) · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 18

TORS DAG 29. APRIL 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

UDENRIGSMINISTERMØDET I HELSINGFORS

Danmarks, Finlands, Norges og Sveriges Udenrigsministre har ved et Møde i Helsingfors i Dagene 20.—22. April udvekslet Meninger om de internationale politiske Forhold og særlig om de skandinaviske Landes Samarbejde i Folkeforbundet. De har overvejet de Muligheder, som under Mødet i Nedrustningskonferencens Bureau i Maj Maaned maatte kunne frembyde sig for at fremme Opnaaelsen af en Overenskomst vedrørende Kontrol med Rustningerne. Udenrigsministrene har konstateret Enighed om, at Overvejelserne vedrørende en Konvention mellem en Gruppe mindre Stater, hvilken Konvention skulde omfatte Offentlighed i Forsvarsudgifter, Kontrol med Vaabenhandelen og Vaabenfabrikationen samt Opretelse af et fælles Kontrolorgan — for det Tilfælde, at en almindelig konvention herom ikke kan tilvejebringes — bør sættes i Samraad med saadanne andre mindre Lande, som maatte vise sig interesserede i at deltage deri. Endvidere drøftedes det nuværende Standpunkt i Forhandlingerne med England vedrørende Tilslutning til London-Traktaten af 1936 om Flaaderustningerne.

Dernæst gjordes de økonomiske Spørgsmaal, som i Øjeblikket er aktuelle, til Genstand for Drøftelse og herunder særlig de Forslag, som udformedes under Ekspertmøderne i Haag og i Bruxelles mellem de Stater, som har tiltraadt Oslo-Konventionen: Det konstateredes med Tilfredshed under Mødet, at disse Konferencer anviser en Metode for mellem nævnte Stater at gennemføre gensidige Indrømmelser, hvis Indhold nu er Genstand for Regeringernes Undersøgelse. Forslagenes Gennemførelse vilde samtidigt være egnet til at fremme nordisk Samhandel og nordisk Samvirke under handelspolitiske Forhandlinger.

Udenrigsministrene modtog Beretning om den stedfindende Ekspertundersøgelse vedrørende de nordiske Landes Varetilførsel under særlige Forhold, og Ministrene var enige om, at disse Undersøgelser skal fortsættes.

Udenrigsministrene gjorde sig yderligere bekendt med det af sagkyndige udarbejdede Forslag til Revision af de ensartede nordiske Neutralitetsregler af 1912 og var enige om dette Arbejdes Fortsættelse med Henblik paa Udfærdigelse af reviderede Regler i indeværende Aar.

Der herskede Enighed om at nedlægge Indsigelse mod Opbringelserne af Skibe i spanske Farvande og om i Ikke-Indblandingskomitéen i London at optage Spørgsmaalet om, hvorledes de Skibe, som har taget de af Komitéen udnævnte Kontrollører ombord, er stillet overfor de Opbringelser, der foregaar. Den svenske Udenrigsminister indbød til nyt Udenrigsministermøde-Møde i Stockholm i Eftersommeren, og de andre Udenrigsministre modtog med Tak denne Indbydelse.

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS ADVARSEL

Dansk Dampskibsrederiforening har til Regering og Rigsdag rettet nedenstaaende Henvendelse, særlig under Henblik paa de sidste Skatteløvsforslag, som

bryder med det hidtidige Princip, at Indtjening fra Udlandet ikke rammes af Selskabsbeskatningen:

I det af Folketinget vedtagne og nu til Landstinget oversendte Forslag til Lov om overordentlig Indkomstskat til Staten gøres der Brud paa det gennem mange Aar til Gavn for Danmarks Erhvervsliv hævdede Princip, at Indtægt fra Virksomhed i Udlandet fritages for Selskabsbeskatning.

Denne Principændring vil efter Sagens Natur i særlig Grad ramme Skibsfarten urimeligt haardt og vil utvivlsomt medføre Konsekvenser, som kan blive til ubodelig Skade ikke alene for dette Erhverv, men ogsaa for hele det danske Samfund. Dansk Dampskibsrederiforening skal derfor saa indtrængende som muligt og med al den Autoritet, som Foreningen mener sig i Besiddelse af ved i over 50 Aar nøje at have fulgt dansk Skibsfarts Udvikling, tillade sig at henstille til den høje Regering og Rigsdag at foranledige, at Lovforslaget ændres paa dette Punkt.

Skibsfarten er i Modsætning til de fleste andre Erhverv, som derfor ikke vil rammes saa haardt af Løven, skønt de maaske har meget bedre Raad dertil, et udpræget Konjunkturerhverv, hvor daarlige — som Regel langvarige — Perioder afløses af gode — som Regel korte — Perioder. Den forholdsvis gode Periode, som Skibsfarten nu er inde i, kan ikke paaregnes at vedvare; den har sin væsentligste Aarsag i ganske ekstraordinære Omstændigheder, saasom daarlig Høst i Europa og U. S. A., den hektiske Rustningsindustri og den spanske Borgerkrig.

Hvis ikke Erhvervet skal stagnere eller gaa tilbage, maa det have en vis Sikkerhed for, at de Midler, som indtjenes i de gode Perioder, ikke unddrages det og unødvuliggør Konsolidering og Udvidelser. Men det er netop det, som den nu foreslaaede Lov vil gøre.

De Aar, som foreslaas lagt til Grund for Merindkomstskattens Beregning — 1932—34 — var de daarligste Tider for Skibsfarten i Mands Minde og var for store Dele af vore Rederier faktisk tabbringende.

Det, som har Betydning, er, hvor store Beløb Skibsfarten gennem en Aarrække faktisk udbetaler i Udbytte, og hvad den tilbageholder for at udbygge Bedriften. Maalt med denne Maalestok er det, der udbetales Aktionærerne, kun lidt, og som gentagne Gange fremhævet fra Erhvervs side bør Indtægt og Udbytte ses, ikke i Relation til Aktiekapital, men i Relation til Aktiekapital plus Reserve, netop for at opmuntre til den Konsolidering, som er saa vigtig for Erhvervslivet og Landets Økonomi.

Forholdene er altid vanskelige for dansk Skibsfart. Vi har næsten ingen Transporter selv, men maa leve af andres. Nationale Hensyn, direkte Indskrænkninger og fremmed Statsstøtte og Præference til Skibsfarten gør dette stadig vanskeligere. Udgifterne under dansk Flag er høje. Myndighederne er meget nøjeregnende med Skibenes Indretning og deres Paabud m. H. t. Kosthold vidtgaaende. Lønninger o. l. er meget høje og stadig stigende. Dansk Skibsfart har derfor i daarlige Tider vanskeligt ved at konkurrere. I 1932 var gennemsnitligt ca. 20 pCt. i 1933 ca. 11½ pCt., i 1934 ca. 5 pCt. af Landets samlede Tonnage oplagt hele Aaret. Oplægning er meget kostbar og gaar ud over Materiellet.

Dansk Skibsfart viser desværre ikke Fremgang, men tværtimod Tilbagegang baade i kvantitativ og kvalitativ Henseende.

Hvis dansk Skibsfart ikke skal sejles agterud, er det øjensynligt, at Fornyelse gennem en hurtig og stærk Forøgelse er meget tiltrængt. Paa Grund af de høje Byggepriser vil dette falde særdeles vanskeligt, kræve meget Initiativ og store Midler. Berøves de ydedygtige Rederier nu deres møjsommeligt indtjente Midler, vil det blive umuligt. Tilbagegang og Forældelse maa fortsætte. De, der har Ansvar for Selskabernes Ledelse, maa selvsagt drage Konsekvensen af en eventuel Lovgivning og tør ikke vove sig ud i et Byggeprogram, hvis Følger de ikke kan overse. Det er ubestrideligt, at Ledelsen af de fleste danske Rederier har vist redelig Vilje til at konsolidere, saaledes at Bedriften igen kan ophjælpes, men det maa i høj Grad befrygtes, at denne Vilje og Lyst til at arbejde med Samfundets Tarv for Øje svækkes, naar Næringen ved en ubillig og upaa-krævet Skattelovgivning berøves sine Driftsmidler.

Dansk Søfart, dens stolte Traditioner og alt, hvad den betyder for Landet, staar i Fare.

Dansk Skibsfart er snart sagt Landets eneste virkelig selvhjulpne Næring. Den maa tage Verdensmarkedets Vilkaar og beslaglægger intel af Landets Ressourcer. Det, der er, er selvskabt og kan forsvinde, som det kom. De kunstige Foranstaltninger, der formentlig har givet Stødet til Tanken om Merindkomstskat, har ikke i nogen Henseende gavnet Skibsfarten. Tværtimod, den hebyrdes med et unaturligt højt Lønniveau. For Værftsindustriens Bestaaen er Skibsfarten af vital Betydning, og dens Evne til at placere Bestillinger har stor beskæftigelsesmæssig Betydning. Gennem sine mange Indkøb har den stor Betydning for anden dansk Industri, for Haandværk og for Landbruget. For Valutaen har den, ved selv i vitterligt daarlige Tider at opsejle henimod 200 Mill. Kr. i Bruttofragt i Fart paa Udlandet, været en Redningsplanke, som sikkert vil tiltrænges en Aarrække fremefter. Dens Indkomster kommer udefra. Alt i alt maa det derfor ligge i Landets Interesse at bibeholde de hittidige Principper m. H. t. Beskatning af disse Indkomster ogsaa i de enkelte gode Aar, og ikke at indføre nye Principper, som vil føles som en blodig Uretfærdighed mod de Dele af vort Samfund, som har Udsyn og Dristighed til at mene, at Danske kan klare sig internationalt, og som handler derefter i Tro og Tillid til egne Kræfter i Stedet for at søge Ly i beskyttet Virksomhed.

OSLO-STATERNE

Paa Mødet i Bruxelles vedtog Oslo-Staternes sagkyndige at foreslaa deres respektive Regeringer, at den planlagte Konference af officielle regeringsdelegerede skal aabnes i Haag den 24. Maj.

FRAGTRATETALLET

Statistisk Departements Fragtratetal, der har 1931 som Udgangspunkt = 100, er i Løbet af 1936 steget fra 126,7 til 153,9; Gennemsnittet for Aaret 1936 blev 127,8. For Marts Maaned 1937 er Fragtratetallet 162,5 imod 118,9 for samme Maaned i Fjor. Det vil endvidere sige en Stigning paa 6,8 pCt. sammenlignet med forrige Maaned. Samtidig skal det nævnes, at Tonnagemængden for de danske Damp- og Motorskibe, der var i Fart, beløb sig til over 1 Million Reg.-Tons brutto i Gennemsnit for Aaret 1936, medens den oplagte Tonnagemængde kun var 33,000 Reg.-Tons. Ogsaa den Godsmængde, Skibene befordrede, viste Stigning, baade i Farten til og fra Udlandet og mellem danske Havne.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I OKTOBER KVARTAL 1936 OG HELE AARET 1936

Statistiske Efterretninger meddeler Tallene angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1936 og hele Aaret 1936.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

		Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udloset Gods 1000 t.	Inkladet Gods 1000 t.
Oktober Kvartal 1936		26.300	4.745	4.146	1.406
Juli — —		27.100	4.801	3.723	1.293
April — —		24.000	4.160	3.202	1.190
Januar — —		19.100	3.808	3.031	946
Oktober — 1935		25.100	4.431	3.782	1.377
Juli — —		26.200	4.540	3.483	1.186
April — —		23.400	3.893	2.853	1.073
Januar — —		19.900	3.782	3.052	999
Hele Aaret 1936		96.500	17.514	14.102	4.835
Hele Aaret 1935		94.600	16.646	13.170	4.635

Af ovenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Oktober Kvartal 1936 androg 26.300. Reg. Tonnagen udgjorde 4.745.000 N.R.T., og der udlostedes 4.146.000 Tons Gods og inkladedes 1.406.000 Tons.

I Forhold til det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Oktober Kvartal 1935, viser Farten en betydelig Stigning, hvilket i det væsentlige skyldes større Indførsel af Korn.

Af Oversigtens Tal for Skibsfarten paa samtlige danske Havne i hele Aaret fremgaar, at Registertonnagen i 1936 voksede med 5 à 6 pCt. og den samlede transporterede Godsmængde med 6 à 7 pCt.

Den samlede Godsoomsætning udgjorde i 1936 ialt 18,9 Mill. Tons mod 17,8 Mill. Tons i 1935. Af Stigningen, 1,1 Mill. Tons, falder den største Del, nemlig ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Tons, paa den fra Udlandet indgaaende Fart. Fremgangen skyldes væsentligst Indførselen af Kul m. m., som er steget med henved 400.000 Tons, samt Foderstoffer, som er steget med ca. 130.000 Tons.

I Farten fra danske Havne til Udlandet er Godsmængden forøget med henved 100.000 Tons, hvilket skyldes en Stigning for en Række forskellige Grupper (Teglværksprodukter, levende Dyr m. m.), medens omvendt Foderstoffer viser en betydelig Nedgang.

Transporterne mellem danske Havne indbyrdes blev i 1936 forøget med 177.000 Tons eller 7 pCt., bl. a. som Følge af forøgede Transporter af Korn.

Rutefarten paa danske Havne i Oktober Kvartal og i hele Aaret var:

		Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udloset Gods 1000 t.	Inkladet Gods 1000 t.
Oktober Kvartal 1936		8.400	2.076	498	405
— — 1935		8.700	1.987	471	403
Hele Aaret 1936		34.700	8.442	1.757	1.577
— 1935		35.600	7.956	1.714	1.543

Til København indløb i Oktober Kvartal 1936 5000 Skibe med en Registertonnage paa 1.822.000 N.R.T., som udlostedes 1.432.000 Tons Gods og inkladede 353.000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 20.000, Reg.-Tonnagen 7.073.000 N. R. T., udloset Gods 5.238.000 Tons og inkladet Gods 1.343.000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 1936 21.300 Skibe paa 2.923.000 N.R.T., som udlostedes 2.714.000 Tons Gods og inkladede 1.053.000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 76.500, Reg.-Tonnagen 10.441.000 N.R.T., udloset Gods 8.864.000 Tons og inkladet Gods 3.492.000 Tons.

Samtlige Havnes Omsætning er forøget med godt 6 pCt. Medens Aarhus i saa Henseende ligger noget under og København og Odense i Nærheden af Gennemsnittet, ligger de fleste af de større Provinshavne væsentlig over Gennemsnittet.

LANDBRUGETS EKSPORT I 1. KVARTAL 1937

England har i de tre første Maaneder af 1937 indført 517,000 cwts. Smør fra Danmark mod 476,000 cwts. i de tilsvarende Maaneder i Fjor. Værdien af denne Indførsel udgjorde 2,561,000 Lstr. mod 2,460,000 Lstr. i Januar-Marts 1936.

Ogsaa Englands Æg-Indførsel fra Danmark er steget i Mængde og Værdi. Den udgjorde 2,301,000 great hundreds mod 1,921,000, og Værdien androg 926,000 Lstr. mod 899,000 Lstr.

Englands Indførsel af Bacon og Skinker har været uforandret, nemlig henved 852,00 cwts. Værdien er dog gaaet ned fra 3,644,000 til 3,574,000 Lstr.

Hvad Danmarks Udførsel af Landbrugsprodukter til Tyskland angaar, saa kan anføres, at der udførtes 42,536 Stykker Hornkvæg (mod 35,296 i Januar Kvar- tal 1936), 26,119 Svin (25,983), 75,150,000 kg Smør (75,779,000), 11,482,000 kg Ost (13,651,000) og 35,564,000 Snes Æg (32,883,000).

TYSKLANDS SKIBSFART I 1936

Den tyske Handelsflaade udgør ca. 3,700,000 Brutto Reg. Tons, hedder det i en Konsulatsberetning, og deraf er kun ca. 700,000 Trampskibe. Af denne forholdsvis lille Trampflaade er igen over Halvdelen i Fart paa Nord- og Østersøen, saaledes at højst 300,000 Tons er i Trampfart paa oversøiske Farvande. Linierederierne, som altsaa spiller den største Rolle for den tyske Skibsfart, har dog ogsaa sporet nogen Fremgang i 1936 med forøget Trafik med Gods og Passagerer og til Dels højere Fragtsatser. De fleste af de store Rederier vil imidlertid næppe kunne betale noget Udbytte i en nær Fremtid, det ventede Overskud maa gaa til Afbetaling af Gæld og til Fornyelser. Den tyske Skibsfarts Netto-Overskud, som kommer Landets Betalingsbalance til gode, er for 1936 anslaaet til rundt 450 Millioner Mark.

I Aarets Løb har de tyske Rederier aabnet en Del nye Linier, deriblandt Hamburg—Vest-Norge, og Hamburg—Leith. Norddeutscher Lloyd har aabnet en Linie mellem Golfen og La Plata, og »Hansa« en maanedlig Linie New York—Iran. Man paapeger fra tysk Side, at Landets Flaade fremdeles er en halv Million Tons under Tonnagen i 1914, og at den ikke er saa moderne, som mange andre Landes. Maalet maa være at skaffe Landet en Flaade ligesaa stor og effektiv som den, man havde før Krigen.

VAREOMSÆTNINGEN MED UDLANDET

Opgørelsen over vor Vareomsætning med Udlandet i Marts viser, at *Importen overstiger Eksporten med 23,6 Mill.* I Fjor var der et *Eksportoverskud paa 13,2 Mill.* Der er saaledes mellem disse to Maaneder en Difference paa 36,8 Mill. Februar i Aar bragte en *Merimport* paa 1,2 Mill. Februar 1936 en *Mereksport* paa 13,7 Mill. Kr.

Udførslen andrager 122,3 Mill. Kr. Det er den hidtil største i Aar, og kun een Maaned i 1936 havde højere Eksport. For Marts i Fjor var Importen 111,9, for Februar i Aar 118,6.

Mens der saaledes ikke er Tale om større Ændringer for Eksportens Vedkommende, viser Importen saa betydelig en *Stigning som fra 119,8 Mill. i Februar til 145,9 Mill. i Marts*, mens den tilsvarende Maaned i Fjor kun havde en *Import paa 98,7 Mill.* Importen er

MEDDELELSER FRA DANSK

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Marts Maaned 1937

Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn var i Marts Maaned 1937: Indførsel: 89,067,9 Tons, 9,602,388 G.; Udførsel: 464,220,4 Tons, 29,224,868 G.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Febr. Maaned androg 41,749,4 Tons til en Værdi af 7,341,376 G.; Udførslen 410,717,1 Tons til en Værdi af 30,295,085 G.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 1400 t. Sædfrø, c. 2200 t. Sild, c. 2800 t. Brøsten, c. 48,200 t. Erts, c. 6700 t. Svovlkies, c. 4100 t. Kul, c. 3200 t. Koks, c. 5900 t. Gødningstof, c. 2100 t. gammelt Jern, c. 1800 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: c. 5300 t.

ligeledes den højeste i Aar, højere end Januar, hvor den beløb sig til 140,1. Og i Fjor kunde kun een Maaned vise højere Import, nemlig September, der var oppe paa 153,5 Mill. Kr.

Den samlede Import for de første tre Maaneder af 1937 beløber sig gherefter til 405,8 Mill. Kr. mod 329,8 Mill. Kr. i Fjor.

Udførslen andrager 357,9 Mill. mod 324,6 Mill. i Fjor. Merindførslen bliver herefter 47,9 Mill. mod 5,2 Mill. for 1936. En Del af denne betydelige Forskel skyldes Prissligningen.

Af Skibe har vi indført for omtrent 3 Mill. og kun solgt for 3/4 Mill.

GDYNIA

De Tal for Trafiken og Vareomsætningen paa Gdynia for 1936, som vi offentliggjorde i et tidligere Nummer, viser den store Udvikling, der har fundet Sted. Medens Vareomsætningen i Aaret 1925 var ca. 55,571 Tons, naaedes der i 1930 en Omsætning paa 3,625,748 Tons, og i 1936 var man oppe paa 7,742,946 Tons. Selve Skibstrafikken voksede tilsvarende. I Aaret 1925 udgjorde Tonnagen 146,000 N.R.T., og i 1936 er man naaet op til ca. 4,900.00 indgaaet Tonnage.

SITUATIONEN FOR SKIBSFARTEN

Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Skibsreder H. A. Hansen udtaler i et Interview bl. a. følgende om den øjeblikkelige Situation for Skibsfarten:

Er den stærkt opadgaaende Linie i Fragtraterne stadig fortsat? — eller er den stagneret eller slaet over i sin Modsætning? Spørgsmaalet kan ikke besvares ved et simpelt Ja eller Nej. Den ubrudt opadgaaende Linie, der konstateredes en Overgang, eksisterer næppe mere. Fragterne har den sidste Tid ligget noget svingende, snart noget op, derefter atter lidt ned. Hovedsagelig har dog Linien stadig været opad.

Men — og det er unægtelig et stort »men« — samtidig er Rederiernes Udgifter paa mange Omraader steget meget betydeligt. Dette gælder f. Eks. Kul, hvor Forholdene endog har været saa grelle, at der er Eksempler paa, at danske Skibe, der har været i en Kulhavn, er bleven opholdt der og endda tilsidst har maattet gaa til anden Havn for at faa Kul. Og det gælder Mandskabsløningerne, Udgifter til Olie, Proviant o. s. v. — Rederiernes Mer-Nettofortjeneste kommer saaledes ikke paa langt nær op paa de 40—50 pCt., der nævntes.

Skibsfarten er jo mere end maaske noget andel Erhverv direkte afhængig af Verdenskonjunkturerne og disses Fluktuationer, saa det er ganske umuligt at udtale sig om hvorvidt den øjeblikkelige Højkonjunktur holder.

Den Hausse, der har været i Skibe paa Børsen og navnlig de meget store, pludselige og voldsomme Spring har været ganske overdrevne.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Rug, c. 30,100 t. Byg, c. 7300 t. Bælgfrugter, c. 12,200 t. Mel, c. 1400 t. Kartofler, c. 293,500 t. Kul, c. 7,700 t. Koks, c. 1000 t. Tjære, c. 2000 t. Naftafrembringelser, c. 1900 t. Oliekager, c. 1400 t. Kvægfoder, c. 5900 t. Jern og Staal, c. 1300 t. Metalvarer.

Igarka Havn

Den ny Havn, Igarka, som er beliggende ved Jenisseifloden, vokser stadig i Betydning for Afskibningerne af Træløst fra Jenisseibassinet. Antallet af Skibe, der anløber denne Havn er stigende.

Igarka er anlagt ca. 700 km fra Jenisseis Munding i en Flodarm, beskyttet af Samojedaen. Flodarmen er ca. 350—400 Meter bred og har en Gennemsnitsdybde af 13—14 Meter. Den er fra Naturen en ideel Ankerplads, idet den

ved Samojedøen er beskyttet mod den stærke Isgang paa Jenisseifloden og kun udsat for den mindre stærke Isgang fra selve Flodarmen.

Den nedre Del af Jenissei er saa godt som fri for Sandbanker, hvorfor Strækningen mellem Flodmundingen og Igarka tillader Besejling af Skibe med indtil 6—8 Meters Dybtgaaende.

Indtil 1935 fandtes i Igarka kun flydende Kajpladser, store Flaader, som var forbundne med Kysten ved primitive Landgangsbroer. Det siger sig selv, at et saadant Arrangement ikke tjente til en hurtig Latsning eller Losning af Skibene. Da det havde vist sig, at Havnens Betydning stadig var stigende, gik man derfor i Gang med at bygge faste Kajpladser paa Flodens højre Side. I Løbet af de følgende Aar er der bleven anlagt 715 Meter Kajplads med Plads til 7 Trælstdampere.

Afskibningerne fra Igarka er, som det vil fremgaa af nedenslaaende Tabel, i stærk Stigning:

Fra Igarka's Savværker		Fra det øvrige Jenissei	
1930	2,053	10,297	12,350
1931	7,962	5,443	13,405
1932	17,659	8,957	26,526
1933	23,154	8,746	31,900
1934	22,530	11,007	33,537
1935	29,600	15,000	44,600

Lastningen af den fra Øvre-Jenissei kommende Trælstdampere foregaa direkte fra Flaader eller Lægtene. Produktionen fra Igarka's Savværker lagres langs Kysten bag Kajen, hvorfra Lastningen foregaa.

Efter Anlæggelsen af faste Kajpladser med gode Tilkørsforhold er Lastkapaciteten steget betydeligt og andrager nu maximum 183 Stds. pr. Skib i Skiftet.

Statistiske Efterretninger har offentliggjort en Redegørelse for Arbejdsløsheden i 1936. Det hedder bl. a. heri:

Blandt Soens Arbejdere var Arbejdsløsheden i 1936 lidt mindre ind i 1935; for Sømand gik Procenten ned fra 29,2 til 27,6 og for Søfyrbødere fra 30,8 til 30,5 pCl.

Polens Kuleksport i Marts Maaned 1937

De fra Polen i Marts Maaned d. A. eksporterede Kvantale Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var:

	i 1000 Tons
Østrig	50
Ungarn	1
Czekoslovakiet	2
Sverige	175
Norge	45
Danmark	25
Finland	2
Frankrig	118
Belgien	75
Holland	27
Schweiz	26
Italien	140
Grækenland	5
Malta	3
Algier	8
Ægypten	6
Øvrige Afrika	13
Argentina	19
Bunkerkul	77
Ialt	817
Danzig	29
Ialt	846

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Bjergning af Broholm

Det Forenedes Middelhavsbaad »Broholm« strandede nylig ved Portugals Kyst, lidt Syd for Havnen Leixoes, og man havde næsten opgivet Haabet om at bjerge den. Dampere blev dog bragt flot af Svitzers »Gejr«.

Redningsarbejdet var meget besværligt, idet det var nødvendigt at omlade saa at sige hele Lasten, bestaaende af 1000 Tons Frugt, Vin og forskelligt Stykgods i Lægtene. Efter at dette var sket, anbragte Svitzer Motorpumper om Bord for at faa Havaristen lænset. Der er Lækager i Lastrum og Maskinrum.

Odense Staalskibsværft

Paa Odense Staalskibsværft ligger 3 store Baade paa Bedding med henholdsvis 15,000, 14,500 og 10,000 Tons. og alle tre skal de løbe af Stabelen i Aar, den første i August, og derefter i September og November.

Saa snart disse Stabelafløbninger har fundet Sted, lægges Kølen til nye Skibe. Der er i Øjeblikket Ordre til ind i 1939, og til Stadighed er der 1100 Mand i Arbejde. De nye Ordre, som vil blive paabegyndt i Aar, omfatter to Lastbaade, et Ruteskib og 7 store Tankskibe.

Sveriges kendte Skoleskib gaet under

Det svenske Skoleskib »C. B. Pedersen« er gaet under ved Azorerne efter en Kollision med et engelsk Skib. Hele Besætningen, ialt 32 Mand, blev reddet.

Skoleskibet blev saa ødelagt ved Kollisionen, at det straks sank.

»C. B. Pedersen«, der tilhører Søkapitajn Alexander Pedersen, Gøteborg, var paa 1811 Register-Tons og var den sidste Fuldrigger, som den svenske Handelsflaade havde tilbage. Skibet var bygget i Italien i 1891. Det var paa Vej hjem til Sverige med Hvedelast fra Australien.

Svitzer skal hæve »Marie Clausen«

Den i Aabenraa Havn stationerede Svizzerdampere »Ægir« med Dykker om Bord er afgaaet til Femernbøll, hvor den skal forsøge at hæve den danske Kreaturdampere »Marie Clausen« af Haderslev, der den 14. Marts sank her efter en Kollision og nu ligger paa 28 m Vand.

Fra København har Svitzer sendt to Dampere til Bjergningsarbejdet.

25 Aars Generalforsamling i Dampskibsselskabet af 1912

Dampskibsselskabet af 1912 har afholdt ordenlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsassessor Stein. Skibsreder A. P. Møller henviste til den tidligere udsendte Beretning, som vi har omtalt, og fremlagde Regnskabet, der ligeledes har været omtalt.

Der gaves enstemmigt Decharge, og Dr. A. W. Christensen genvalgte til Bestyrelsen, medens Suppleringsvalget af Direktør J. Raun godkendtes. Revisorerne J. C. Dømel og Chr. J. Norden genvalgte ligeledes.

I Anledning af, at det var Selskabets 25. Generalforsamling, brage en Aktionær, Proprietær Sørensen, Vestervig, Skibsreder A. P. Møller en Tak for det udmærkede Resultat. Han gav Skibsrederen Ret i Beretningens Udtalelser om den manglende Forstaaelse fra Rigsdagens og Regeringens Side. Det var beklageligt, at de stadige Skatteforhøjelser skabte Utryghed baade i Skibsfart og Landbrug.

Skibsreder A. P. Møller takkede de Aktionærer, der havde været trofaste som Medejere i Foretagendet og henstillede til alle Aktionærer at føle sig som saadanne. Mange Lovforslag vilde kunne hindres, hvis Aktionærer i Almindelighed folte sig som Medejere af Selskaberne.

Taleren stod ved sine Ord om, at uden Skibsfartens Indsats vilde Landet næppe klare Valulavanskighederne. Skibsfarten var et selvoparbejdet og selvhjulpent Erhverv, der ikke som Landbruget havde Landets naturlige Resourcer under sin Forvaltning.

»Peder Wessel«

Den nye Frederikshavn—Larvik-Færge er blevet søsat fra Aalborg Skibsværft forleden.

»Peder Wessel« — som den blev døbt — er Værftets Byggenummer 56. Dens Længde er 72 Meter, Bredden 13 og Højden 5,5 Meter. Den faar et lastet Dybtgaaende paa 4,4 Meter og en Lastevne paa ca. 530 Tons. Vogn-dækket er helt lukket og forsynet med hængslede Porte i Agterenden, medens der forude er arrangeret en opklappelig Bovport, saa der bliver Gennemkørsel af Biler baade For og Agter. Ligeledes er det muligt at køre om Bord over Siden, idet der agterude er indbygget en stor, hængslet Port i begge Sider.

Under Vogn-dækket er der Beboelse for Officerer og Mandskab samt Sovekabiner for ca. 180 Passagerer.

Paa Promenadedækket er der et langt Dækshus, i hvis Forkant indrettes en stor Rygesalon med Bar, i Midten Forhal med Kiosk og Billetkontor, og i Agterenden en stor Spiesalon. Langs Husets Sider findes en lukket Promenade, og paa For- og Agterkanten — ligesom paa Baadedækket oven over — Bænke og Borde i fri Luft. Paa Baadedækket er der endvidere Kamre og en mindre Salon for henvendte Snes Passagerer paa Luksusklasse.

Maskineriet bestaar af to Stkr. Atlas »Polar« Dieselmotorer af nyeste Type med tilsammen 250 HK. ved 300 Omdrejninger pr. Minut. Skibet ventes at kunne gore en Fart paa 15 Knob.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges i Torsdags Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet »Athos«, Værftets Byggenummer 626, bygget til Skibsaktieselskabet Athos (ved Skibsreder Bernhard Hanssen, Flekkefjord).

Skibet er bygget til Det Norske Veritas' højeste Klasse for Tankskibe.

Dets Hoveddimensioner er: 455'—0" × 61'—0" × 35'—0" til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 12.500 Tons.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Varemarkederne har ligget meget uregelmæssigt i den senere Tid, hvilket er alt andet end gavnligt for Fragtmarkedet, for hvilket specielt Bevægelserne i Kornprisen er en Faktor af meget stor Betydning. Faldende Priser paa Korn faar straks Køberne til at trække sig ud af Markedet, og naar der ingen Købere er, er Befragterne heller ikke særlig interesseret i Tonnage.

I Øjeblikket er Fragtmarkedet inde i en saadan Periode, og i hvert Fald hvad de vigtigste af Kornmarkederne angaar. En Overgang i den forløbne Uge saa det ud til, at Kornpriserne vilde stige igen, hvilket straks genspejlede sig i livlig Aktivitet paa River Plate Markedet, men senere blev Tendensen for Hvede igen vigende, og i Øjeblikket er der kun ringe Interesse for Tonnage. Rateniveauet ligger omkring 33/6d. til p.p. U.K., men flere Baade, der er sluttet i rette Øjeblik, har dog faaet en Del mere. Til St. Lawrence er sluttet til 40/-, men Dagens Noteringer ligger ikke over 38/-.

Australien viser kun ringe Interesse for Korntonage. Der cirkulerer kun en enkelt Ordre for hvilken noteres 15/6d. over Scheduleraten. Erts fra Port Pirie er sluttet til 50/- til U.K.

Begivenhederne paa de øvrige Kornmarkeder er heller ikke af sensationel Karakter. Montreal har betalt 3/- til U.K., og Donau indikerer omkring 22/- til U.K.

Paa de øvrige oversøiske Markeder har Forandringerne heller ikke været store. Scrapjern fra U.S. Atlantic tilbydes stadig saavel til Europa, som til Japan. Rateniveauet er maaske en Smule afsvækket, specielt hvad senere Positioner angaar. 6200 Tonner er sluttet til 25/- til U.K., Maj Lastning, og for Juni indikeres samme Rate for 3500 Tonner. Til Japan er sluttet til Rater mellem 36/- og 37/- for Maj Lastning, men for Juni/Juli Positioner antydes kun 35/-.

Nordpacific er i det store og hele uforandret. Sidste Slutning er £13,000 for 450.000 Cbft. Baad, Juli til 3 Havne Japan. Tidligere Positioner kan maaske faa lidt mere. Til Australien er sluttet 420.000 Cbft. Baad til £13,500, Juni/Juli. Fio. British Columbia/U.K. noteres i 40/-, men Rederne har ingen Interesse vist for denne Rate.

Østens Markeder er rolige. Soyabønner kun en enkelt Ordre for tidlig Majlastning, for hvilken antydes Muligheden af at faa 50/-, men der er kun meget faa disponible Baade, der kan give 15. Maj cancelling. Ris har sluttet Maj/Juni Tonnage til 50/-, hvilket kan gentages, og for Juli noteres 47/6d. — Kul fra Haiphong har sluttet Maj/Juni Tonnage til 45/- paa fio. Basis, hvilket ligeledes kan gentages. — Sukker fra Philippinerne indikerer omkring \$10.50 til U.S. Atlantic.

De indiske Markeder er roligere, men Rateniveauet er fuldt ud opretholdt. Kerner fra Madras Kysten noteres 45/- for Juni/Juli, og for Hvede fra Karachi noteres for samme Position 35/9d. til U.K.

For de europæiske Markeders Vedkommende er der heller ikke store Forandringer at rapportere. Russerne har taget forskellige Baade fra Sortehavet. Erts Poti/Baltimore er sluttet til 22/6d. med hurtig Lastning, Erts Poti/Continent 18/3d. og Pigiron fra Nicolaief til Japan er sluttet til 31/9d.

Middelhavet er uforandret, hvorimod Jordnøddemarkedet har været meget fast og betalt helt op til 43/- for Majslastning.

I vore hjemlige Farvande drejer Interessen sig hovedsagelig om Udviklingen paa Trælastmarkederne. Rederne er reserverede og holder ud for meget betydelige Tillæg til de officielle Minimumsrater. Bedste hidtil rapporterede Slutning er 17/6d. over Minimal raten for Props fra Sydfinland til U.K.

Kulraterne England/Danmark ligger stadig omkring 6/- for 3000 Tonner med hurtig Losning.

Timecharter Markedet danner en Enklave for sig. Til Trods for den roligere Tone paa de aabne Markeder, er Efterspørgslen efter Skibe paa Timecharter meget livlig for næsten enhver Størrelse Skib og Periode. Vi skal nævne et Par repræsentative Slutninger, nemlig: norsk 8300 Tons Dieselbaad, 18 Maaneder, Levering USNH. i Juli 0/-, 9100 Tons Damper, 4 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Japan, 9/-, 9200 Ts. Damper, Levering og Tilbagelevering USNH. one Transatlantic Round, \$2.20. — I Vestindia Farlen søges Tonnage til \$2.35 à \$2.50 for 4000 Tons Størrelsen.

Skibet er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyste Type med en maximal Ydeevne af ca. 5300 I.H.K.

I Prøveturen, som forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, deltog Skibsreder Bernhard Hansen, Direktør Sverre Wyller fra A/S Arvid Bergvall, Oslo, Kontorchef Olav Just, Overretssagfører Andr. Hanssen, Sørenskriver R. Jacobsen, Overlæge Johan Hoffmann, Flekkefjord, samt Direktørerne G. Dithmer og A. Houmøller fra Værftet.

Lille Fejl, stor Virkning

Den 2. Oktober 1935 købte Firmaet Petersen & Albeck et Parti Jern af Købmand H. I. Hansen, Odense, og man fragtede ved Certeparti Motorsejlskibet »Orkney« af Skibsreder Bom, Thuro, til at indtage Lasten. Mellem Petersen & Albeck paa den ene Side og A. E. Sørensen, Svendborg, som Befragterens Agent paa den anden Side blev der ved Skibsmægler C. Hoppes Formidling afsluttet Fragtoverenskomst.

Da Skibet kom til Odense, nægtede de af Købmand H. I. Hansen antagne Arbejdere at bringe Lasten til Skibssiden, medmindre de ogsaa fik Lastearbejdet ombord. Købmand Hansen førte nu Forhandlinger med Formanden for Havnearbejdernes Fagforening, der gjorde gældende, at Skibet var paa over 200 Tons Dødvægt, saaledes at Bordarbejdet ifølge Overenskomst mellem Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og Dansk Arbejdsmandsforbund ikke maatte udføres af Skibets eget Mandskab, men derimod tilkom Havnearbejderne. Flagbogen viste, at »Orkney« var paa 220 Tons.

Kaptajnen hævdede derimod, at Skibet naede Lastemærket paa 185—190 Tons. Skibets Kaptajn engagerede derefter selv Havnearbejdere og lod tilkalde Synsmænd. Skibet indtog ca. 188 Tons Jern. Vel var der mere Rum til Ladning, men det kunde ikke laste mere af Hensyn til Lastemærket. Man sendte nu Havnearbejdernes Forbund en Protest, og Kaptajnen krævede Skibets Udgifter (Arbejds løn, Liggedagspenge m. m.) paa ca. 700 Kr. godtgjort. Han nægtede at sejle, for Petersen & Albeck havde deponeret disse 700 Kr. hos Hoppe.

Pengene blev deponeret, men Petersen & Albeck erklærede, at disse Stridigheder var Firmaet uvedkommende. Man havde lejet et Skib paa under 200 Tons, og Stridighederne maatte være en Sag mellem Skibet og Forbundet. Der blev rejst Sng ved Sø- og Handelsretten om Tilbagebetaling af de nævnte 700 Kr. Skibsreder Bom hævdede under Sagens Behandling, at Angivelsen i Flagbogen var urigtig. Man havde flere Gange henstillet at faa Fejlen rettet, og dette er nu ogsaa sket.

Sø- og Handelsrettens Dom gik imidlertid Skibsrederen imod. Fagforbundet havde rettet sig efter Flagbogen, og Skibet havde sit Ansvar for Havnearbejdernes Optræden. Rederiet blev kendt pligtig til at samtykke i, at Skibsmægler C. Hoppe, Odense, udbetaler de deponerede 700 Kr. til Petersen & Albeck. Sagens Omkostninger skulde Rederiet betale med 100 Kroner.

Skibsreder Bom appellerede imidlertid Dommen til Højesteret, men Højesteret har nu stadfæstet Sø- og Handelsrettens Dom.

Svendborg Skonnert strandet

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, har modtaget Telegram om, at den 3-mastede Sk. »Elin« er strandet 15 Mil Syd for Memel. Skibet var paa Rejse fra Assens og København til Memel med en Ladning Byg. Skibet fores af Kaptajn J. Jørgensen.

Eksamensafslutning

Ved de i April Maaned afholdte Maskinisteksaminer i Aarhus og Odense har Eksamenresultatet været følgende: Til Motorpasserprøven i Aarhus indstillede sig 20 Eksaminander, hvoraf 19 bestod.

Til Motorpasserprøven i Odense indstillede sig 14 Eksaminander, som alle bestod.

Til Maskinpasserprøven i Aarhus indstillede sig 22 Eksaminander, hvoraf 18 bestod.

Til Maskinpasserprøven i Odense indstillede sig 7 Eksaminander, som alle bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen i Aarhus indstillede sig 49 Eksaminander, hvoraf 42 bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen i Odense indstillede sig 29 Eksaminander, som alle bestod.

Isforholdene

Danish Maritime Service meddeler: Telegram modtaget Mandag fra Firmaet O. W. Hæcklin & Co., Räfsö i Finland: Räfsö reopened.

Aarsberetning for Kjøbenhavns Maskinistekole

1936 er udsendt i disse Dage. Af Indholdet skal nævnes: Skolens Direktion, Lærerne, Skolens Formaal og Virksomhed. Plan over Undervisningen, Klassefordeling og Elevantal, Eksamenresultater, Undervisningstimal, Tilskud til Skolen, Statens Understøttelse til Eleverne, Legater, Præmier, Gaver, Almindelige Bemærkninger, Driftsregnskab m. m.

Det hedder bl. a.: Skolens Formaal er at undervise til de af Stat og Kommune paabudte Eksaminer og Prøver for Maskinister, Maskinpassere, Motorpassere, Kedelpassere og Elektro-Installatører.

Virksomheden har i Aaret 1936 omfattet Forberedelsen til følgende Eksaminer og Prøver:

1. a) Den almindelige Maskinisteksamen.
- b) Den udvidede Maskinisteksamen.
- c) Elektro-Installatørprøven for Maskinister.
- d) Motorpasserprøven.
2. Kedelpasserprøven.
3. Den kommunale Elektro-Installatørprøve.

Klassefordelingen og Elevantallet har været:

DAGSKOLE.	1. Semester		2 Semester	
	Antal Kl.	Antal Elev.	Antal Kl.	Antal Elev.
Den alm. Maskinisteksamen.				
Begynderhold	2	33	1	22
Eksamenshold	2	36	2	39
— (overført fra				
Aftenskolen	2	34	2	39
Den udvid. Maskinisteksamen.				
Begynderhold	3	63	2	47
Eksamenshold	2	47	3	59
Elektro-Installatørprøven for Maskinister	2	50	2	32
AFTENSKOLE.				
Den alm. Maskinisteksamen.				
Begynderhold	1	21	1	26
Møllehold	2	47	2	29
Elektro-Installatørprøven for Maskinister	1	21	1	21
Motorpasserprøven	1	4	1	10
Kedelpasserprøven	3	60	3	54
Den kommunale Elektro-Installatørprøve.				
Forberedelseshold	4	89	3	74
Eksamenshold	3	57	4	82
	28	562	27	534

Eksamenresultater ved de Handelsministeriet underlagte Eksaminer og Prøver har i 1936 været:

	Antal Eksam.	Best. Elever
Den almindelige Maskinisteksamen	146	111
Den udvidede Maskinisteksamen.		
Maskinfag	109	102
Hjælpefag	108	101
Elektroteknik	111	102
Elektro-Installatørprøven for Maskinister	98	84
Ialt	572	500
Motorpasserprøven	12	12

Fra Staten har Skolen i Aaret 1936 modtaget et ordnert Tilskud af Kr. 28,619,60.

Af Københavns Kommune har Skolen for Aaret 1936 modtaget et Tilskud af Kr. 6,885.

Frederiksberg Kommunalbestyrelse har tilstaaet Skolen et Tilskud af Kr. 1,000.

Fra »Tuborgfondet« har Skolen modtaget Kr. 2,000 til Anskaffelse af Maskiner og Apparater til det elektrotekniske Laboratorium.

Tillige modtager Skolen fra »Dansk Dampskibsrederiforening« et aarligt Tilskud paa Kr. 1,500 til Understøttelse af uformuende og flittige Elever, og endelig er der en Række Legater.

Nyt Motorskib til Fiskerikontrollen

Redningsdampren »Vestkysten« vil, naar det nye Redningsskib bliver færdigt, overgaa til Fiskerikontrollen. Her til kommer en Nybygning, en stor søgaaende Motorbaad med ret stor Haslighed, som skal være færdig i Slutningen af Aaret.

»Vestkysten« vil, naar den overlages af Fiskeridirektoratet, hovedsagelig komme til at udøve Kontrol med Fiskeriet i Østersøen, Storebælt og Øresund, bistaaet af en Række af Fiskerikontrollens mindre Motorbaade. Kontrol dampren »Falken«, der har Station i Nyborg, vil faa sit Omraade i de sydfynske Farvande og omkring Als og Lillebælt; ogsaa dette Skib vil faa underlagt en Del af Kontrollens Motorbaade. I Limfjorden, der ved Overtagelsen af »Vestkysten«, mister Dampren »Havørnen«, som skal sælges til Ophugning, vil dette Skib blive erstattet af en Række Motorbaade.

Paa Forslag af Landbrugsministeriet er der stillet et Beløb til Disposition til Bygning af det nye Motorfartøj til Fiskerikontrol-Tjenesten. Tegninger og Planer til dette Fartøj er under Udarbejdelse af Overskibsingeniør Aage H. Larsen i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, og i en nær Fremtid vil der blive indhentet Tilbud fra danske Værfter paa det nye Skib.

Det nye Skib faar en Længde af 18,2 Meter, Bredden bliver 3,2 Meter, og det skal bygges som Compositbaad, d. v. s. Træ paa Jernspant. I Forskibet bliver der Plads til 2 Mand og i Agterskibet Kahyt og 2 Kamre for Fører og Maskinmester. Foreren bliver en Fiskerikontrollør. I et Dækslus midtskibs bliver der Navigations- og Styrerum, og herunder ligger Maskinrummet. Drivkraften bliver en Dieselmotor paa 150 HK.; Skibets Fart bliver godt 12 Knob.

Eksamensafslutning

Torsdag den 22. April fandt den højtidelige Afslutning efter Eksamen paa Københavns Navigationsskole Sted i Overværelse af Kronprinsen, Navigationseksamenkommissionen, Bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme, Repræsentanter for Skibsfarten og de søfarendes Organisationer og Formanden for Sømandsforeningen af 1856.

Det var første Gang i Skolens Annaler, at Kronprinsen har overværet Eksamenafslutningen.

Til de forskellige Eksaminer var der fra Skolen indstillet i alt 77 Elever, deraf til Styrmandseksamen 28, hvoraf 25 bestod, til Skibsførerskamen 18, hvoraf 16 bestod, til Radioekspedientprøven 12, hvoraf 11 bestod, og til Radio-telefonprøven 11, som alle bestod. Resultaterne var:

	Kar.
Til Styrmandseksamen:	
Niels P. Christensen, København	106
Svend A. Christensen, Endrup	156
Svend Holm, Suldrup, Aalborg	142
Holger H. F. Ibsen, København	154
Skjold Johansen, Snekkersten	121
Victor Jørgensen, Aarhus	178
Karl H. Madsen, Hunnerup, Aarhus	154
Peter D. Nielsen, Svindinge	141
Willy C. T. Petersen, København	117
Arthur Pittelkow, Husum, Slesvig	148
Johannes P. Rasmussen, Søby	148
Anker P. Rothausen, Grumstrup	156
Peter B. Suszkiewicz, København	141
Henry J. Andersen, Storelinde	150
Carl J. C. Bayer, København	140
Hans K. Hansen, Aure, Maribo	121
Hans Hejde, Rørbæk, Maribo	146
Jakob H. Jakobsen, Fuirendal	126
Holger A. Jensen, Hals	164
Rudolf A. Muhldorff, Øde Forslev	164
Poul B. S. Petersen, Helsingør	113
Karno Rasmussen, København	156
Laurids Q. Rasmussen, Samsø	153
Emanuel H. Thygesen, København	138
Svend Wilken, Skive	174

For at bestaa kræves 87, højeste Karakter er 203.

Til Skibsførereksamen:	Kar.
Carl T. Christensen, Sønder Stenderup	93
Helge Andersen, Sandvig	119
Johannes A. P. Bergen, København	111
Christian O. Christiansen, Tikøb	143
Finn Hans Erch, Stubbekøbing	95
Hans H. Henriksen, Nørre Snede	137
Børge Jensen, Skelskør	101

Harry Larsen, Jetsmark, Hjørring	100
Georg K. H. V. Nielsen, Vejgaard	128
Hans C. M. Nielsen, Varde	97
Erik V. Pedersen, Esbjerg	132
Hans Villy P. Raun, København	105
Hertuf V. Rothausen, Grumstrup	101
William Stoustrup, Aalborg	111
Henry C. H. Weber, Berlin	88

For at bestaa kræves 84, højeste Karakter er 168.

Til Radioekspedient (R.E.) og Radiotelefoniproven (R.T.):

E. V. Fenger, København	R.E. 1ste Klasse
laCour, Draaby	R.E. 2den Klasse

Følgende Styrmand bestod med 2den Klases Certifikat:

Styrmand H. K. Carlsen, Hillerød	R.E.&R.T.
B. Forsberg, København	R.E.&R.T.
I. T. Hansen, København	R.T.&R.T.
I. P. Jansen, Kastrup	R.T.
A. Jelstrup, København	R.E.&R.T.
G. V. Nielsen, København	R.E.&R.T.
J. E. Petersen, Korsør	R.E.&R.T.
M. H. Sørensen, København	R.E.&R.T.
E. B. Thandrup, Rønne	R.E.&R.T.
J. A. Westergaard, København	R.E.&R.T.

Ved Præmieuddelingen modtog:

Styrmand Christian O. Christiansen, Skibsførerafdelingen, Richelieus Præmie for Flid, en Sekstant.
Styrmand Gert V. Nielsen, Radioafdelingen, Foreningen til Søfartens Fremme's Præmie, en Kikkert, og
Styrmand Victor Jørgensen, Styrmandsafdelingen, den af en Velynder af Navigatørerne udsatte Præmie, et Observationsur.

PERSONALIA

60 Aar

En i Søfartskredse kendt Mand, Skibsreder, Skibsfører T. Basse fyldte 27. April 60 Aar.

Skibsreder Basse kom som 14-aarig til Søs med de store Sejlskibe, og i 1902 tog han den næstbedste Skibsfører-eksamen paa Fano Navigationsskole.

Han blev derefter, kun 25 Aar gammel, straks Skibsfører i J. Lauritzens Rederi og var ansat her indtil 1926. I denne Periode kom han i Berøring med mange Mennesker, der lærte at sætte Pris paa ham for hans Retsind og rolige Omdømme.

I 1926 startede Skibsreder Basse sit eget Selskab, Dampskibsselskabet »Holland«, og indkøbte fra Sverige Damperen »Susaa«. Senere har det været Ejer af Damperne »Nivaa«, »Arnaa« og »Krusaa« og er nu Ejer af Damperne »Gudena« og »Kongea«. Endvidere er han korre-

sponderende Reder for Dampskibsselskabet af 1935, Akts., der havde de tre Nybygninger, Frugt-Motorskibene »Fort de France«, »Fort Richepanse« og »Fort Royal«.

Dødsfald

Den i Shippingkredse velkendte G. G. Salicath fra »The Baltic and International Maritime Conference« er død, næsten 79 Aar gammel. Den lille adrætte, hvidhaarede Mand var blevet en trofast Medarbejder i Conferencen, og de færreste vidste, at han havde en lang og interessant Karriere bag sig. Hans Livsgerning faldt i Rusland, bl. a. i dansk-russiske Rederier, men ved Revolutionen mistede han alt og kom her hjem som 60-aarig. Her blev han først ansat i Fragnævnet, og efter dets Ophævelse kom han til Conferencen, og han var afholdt blandt alle, han kom i Forbindelse med, ligesom han fulgte ualmindelig godt med i alt, hvad der skete indenfor Skibsfarten baade herhjemme og ude i Verden.

Dødsfald

En i Shippingkredse velkendt og meget afholdt Mand, Grosserer A. Th. Poulsen, er den 15. April afgaaet ved Døden efter kort Tids Sygeleje.

Grosserer Poulsen, der var født i Aarhus den 20. April 1870, kom efter sin Konfirmation i Lære hos Maskinfabrikant H. P. Jensen i Aarhus. Efter endt Læretid og efter at have taget Maskinisteksamen blev han ansat som Maskinmester i Dampskibsselskaberne »Carl«, »Skjold« og »Gorm«, indtil han i Aaret 1901 fik Ansættelse som Surveyor ved Lloyd's Register of Shipping i København. Han fraaadte denne Stilling som Senior Surveyor den 1. Juli 1919 og startede Firmaet Scandinavian Steel & Shipping Agency, som han med stor Dygtighed og Energi oparbejdede i de vanskelige Aar efter Verdenskrigen.

Grosserer Poulsen vil blive mindet af sine talrige Forretningsforbindelser i Shipping-Branchen, saavel her i Danmark som i Sverige, og af mange Venner i Udlandet, som han i Tidens Løb har forstaaet at knytte til sit Firma. Hans livfulde Personlighed vil blive savnet af alle, han har været i Berøring med.

Firmaet fortsættes som hidtil med den gamle Slab af Medarbejdere.

Sommervilla for Sølsker.

6 Værelers muret Villa nær Raageleje i ugenerle Omgivelser nord for Udsholt er til Overtagelse med Møbler, Sengetøj (ca. 10 Sengesteder), Baad etc. Villaen ligger helt ude paa Stranden og er enestaaende i sin Art.

Eva 1041 — Eva 3632

POSITIONSLISTE PR. 26. APRIL 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Goole 24.4.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Methil 24.4.
s.s. *Aaro* afg. Blaye 13.4. til Setubal.
s.s. *Aase* ank. Odense 21.4.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Santos 31.3. til Cabo Blanco.
s.s. *Absalon* afg. Gibraltar 17.4. til Kalundborg.
m.s. *African Reefer* afg. Santos 17.4. til Hamburg.
s.s. *Agnete* pass. Helsingør 19.4. p. R. t. Boston.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Alexandria 22.4. til Jaffa.
s.s. *Alabama* afgik Frederikshavn 20.4. til River Plate.
s.s. *Alf* ank. Blyth 22.4.
s.s. *Alfa* afg. Carrara 18.4. til Liverpool.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Göteborg 22.4. udg.
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 24.4. til Casablanca.
s.s. *Alice* ank. London 18.4.
m.s. *Almena* ank. New York 22.4.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Port Said til Marseilles 26.4. hjg.
s.s. *Alssund*, Andersen, afg. Norfolk Va. 25.4. til Gdynia.
m.s. *American Reefer* afg. Los Angeles 17.4. til Haifa.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. Los Angeles til Christobal 17.4.
m.s. *Anglo Mærsk* pass. La Coubre 22.4. p. R. t. Pauillac.
m.s. *Anna* ank. Gibraltar 10.4.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 9.4. til New York.
m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Cape of Good Hope p. R. t. Las Palmas 15.4. hjg.
s.s. *Anne* ank. Malta 20.4.
m.s. *Argentina* afg. Frederikshavn 20.4. til River Plate.
m.s. *Arizona* afg. Buenos Aires forv. 28.4. til Santos.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Halifax 16.4. til Bermuda.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Riga 22.4.
m.s. *Asbjorn*, Bjark, afg. Rotterdam 20.4. til Newark.
s.s. *Aslaug* afg. Alexandria 14.4. til Jaffa.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. New York 17.4.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Teneriffe 25.4.
s.s. *Astra* ank. Philadelphia 20.4.

m.s. *Australian Reefer* ank. Albany 22.4.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Finisterre p. R. t. Rotterdam 24.4. hjg.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Cape Vincent p. R. t. Algier 24.4. udg.
s.s. *Avance* afg. Kalundborg 20.4. til Svendborg.

B

s.s. *Belgien* afg. Kbhvn. 2.4. til Gdynia.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Aden 22.4. til Abadan.
s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 26.4. til Aalesund.
s.s. *Bertha* afg. Troon 22.4. til Danmark.
s.s. *Bes* pass. Spurn Point 25.4.
s.s. *Betty* afg. Gibraltar 22.4. til Cadiz.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Bordeaux 15.4.
s.s. *Birgitte* ank. Tyne 20.4.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Canary Islands 25.4. p. R. t. Dakar.
s.s. *Bodil* ank. Castellon 17.4.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Port Talbot 22.4. til Lissabon.
m.s. *Boringia*, Varing, afg. Rangoon til Singapore 24.4. hjg.
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. New York 17.4.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Seaham 24.4. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien* ank. Oslo 26.4.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Buenos Aires 22.4. til Hamburg.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Milos 20.4.
s.s. *Britta* opbragt Ceuta 24.
s.s. *Broholm* ank. Leixoes 11.4.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Stugsund 26.4. til Härnösand.
s.s. *Brynhild* afg. Danzig 22.4. til Preston.

C

m.s. *California* afg. Stavanger 23.4. til River Plate.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Kbhvn. til Hull 25.4. udg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Talcahuano 16.4. p. R. t. Rio de Janeiro.
s.s. *Carmen* ank. Marseilles 15.4.
m.t. *Caroline Mærsk* pass. Dungeness 15.4. p. R. t. Tampico.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27. 4. 37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	453,75	AMSTERDAM.....	248,85
BERLIN.....	182,35	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	20,25	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,70	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,95	PRAG.....	15,95
ROM.....	24,15	WARSAWA.....	86,55

s.s. *Gerda Toft* forv. afg. Caronja 27.4.
 s.s. *Charkow* afg. Esbjerg forv. 28.-29.4. til København.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Shanghai 21.4. til Cebu.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Marseilles 21.4. til Haifa.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Raumo for Malmö 25.4. udg.
 m.s. *Chr. Holm* pass. Æquator 38 w. 23.4. p. R. t. Talara.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Louisburg 13.4. til Gdynia.
 m.s. *Chr. Suss*, Clausen, ank. Cape Thevenard 17.4.
 s.s. *Christiansborg* ank. Albany 16.4.
 s.s. *Cimbria* ank. Methil 25.4.
 s.s. *Clara Clausen* ank. Lübeck 21.4.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Boston 16.4. til Port Vendres.
 m.s. *Columbia*, Mullertz, afg. Wanganui 18.4.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Port Sudan 21.4.

D

s.s. *Dagmar* ank. København 25.4.
 s.s. *Dagmar* ank. Valencia 19.4.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aalborg 21.4. til Bremen.
 s.s. *Dania* ank. Hamburg 26.4.
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 24. 4. til England.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Suez til Aden 22.4. udg.
 s.s. *Delaware* ank. Portland, Me. 26.4.
 s.s. *Dorrit* ank. Pasajes 17.4.
 s.s. *Dorthea* havarede ved Skagen 22.3.
 s.s. *Douro* ank. Göteborg 27.4.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Havre 7.4. til Philadelphia.
 s.s. *Edith* afg. Algiers 22.4. til Oran.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Dunkirk 17.4.
 s.s. *Effe Mærsk* ank. Bordeaux 15.4.
 s.s. *Egholm* ank. Danzig 26.4.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 21.4. p. R. t. London.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. San Fransisco 11.4. til Curacao.
 s.s. *Elisabeth* pass. Southend 22.4. p. R. t. Warkworth.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Tyne 3.4. til Windsor (NS.)
 s.s. *Ellen* pass. Helsingør 21.4. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 23.4.
 s.s. *Else* pass. Spurn Head 22.4. p. R. t. Oxelösund.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Aalborg 22.4.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Rotterdam 21.4.
 s.s. *Emanuel* ank. Svendborg 17.4.
 s.s. *Energi* afg. Svendborg 24.4. til Methil.
 s.s. *England* ank. Stettin 23.4.
 s.s. *Enigheden* forventes ank. Burntisland 27.4.
 s.s. *Erik Boye* afg. Lisbon 6.4. til Wilmington.
 m.s. *Erria*, Dahl, pass. Gibraltar p. R. t. London 24.4. hjg.
 s.s. *Erindring* ank. Strømstad Distrikt 23.4.
 s.s. *Erna* afg. Cardiff 18.4. til Las Palmas.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Seville 24.4.
 s.s. *Ester* pass. Beachy Head 23.4. p. R. t. Plymouth.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 17.4. p. R. t. Fort de France.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Punta Arena 23.4. udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Livorno 22.4.
 m.s. *Fano*, oplagt.
 s.s. *Finland* ank. Danzig 19.4.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Port Swettenham til Singapore 26.4. udg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Kap Carveiro 26.4.
 s.s. *Frankrig* ank. Immingham 22.4.
 s.s. *Fredensborg* ank. Kbhvn. 21.4.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Huelva 23.4.
 s.s. *Freya* pass. Helsingør 20.4. til Riga.
 s.s. *Frida* afg. Cristobal 17.4. til New York.
 s.s. *Frøde* afg. Neufahrwasser 19.4. til Albany.
 s.s. *Fylla* afg. Casablanca 17.4. til London.

G

s.s. *Garonne* ank. Riga 24.4.
 s.s. *Georgia* afg. Madeira 20.4. til København.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 22.4. p. R. t. London.
 s.s. *Gerda* afg. Sete 20.4. til Valencia.
 s.s. *Gerda Toft* forv. afg. Corunna 27.4.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Manila 19.4.
 s.s. *Gorm* ank. Gevle forv. 27.4.
 s.s. *Grete* afg. Marseilles 18.4. til Valencia.
 s.s. *Grete Mærsk* ank. Christobal 20.4.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, afg. Newcastle 17.4.
 s.s. *Gudena* pass. Helsingør 16.4.

s.s. *Gudrun* pass. Ushant 17.4. p. R. t. St. Vincent (C.V.)
 s.s. *Gudrun Mærsk* pass. Spurn Head 22.4. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Gunhild* pass. Cuxhaven 21.4. p. R. t. Ireland.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Bordeaux 20.4.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Saigon 5.4.
 s.s. *Gyda* afg. Alexandria 21.4. til Haifa.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Lemvig 23.4.
 s.s. *Hafnia* ank. Grangemouth 23.4.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Rotterdam 20.4.
 s.s. *Halfdan* ank. Bordeaux 26.4.
 s.s. *Hans Broge* pass. Dover 23.4. p. R. t. Kalundborg.
 s.s. *Hans*, From, ank. Odense 28.4.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Trinidad 16.4.
 s.s. *Harald* afg. Cardiff 21.4. til Algiers.
 s.s. *Harriet* afg. Gibraltar 18.4.
 s.s. *Helene* ank. Amsterdam 21.4.
 s.s. *Henning Mærsk* pass. Havre Rds. 10.-11.4. p. R. t. Curacao.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Lübeck 20.4.
 s.s. *Herdis* ank. Jaffa 12.4.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. La Coubre 21.4. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Hilde* ank. Jaffa 12.4.
 s.s. *Hindholm* ank. Manchester 25.4.
 s.s. *Holland* ank. Oslo 19.4.
 s.s. *Horsia* ank. Kbhvn. 20.4.
 s.s. *Hroar* afg. København 27.4. til Helsingør.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Danzig 17.4.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Colombo 24.4. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Nemours 25.4.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Manchester 21.4.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Kbhvn. 17.4. til Ventspils.
 s.s. *Inger* ank. Vigo 18.4.
 s.s. *Inger Toft* forv. afg. New Port 27.4.
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. Nicolaieff 8.4.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 25.4. til Blyth.
 s.s. *Ivar* afg. Norfolk, Va. 26.4. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* afg. København 26.4. til Liepaja.
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. Casablanca 16.4. til Saffi.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Corpus Christi 1.4. til Göteborg.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Oran 25.4. til Dunkirk.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Yokohama til Kobe 24.4. udg.
 s.s. *Jenny* afg. Oran 12.4. til Liverpool & Manchester.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Bordeaux 17.4. til Safi.
 s.s. *Johanne* pass. Spurn Head 21.4. til Kbhvn.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Gibraltar 21.4. til Hull.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 26.4.
 s.s. *Jonna* afg. Flushing 21.4. til Hamburg.
 s.s. *Juliane* pass. Gibraltar 19.4. p. R. t. Brest.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Hamburg 25.4. udg.
 s.s. *Jutta* afg. Kotka 19.4. til Bristol.
 s.s. *Jytte* ank. Tees 21.4.
 s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 26.4.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Porto Flavia 18.4.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Suez 25.4.
 s.s. *Karen* afg. Marseilles 16.4. til Valencia.
 s.s. *Karen Toft* ank. Amsterdam 23.4.
 s.s. *Karla* ank. Kotka 19.4.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 20.4.
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Tampico 14.4.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Ushant 13.4. p. R.t. Sete.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 17.4. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* afg. Susa 14.4. til Granton.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Rotterdam 8.4.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Vejle 26.4.
 s.s. *Knud* ank. Swansea 25.4.
 s.s. *Knud Villemoes* pass. Helsingør 23.4.
 s.s. *Knut* afg. Sete 12.4. til Castellon.
 s.s. *Krusaa* afg. Aarhus 2.4. til Danzig.

L

s.s. *Laila* 21.4. ank. til Reparation paa Helsingør Skibsværft efter Brand 11.3.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Port Said 25.4. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Lagos 11.4.
 s.s. *Laura* ank. Santos 21.4. pass. Hamburg.
 s.s. *Laura Mærsk* afg. Zeebrugge 22.4. til Fredericia.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Balboa 21.4.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Danzig 19.4.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Said 16.4. til America.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Zeebrugge 24.4.
 s.s. *Lilleborg* afg. London 26.4.
 s.s. *Lilian* ank. Kotka 18.4.
 s.s. *Lily* pass. Ushant 22.4.
 s.s. *Linda* afg. Gibraltar 22.4. til Jaffa.
 s.s. *Lise* ank. Marseilles 10.4.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 26.4.
 s.s. *Lotte* afg. Danzig 19.4. til Riga.
 m.s. *Louisiana* ank. København 27.4.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Lundby*, Lohse, ank. San Pedro 24.4.
s.s. *Lynes* pass. Donnet Head 24.4.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 9.4. til Ardrossan.
s.s. *Magnus* afg. København 27.4. til Dunkirk.
s.s. *Maine* ank. Aarhus 27.4.
s.s. *Maja* pass. Brunsbüttel 21.4. p. R. t. Gdynia.
m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Sabang p. R. t. Singapore 25.4. udg.
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Helsingør 27.4.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dakar 15.4.
s.s. *Margrete* pass. Gibaltar 18.4. p. R. t. Gdynia.
s.s. *Margrethe* afg. København 24.4. til London.
s.s. *Marianne* pass. Hirtshals 21.4. p. R. t. Stansgate.
m.l. *Marie Mærsk* ank. Swansea 21.4.
s.s. *Marie Toft* ank. Port Talbot 14.4.
s.s. *Marna* afg. New York 17.4. til Guayaquil.
m.s. *Marocco* pass. Hirtshals 27.4. Kl. 14.30 p. R. t. København.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. London 26.4.
s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Philadelphia 20.4.
s.s. *Marx* ank. Brussels 19.4.
s.s. *Maryland* ank. Rosario 25.4.
s.s. *Malhilde Mærsk* afg. Antwerp 19.4. til Malta.
m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Rotterdam 24.4. hjg.
s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 21.4.
s.s. *Michael Jebsen* afg. Bangkok 6.3. til Hongkong.
s.s. *Minsk* ank. Kotka 27.4.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Aarhus 25.4.
s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Saxkøbing 27.4.
s.s. *Najaden* ank. Klaipeda 20.4.
s.s. *Nancy* pass. Brunsbüttel 20.4. p. R. t. Kiel.
s.s. *Nerna* ank. Hartlepool 22.4.
s.s. *Nevada* afg. Bahía 19.4. til Madeira.
m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Gibaltar 21.4. p. R. t. Djibouti.
s.s. *Niel Mærsk* afg. Boston 21.4. til Shanghai.
s.s. *Niels R. Finzen* afg. Riga 15.4. til Garston.
s.s. *Niobe* ank. Palermo 19.4.
s.s. *Norco* ank. Tyne 17.4.
m.s. *Nordbo* afg. Port Alberni 25.3. til Adelaide.
s.s. *Nordborg* ank. Kaolakh 26.4.
s.s. *Nordby* afg. London 22.4. til Kbhvn.
m.s. *Nordfarer* afg. Aberdeen (Wash.) 26.3. til Shanghai.
m.s. *Nordhavet* ank. Kobe 20.4.
m.s. *Nordhval* afg. Manila 9.4. til San Francisco.
m.s. *Nordkap* afg. Santos 21.4. til Buenos Aires.
s.s. *Nordlys* afg. Rosario 14.4. til New York.
m.s. *Nordpol* ank. Moji 23.4.
m.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Maranhao 25.4.

O

s.s. *Olaf* ank. Danzig 24.4.
s.s. *Olya* ank. Helsingør 22.4.
s.s. *Oluf Mærsk* ank. Malta 19.4.
m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. New York 18.4.
m.s. *Oregon* afg. Nakskov 8.4. til River Plate.
s.s. *Orion* afg. Caibarien 20.4. til New York.
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Korsør 24.4.
s.s. *Otto Petersen* afg. New York 13.4. til London.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Burntisland 18.4.
s.s. *P. N. Damm* ank. New Orleans 16.4.
m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Nakskov 14.4.
s.s. *Paris*, Poulsen, afg. Casablanca 22.4. til London.
s.s. *Paula* pass. Helsingør 23.4. p. R. t. Stockholm.
m.s. *Peru*, Juul Christensen, afg. Dairen til Australien 17.4. udg.
m.s. *Peter Mærsk* ank. Kobe 20.4., pass. Cebu.
s.s. *Polly* ank. London 23.4.
s.s. *Poul Møller*, Schröder, ank. Aarhus 28.4.
s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Kbhvn. 23.4.

R

s.s. *Randi* ank. Sete 20.4.
s.s. *Riga* ank. Kbhvn. 15.4.
s.s. *Rigmor* ank. Odense 21.4.
s.s. *Rita Mærsk* ank. Cardiff 18.4.
s.s. *Rita* afg. København 27.4. til Hamburg.
s.s. *Robert* pass. Dungeness 19.4. til Seville.
s.s. *Robert Mærsk* afg. Barry 15.4. til Port Said.
s.s. *Rosenborg* ank. Ghent 23.4.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 26.4. til Skien.
s.s. *Sally Mærsk* afg. Rotterdam 4.4. til Trinidad.
s.s. *Sansø*, Pedersen, ank. Immingham 26.4.
s.s. *Scandia* afg. Randers 26.4. til Gdynia.
s.s. *Scotia* ank. Gdynia 25.4.
s.s. *Seine* ank. København 27.4.
s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Louisburg 26.4.
m.s. *Sessa* afg. Callao 21.4. til Chile.
s.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Melbourne 23.4. udg.
s.s. *Signe* pass. Dungeness 21.4. p. R. t. Bayonne.
s.s. *Sigrid* afg. Hartlepool 21.4. til Korsør.
s.s. *Sigrun* ank. Aarhus 25.4.
s.s. *Silkeborg* ank. Fredericia 24.4.
s.s. *Skaane*, Hansen, afg. Seville 24.4.
s.s. *Skagerak* afg. Burntisland 21.4. til Kiel.
s.s. *Skandia* ank. Rio de Janeiro 27.4.
s.s. *Skjold* ank. Danzig 26.4.
s.s. *Skodsborg* pass. Kbhvn. 26.4.
s.s. *Sleipner* afg. København 27.4. til Gdynia.
s.s. *Sonja Mærsk* ank. Svendborg 16.4.
s.s. *Sophie* ank. Svendborg 16.4.
s.s. *Stadion II* afg. Stettin 27.4. til København.
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Rotterdam 23.4.
s.s. *Stella* pass. Helsingør 19.4. p. R. t. Kalmar.
s.s. *Stensby*, Eggers, pass. Panama 23.4. p. R. t. San Pedro G. O.
m.s. *Stjerneborg* afg. Westminster 17.4.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Helsingør 24.4.
s.s. *Susan Mærsk* pass. Gibaltar 23.4. p. R. t. Marseilles.
s.s. *Svanhild* ank. Houston 23.4.
s.s. *Svanholm* ank. Danzig 22.4.
s.s. *Svava* ank. Antwerpen 25.4.
s.s. *Svend Pii* afg. Freetown 16.4. til Abonema.
s.s. *Søborg* afg. Nantes 24.4.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 21.4. til København.
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. New York 23.4.
m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Kobe 21.4.
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Morliux 28.4.
s.s. *Tekla* afg. St. John (N.B.) 20.4. til Preston.
s.s. *Tennessee* ank. New York forv. 27.4.
s.s. *Thyra* ank. Shareham 16.4.
m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 21.4. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Tomsk* afg. Oran 27.4. til Algier.
m.s. *Tonking*, Berg, ank. Hull 15.4. hjg.
s.s. *Tove* afg. Fredericia 22.4. til Licpaja.
s.s. *Transporter* ank. Sunderland 19.4.
s.s. *Trio*, Svane, ank. Kbhvn. 28.4.
s.s. *Trondhjem* afg. København 26.4. til Stettin.
s.s. *Tula* afg. København 24.4. til Antwerpen.
m.s. *Tunis* ank. Catania 26.4.
s.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 23.4. til New York.

U

s.s. *Uffe* afg. København 24.4. til Manchester.
s.s. *Ulla* ank. Santos 21.4., pass. Rio de Janeiro.
s.s. *Ulrik Holm* afg. Susak 9.4. til Oran.
s.s. *Uranienborg* ank. Charleston 24.4.

V

s.s. *Valborg* afg. Svendborg 17.4. til Raumo.
s.s. *Vendia* afg. Goole 24.4. til Køge.
s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Newport 22.4.
s.s. *Victoria* ank. Methil 23.4.
s.s. *Viola*, pass. Dungeness 23.4.
s.s. *Viborg* ank. Kbhvn. 24.4.
s.s. *Virginia* afg. Madeira 21.4. til København.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. New Plymouth 24.4.
s.s. *Wilh. Colding* pass. Ushant 22.4. p. R. t. London.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 24.4. til Dieppo.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 27.4. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Setubal 15.4.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Waasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S**STEVEDORE**Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
537 & 4055 Mandsresch

Aalborg

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

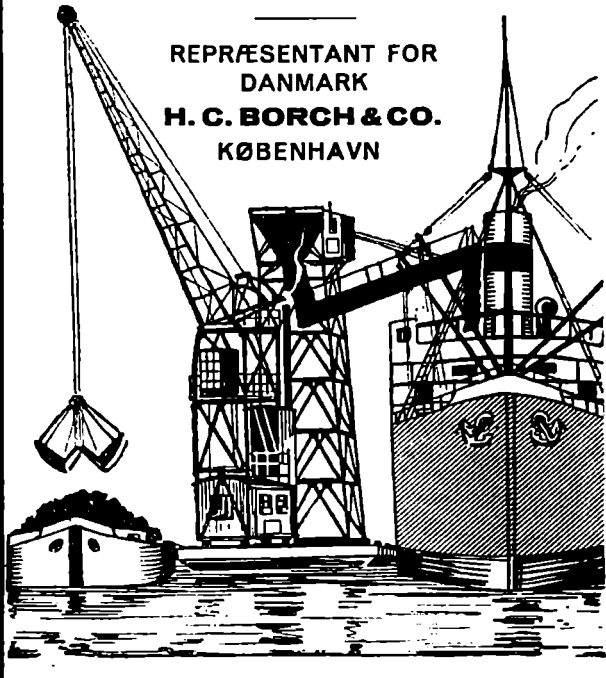
DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**
KØBENHAVN**DET FORENEDE FÆRGESELSKAB**

anbefaler sig med

MOTORBAADEtil Proviant, Stores, Færge samt
Trosseføring, overalt i Havnen
og paa Rheden.Kontor
Nordre Toldbod
København K.
Telefoner Central
4582 & 10562**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13779.**VINKE & CO.**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkeco 24880 (3 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

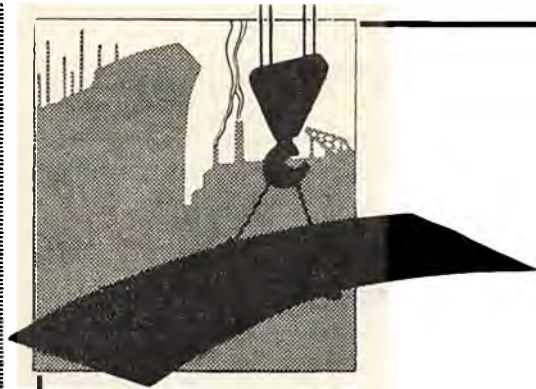


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



NYBYGNINGER
REPARATIONER

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr. Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.:

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
31, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner
Kulsyre-Indslukningsanlæg
Brændalarmeringsanlæg
Oliefyrringsanlæg
Staalpropeller
Oliefiltre
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre
Evaporatorer
Armatør
Pumper
Ventilatorer
etc.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FAABORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FREDERICIA

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

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

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 06 464

KJØGE

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

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

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

AARHUS

KORSØR

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

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

RANDERS

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

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

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

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

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

ASSENS

RUDKØBING

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

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

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 189 - 173

BANDHOLM

SKIVE

P. F. CLEEMANN
ETABLERET 1879
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AABENRAA

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 19

TORSDAG 6. MAJ 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

IKKE INTERVENTIONSKOMITEEN OG SKIBSFARTEN PAA SPANIEN

Danmark, Norge, Sverige og Finland indbragte forleden en Klage over General Francos Beslaglæggelse af skandinaviske Skibe for Ikke-Interventionskomiteén.

Som bekendt er Klagen allerede fremsendt til General Franco i Form af en officiel Protest, men ikke desto mindre meddeles det, at saavel en dansk som en svensk Damper er blevet standset af de nationalistiske armerede Trawlere og indbragt til Ceuta.

De skandinaviske Landes Protest vil ikke straks blive drøftet af hele Ikke-Interventionskomiteén. Den svenske Minister i London, Baron Palmstierna, der er permanent Medlem af Ikke-Interventionskomiteéns Underkomité, mødte sammen med den danske Minister, Grev Ahlefeldt-Laurvig, den norske Minister, Hr. Colbran og den finske Minister Gripenberg og overbragte Klagen. De fire Ministre fremstillede deres Sag under eet og foreslog, at de engelske, tyske, franske og italienske Krigsskibe, der i Øjeblikket udøver Patrouilletjeneste ved de spanske Kyster for at hindre Landsætningen af Krigsmateriel og Tropper, ogsaa intervenserer for at beskytte Skibe, der tilhører de 27 Ikke-Interventionsmagter.

Det menes imidlertid, at Ikke-Interventionskomiteén i London vil modsætte sig, at der overdrages de patrouillerende Krigsskibe en saadan Funktion, og at man vil opfordre de smaa Lande til at beskytte deres egne Handelsskibe med deres egne Krigsskibe.

SVERIGES UDENRIGSMINISTER OG SITUATIONEN

Den svenske Udenrigsminister Sandler holdt forleden et Foredrag, hvori han kom ind paa en Række aktuelle internationale Problemer. »Strømvekslinger og aktuelle Tendenser inden for Udenrigspolitikken« kaldte Ministeren sit Foredrag.

— Som i et Kaleidoskop veksler Konstellationerne i det udenrigspolitiske Verdensbillede, begyndte han, og omtalte derefter en Række europæiske Spørgsmaal, idet han bl. a. erklærede, at der i det komplicerede internationale Milieu, i hvilket Statsledelserne nu arbejdede, mærkedes en stigende Forstaaelse af Værdien af, at et Antal Stater kunde forventes at indtage en neutral og upartisk Holdning til Konfliktspørgsmaal mellem Stormagterne.

Sandler udtalte videre: — For den alliancefrie Gruppe rejser der sig i det mindste tre betydelige Emner for indbyrdes Drøftelse og Samvirke, nemlig visse Spørgsmaal i Forbindelse med en Reform af Folkeforbundspagten, Spørgsmaalet om et eventuelt Initiativ med Hensyn til Rustningskontrollen og hele det Kompleks af økonomiske Spørgsmaal, der ganske kort betegnes som Oslo-Politikken.

Med Hensyn til Oslo-Politikken behøver jeg ikke i Dag nærmere at dvæle ved denne. Jeg understreger blot, at hvis Oslo-Staterne skal gøre en virksom Indsats i en videre Kreds, er deres bedste Forberedelse, at de kan gøre noget inden for deres egen rKeds.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Rustningskontrol-

len henviste Sandler til, at der fra svensk Side var blevet udkastet den Tanke, at de mindre Stater, der i Genève har vist disse Spørgsmaal særlig Interesse, fik Anledning til i Fællesskab at undersøge, om de fandt det formaalstjenligt mellem sig indbyrdes at afslutte en Overenskomst, gennem hvilken der kunde vindes Erfaringer med Hensyn til en international Rustningskontrol.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om en Reform af Folkeforbunds-Pagten udtalte Sandler, at Sveriges aktive Deltagelse i Arbejdet for en saadan Reform fandt Sted ud fra Ønsket om at kunne gøre en Indsats for et funktionsdueligt Folkeforbund. Tidligere Erfaringer havde vist, at Forestillinger om, at man skulde kunne erstatte nationale Forsvarsmidler med internationale Pagtgarantier, i hvert Fald i den nuværende Situation var ubegrundede.

Sandler udtalte videre, at den svenske Udenrigspolitik gik ud paa med det aktive Medlemskab af Folkeforbundet at forene en neutral Holdning til stridende Stormagtsinteresser og en vis Utilbøjelighed til at paa tage sig Forpligtelser, som forplumrede denne Holdning, samt et Forbehold, motiveret af Folkeforbundsmaskineriets usikre Virkemaade, om i fremtidige Konfliktssituationer at ville vælge Neutralitetens Vej.

Sandler omtalte de Krav, som fra visse Sider blev fremsat, om, at Sverige skulde vælge mellem Folkeforbundet eller ubetinget Neutralitet. Han pegede i denne Forbindelse paa, hvad en ubetinget svensk Neutralitet vilde betyde for den nordiske Solidaritet.

Har De, som raaber paa ubrydelig Neutralitet, tænkt paa, hvordan vort Forhold til Nabolandene vil være, hvis noget af disse kommer i Nød?

Der foreligger her en Sammenhæng mellem Neutralitet og Forsvarsalliance, som umiddelbart aktualiserer det sidstnævnte Spørgsmaal.

Under de nuværende Forhold anser jeg, udtalte Sandler videre, det nødvendigt som Følge af Situationen, at de baade regner med den Eventualitet, at Folkeforbundet fungerer efter sin Bestemmelse i et kritisk Øjeblik, og er beredte paa, at det gaar i Stykker i kæmpende Koalitioner. Vi maa i denne Henseende reservere os vor Handlefrihed.

Den Udtalelse af Udenrigsminister Sandler, man dog først og fremmest hefter sig ved er denne: Stærke Kræfter søger at forhindre den »næste Krig«.

KONTROLLEN MED SKIBSFARTEN PAA SPANIEN

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler følgende i Forbindelse med Bekendtgørelse af 17. April om Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien:

Ifølge telegrafisk Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er Dover og ikke The Downs udset til Kontrolhavn for Skibe, som passerer den engelske Kanal paa Rejse til spansk Havn fra Havne nord for Dover og som ikke før Anløb af spansk Havn passerer Gibraltarstrædet.

Skibe, der skal have Kontrolofficerer ombord, maa ved Ankomsten til Bølgebryderen ved Dover telegrafisk melde sig til Administrator, Telegramadresse: Espanobsea Dover.

KULIMPORTEN

Paa Grundlag af den officielle danske Handelsstatistik foreligger der nu for 1. Kvartal i Aar, sammenlignet med 1. Kvartal i Fjor, en Oversigt over den danske Kulimport. Oversigten viser for det første, at vor Kulimport nu er bragt fuldtud paa Niveau med, hvad Tilfældet var i Fjor. I 1. Kvartal i Aar indførte vi ialt 989,595 Tons Kul mod tilsvarende i Fjor 989,396 Tons. Dernæst viser Oversigten, at vi trods de betydelige Leveringsvanskeligheder, der er konstateret i England, alligevel i Aar har aftaget flere engelske Kul end i tilsvarende Periode i Fjor. Vi aftog i Aar i de 3 Maaneder 742,481 Tons Kul fra England og Skotland, mens Tallet i Fjor var 681,173 Tons, — altsaa en ikke ubetydelig Stigning. Karakteristisk er det, at Tilførslerne fra Tyskland samtidig viser ret stærk Nedgang, fra 207,055 Tons i Fjor til 171,911 Tons i Aar og Tilførslerne fra Polen til Danzig ligeledes Nedgang, fra 90,684 Tons i Fjor til 75,197 Tons i Aar.

Fra dansk Side kan man vedvarende overfor England hævde med stor Styrke, at vi mere end rigeligt opfylder vore Forpligtelser til at aftage de 80 pCt. af vor Kulimport fra England.

SKIBSFARTSLOVE I U. S. A.

Der blev i U.S.A. vedtaget en Række Love, som har til Formaal at genopbygge den amerikanske Handelsflaade, forbedre Arbejds- og Leveforhold ombord og hidføre en større Sikkerhed til Søs.

Den vigtigste var *The Merchant Marine Act of 1936*, der antagelig vil danne Grundlaget for en udvidet og moderne Handelsmarine. Loven skal administreres af *The United States Maritime Commission*, bestaaende af fra 3 til 5 Medlemmer. Kommissionen træder i Stedet for *The Shipping Board*, *The Shipping Board Bureau* og *The Merchant Fleet Corporation*. De gamle Laan til Skibsbygning og de gamle Postbefordringskontrakter fra 1928 skal ophøre, og i Stedet faar man Subsidier baade til Skibsbygning og til Skibenes Drift.

Ved Nybygninger skal Subsidier modsvare Forskellen mellem, hvad Skibet vilde koste, dersom det blev bygget ved et af de større udenlandske Værfter, og hvad det koster at bygge det der i Landet. Subsidiet ved Driften skal modsvare Forskellen mellem, hvad de udenlandske Skibe, som konkurrerer i samme Fart, koster i Drift, og det Beløb, som det amerikanske Fartøjs Drift koster. Loven indeholder detaillerede Bestemmelser om Kontrol. Kommissionen skal ogsaa undersøge Forhøringsforhold, Hyreforhold og Arbejdsforhold ombord i de subsidierede Skibe.

En anden Lov, som blev vedtaget i 1936, er »*an act amending the La Folette Seamen's law to promote the welfare of American seamen in the Merchant Marine of the United States*«. Denne Lov bestemmer, at ethvert amerikansk Skib paa 100 Brutto Tons eller mere i Udenrigsfart eller Kystfart skal have en Besætning, hvoraf 75 pCt. skal kunne forstaa Engelsk. Af Dæksmandskabet, bortset fra Officererne, skal mindst 65 pCt. ikke have mindre Kvalifikationer end Matroser. Desuden maa 75 pCt. af Mandskabet, foruden Officererne, være amerikanske Borgere. Paa subsidierede Skibe maa fra 80 pCt. til 100 pCt. af Besætningen være amerikanske Borgere, alt efter Skibets Art.

Som Følge af den strengere Kontrol med Sømændenes Kvalifikationer, bl. a. Indførelse af »*Continuous discharge books*« samt begrænset Forhyring af udenlandske Sømænd i amerikanske Skibe, ventes for faa kvalificerede Matroser. I de senere Maaneder har Knapheden allerede gjort sig gældende, hvilket tilskrives Mangel paa Rekrutter til Handelsflaaden under Depressionen samt den Omstændighed, at der ikke er nogen organiseret Undervisning af Sømænd for oversøisk Fart. For at rette paa sidstnævnte Forhold har Handelsministeren godkendt Skoleskibe, som nu holdes af Staterne New York, Massachusetts, Pennsylvanien og Californien. Lærlinge, som har gennemgaaet Kursus ved disse Skoleskibe, kan godkendes som Matroser, naar de efter Kursus'et har faret til Søs i 12 Maaneder.

KJØBENHAVNS
FRIHAVNS-AKTIESELSKAB

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab afholdt ordentlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Holten-Bechtolsheim. Bestyrelsens Formand, Grosserer Ernst Meyer, aflagde Beretning og Regnskab.

Der har været Fremgang i Trafiken paa Frihavnen i 1936 sammenlignet med 1935. Fremgangen skyldes Korn- og Foderstofimporten, der navnlig i Aarets sidste Del steg betydeligt paa Grund af den mindre gode Høst; Stykgodstrafiken har derimod været i nogen Tilbagegang. Stigning af Driftsudgifterne har imidler-

tid bevirket, at Driftsoverskudet ikke er steget tilstrækkeligt til, at foregaaende Aars Dividende — 5 pCt. — kan forøges.

I Anledning af Lov om Tilsyn med private Pensionskasser føres der for Tiden Forhandlinger med Handelsministeriet og Forsikringsraadet om Afpasning af Selskabets Pensionsreglement i Overensstemmelse med Loven og om eventuelle Dispensationer fra denne. Forhandlingerne ventes afsluttet inden indeværende Aars Udgang.

Aaret har ikke budt paa større Begivenheder; om Nyanlæg eller -anskaffelser af større Omfang har der saaledes ikke været Tale.

	1935	1936
Indkomne Skibe og Pramme	4236	5089
Indførsel med Skibe og Pramme fra Udlandet af Korn, Oliefrø, Foderstoffer, Træ og Stykgods	2,222,785 NRT.	2,497,317 NRT.
Udførsel fra Frihavnen med Skibe og Pramme til Udlandet af samme Varer	7,00,507 Tons	755,361 Tons
Arbejdsløn ved Losning, Indladning og Udlevering af Varer	134,615 Tons	140,800 Tons
Jernbanetrafiken, ind- og udgaaende Vogne	2,190,807 Kr.	2,244,170 Kr.
Frihavns Elektricitetsværk	11,053 med 130,949 Ts.	11,331 med 135,416 Ts.
Antal Ekspeditioner paa Ekspeditionskontorerne for Korn og Foderstoffer og Stykgods samt paa Toldbodens Formandskontor	1,295,630 kWh.	1,397,360 kWh.
	256,538 Stk.	243,366 Stk.

Aarets Brutto-Indtægt har været 4,855,079 Kr. og den samlede Indtægt 5,157,041 Kr. Efter Afholdelse af Honorarer, Skatter, Vedligeholdelse og Driftsudgifter m. m. tilsvares Københavns Havnevesen 215,314 Kr., Reserve- og Fornylsesfonden 53,793 Kr.,

Pensions- og Understøttelsesfonden 95,000 Kr., hvorefter Aktionærernes Andel i Overskudet bliver 208,724 Kr. Der udbetales 5 pCt. i Udbytte, og Resten overføres til Aktionærernes Konto.

GULDPROBLEMET

I den senere Tid er der sket en bemærkelsesværdig Kursændring: — Guldprisen er begyndt at falde.

Pr. 31. December 1936 var London-Noteringen for Guld 141s. 7d. pr. Ounce. Endnu gennem de første Maaneder af Aaret fortsattes Prisstigningen, og pr. 31. Marts var London-Noteringen oppe paa 142s. 2¹/₂d. Derefter intraadte Strømkæntringen, — pr. 19. April var Prisen faldet til 141s. og 2d. og pr. 26. April yderligere til 140s. 9¹/₂d.

Spørgsmaalet er derefter, hvad Aarsagerne er til dette Prisfald.

Udbudet af Guld i Øjeblikket er sikkert for stort, navnlig fra Sovjet. Dette Land har gennem det sidste Aars Tid forceret sin Guldproduktion saa stærkt, at den nu nærmer sig Guldproduktionen i Sydafrika, hvor Produktionen i øvrigt ogsaa er stigende. Fortsætter Sovjet med en saa stærk Forcing af Guldproduktionen, som Tilfældet har været det sidste Par Aar, er der Grund til at tro, at Sovjet kommer paa Højde med Sydafrika. Hovedparten af Sovjets Guld er — via London — gaet til U.S.A. og sælges for Størstedelens Vedkommende simpelthen som en Vare, — dels fordi man i Rusland ønsker snarest at komme af med det, fordi det under eventuelle Krigsforhold kunde være vanskeligt at faa det eksporteret, dels fordi man i Rusland ønsker at sikre sig store Reserver i Dollars.

Det store Udbud af Guld har trykket Noteringerne paa Guld i London. Derimod ikke i U.S.A., idet den Guldpolitik, Staterne driver, vedvarende fastholder den hidtidige Ordning, at Guldprisen er fikseret til 35 Dollars pr. Ounce Guld.

Et Spørgsmaal er, om ikke den Situation, der derigennem udvikler sig, kan komme til at nødvendiggøre en Ændring i Staternes hele Guldpolitik. Præsident Roosevelt kan ganske vist ikke uden en ny Lov foretage den Dollars-Opkrivning, der bedst og sikrest kunde føre ud af den nuværende Situations Vanskeligheder. Men der spores i U.S.A. adskillig Tendens i Retning af, at man skulde gaa til saadanne Foranstaltninger. Og skete det, vil det selvsagt komme til at øve meget stor Indflydelse overfor hele den øvrige Verdens Pengepolitik.

SITUATIONEN INDENFOR SKIBSBYGNINGEN

Overalt i Verden arbejdes der for fuld Kraft paa Skibsværfterne, der alle kan melde om store Bestillinger og Beskæftigelse langt ud i Fremtiden. I de store Lande er det ikke mindst Oprustningen og de deraf følgende mange Krigsskibsbestillinger, der spiller ind. Men iøvrigt omfatter de Skibe, der bygges, alle mulige Typer og Størrelser.

Hvad angaar de danske Værfter, saa har de alle kunnet melde om god Beskæftigelse i længere Tid, og har ydermere i den sidste Maaned modtaget en Række nye Bestillinger. Paa de danske Staalskibsværfter er i Øjeblikket ca. 60 — det nøjagtige Tal 59 — Skibe under Bygning eller i Ordre.

Nakskov Skibsværft har under Bygning et Fragt-Motorskib til Dampskibsselskabet »Norden« paa 8,300 Tons d.w., og desuden i Ordre til samme Rederi et Søsterskib af lignende Størrelse.

Til Belgien bygges et Passager- og Fragt-Motorskib paa 8,600 Tons og til Soyakagefabrikken en større Tanklægger.

Til den chilenske Regering skal Værftet levere 3 kombinerede Fragt- og Passager-Motorskibe paa hver 7,000 Tons.

Ø. K. skal foruden et stort kombineret Fragt- og Passagerskib til Bangkok-Ruten paa 12,000 Tons — den nye »Selandia« — tillige have bygget 2 Fragt-Motorskibe paa hver 10,000 Tons til Ruten Kina—Ja-

pan; i disse Skibe indrettes Kabytter til et mindre Antal Passagerer.

Endvidere skal Værftet bygge det 11,500 Tons store Passagerskib til det polske Regeringsrederi til Ruten Gdynia—Sydamerika.

Nakskov Skibsværft har allsaa under Bygning og i Ordre ialt 11 Skibe.

Helsingør Skibsværft har i Arbejde og i Ordre baade Damp- og Motorskibe paa op til 3—4.000 Tons d.w., og ialt 12 Skibe under Bygning eller i Ordre.

Under Bygning er det kombinerede Fragt- og Passager-Dampskib »Aallotor«, der bygges til Finska Ångfartygs A/B i Helsingfors til Ruten Helsingfors—København—Hull. Det er beregnet til 1000 Tons Gods og med Plads til 180 Passagerer paa Kabyttsklasserne.

Sovjetregeringen faar bygget et kombineret Fragt- og Passager-Motorskib paa 3,000 Tons til Fart i Sortehavet, med Plads til 44 Passagerer paa Kabyttsklassen og 140 paa 3. Klasse.

J. Lauritzens Rederi faar bygget den sidste af en Serie Fragt-Dampskibe af »Marna«-Typen paa 2,900 Tons d.w.

Til D. F. D. S. bygges det store nye Fragt- og Passager-Motorskib til Ruten København—Oslo — »Kronprins Olav«.

Endvidere har D. F. D. S. fornylig bestilt 2 Fragt- og Passager-Motorskibe til Selskabets Middelhavsroute, Søsterskibe til »Tunis« og »Marocco«, til Levering næste Aar.

Dampskibsselskabet »Torm« har paa Værftet bestilt 3 Fragt-Motorskibe paa hver 2,800 Tons.

Fra et udenlandsk Rederi er afgivet Ordre paa et Specialskib, et Frugt-Transportskib paa 3,300 Tons d.w. og med Dieselmotor paa 4,500 HK.

Burmeister & Wains Skibsværft har i Ordre og under Bygning 15 store Skibe, deraf flere Tankskibe. Værftet har under Bygning et Tankskib paa 14,500 Tons d.w. til Skibsreder H. E. Hansen Tangen, Kristiansand, med Dieselmotor paa 5,600 HK.

Et Skib af samme Størrelse og Type bygges til Skibsreder Martin Moswold i Farsund.

En Fragtbaad paa 8,800 Tons d.w. til Skibsreder Knudsen, Kristiansand, med et Motoranlæg paa 4,200 HK.

Et andet norsk Rederi har afgivet Ordre paa 2 Skibe af samme Størrelse og Type, og Skibsreder Harry Borthen har bestilt en Frugtbaad paa 3,200 Tons.

Til den rumænske Regering skal Værftet levere 2 Fragt- og Passagermotorskibe paa hver 7,000 Tons d.w. og med Plads til 350 Passagerer.

Til Skibsreder Erling Mortensen, Oslo, et Frugt-Transportskib paa 3,200 Tons d.w. Til Australien skal leveres et Fragt-Motorskib paa knapt 1000 Tons d.w. Endvidere har Skibsreder Moswold netop i disse Dage afgivet Ordre paa endnu et Frugt-Transportskib, ligeledes paa 3,200 Tons.

Til et udenlandsk Rederi 2 Fragt-Motorskibe paa 9,000 Tons, og nu i de sidste Dage har B. & W. modtaget Bestilling paa endnu et Skib til samme Rederi, Søsterskib til de to andre.

Odense Staalskibsværft har Bestilling paa ikke mindre end 8 Tank-Motorskibe paa fra 8,000 til 15,000 Tons. Desuden har det i Ordre et kombineret Fragt- og Passagerskib samt 2 Fragtskibe, ialt 11, overvejende store Skibe, alle Motorskibe.

Til et norsk Rederi et Tank-Dieselmotorskib paa 14,600 Tons d.w. Til »Vacuum Oil Co.« et Tankskib paa 12,000 Tons. Til Sigvald Bergesen d. y. i Sandefjord en Tankbaad paa 15,000 Tons. Til Hunting & Son Ltd., Newcastle, 2 Tankbaade paa hver 14,000 Tons. Til Dansk-Engelsk Benzin og Petroleum Co. en Tankbaad paa 14,500 Tons.

Skibsreder A. P. Møller lader bygge til egne Rederier en Tankbaad paa 14,500 Tons og 2 Fragt-Motor-

skibe paa hver 8,500 Tons samt et kombineret Fragt- og Passager-Motorskib til Rederiets Stillehavsrute. Endelig har Værftet en Ordre fra Anglo Saxon Petroleum Co. paa et 14,500 Tons' stort Tankskib.

Skibsværftet i Frederikshavn har under Bygning det nye Havundersøgelsesskib »Dana«, der ventes færdig til Aflevering i sidste Halvdel af Juli Maaned. For faa Dage siden modtog Værftet Ordre fra et oversøisk Rederi paa et kombineret Fragt- og Passager-Dampskib paa 2,900 Tons d.w.; det bliver det største Skib, som hidtil er bygget paa Værftet.

Aalborg Skibsværft har, siden det blev overtaget af J. Lauritzens Rederi, søsat den nye Færge til Ruten Frederikshavn—Larvik. Værftet har endvidere i Ordre det nye Rednings-Motorskib, der skal bygges til Sta-

ten og have Station i Esbjerg. Endvidere har Rederiet J. Lauritzen bestilt en Fragtdamper paa godt 3,000 Tons d.w.

Svendborg Skibsværft bygger en Motorfærge til Sydfyns Dampskibsselskab, beregnet til 16 Biler og 350 Passagerer. Færgen, der forsynes med en Motor paa 200 HK., skal gaa i Ruten Rudkøbing—Svendborg. Endvidere er under Bygning her et Fragt-Motorskib til Dansk Cementcentral, det er paa 180 Tons og skal have Motor fra B. & W. Endelig har Værftet i disse Dage modtaget Ordre paa en Motor-Bugserbaad paa 500 HK. fra De forenede Bugsererselskaber.

Hvad dette betyder for den danske Industri, ja for det danske Samfund i sin Helhed behøver næppe at understreges.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Konsulatsfakturaer m. v. i Nicaragua

Nationalforsamlingen i Nicaragua har under 4. Februar d. A. vedtaget og Præsidenten d. 5. s. M. stadfæstet en ny Lov om Konsulatsfakturaer m. v.

I Lovens Art. 1 bestemmes, at Afgiften for Visering af Konsulatsfakturaer forhøjes fra 3 pCt. til 5 pCt. af Varens f. o. b. Værdi. For Postforsendelser af Værdi under 10 Cordobas kræves ikke Konsulatsfaktura. Visering af Konnossementer og Ladningsmanifeste er gebyrfr. hvad enten Ladningen er bestemt til nicaraguansk Havn eller til Omladning i en anden Havn. Endvidere fastsætter Loven følgende Afgifter for Visering af Skibspapirer for Skibe i Ballast:

for Skibe indtil	20 Reg. Tons	.....	Cordobas	1,00
»	»	»	»	2,00
»	»	»	»	4,00
»	»	»	»	6,00
»	»	»	»	10,00

Mangel af Konsulats-Visering af Skibspapirer, hvad enten Skibet er lastet eller gaar i Ballast, straffes med Bøde paa 10 Cordobas, hvis Skibet ikke er paa over 50 Tons, og med 50 Cordobas, saafremt Skibet er paa over 50 Tons.

Loven træder i Kraft 45 Dage efter dens Offentliggørelse i »Gaceta Oficial« den 22. Februar d. A.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Gøteborg—Frederikshavn-Rutens første Aarsberetning

Bestyrelsen for Rederiaktieselskabet Gøteborg—Frederikshavn har udsendt sin første Aarsberetning. Fra Begyndelsen af 1936, da Selskabet overtog Trafiken paa Ruten, til den 30. Juni i Fjor, anvendtes den af Hallandskabet lejede Dampner »Najaden«, hvorefter Selskabets Nybygning, Motorskibet »Kronprinsessan Ingrid«, indsatte i Ruten. I Løbet af det første Halvaar havde »Najaden« 3908 Passagerer, medens »Kronprinsessan Ingrid« i det andet Halvaar befordrede 25,465 Personer. Antallet af Passagerer paa Ruten er siden 1930 steget fra 6918 til 29,373. Godstransporten udgjorde i Løbet af første Halvaar 847 Tons og i andet Halvaar 1177 Tons. Bruttoindtægten ved Sejladsen har været ca. 405,000 Kr., medens Udgifterne har været 406,000 Kr. Paa Grun af Subventionen fra den svenske Stat paa 35,000 Kr. og fra den danske Stat paa 53,000 Kr. er der et Overskud paa 87,000 Kr. Bestyrelsen foreslaar, at det fra 1935 overførte Tab paa ca. 14,000 Kr. afskrives, at der paa Skibet afskrives 57,000 Kr., at der til Reserfonden henlægges 15,000 Kr. samt at der i ny Regning overføres ca. 1000 Kr.

Reviderede Rater i Finland

The Association of Finnish Stevedores meddeler:

Som Følge af de forøgede Leveomkostninger i Finland i de senere Aar har Havnearbejderne forlangt forhøjede Lønninger, og den første Forhøjelse i Lønningerne fandt Sted i Oktober 1936. Nu anmoder Havnearbejderne paany om højere Løn, og for at undgaa Strejke har Stevedorerne og Rederiorganisationerne efter indgaaende Forhandlinger paa et Møde i Helsingfors 15. April 1937 besluttet at gaa med til en yderligere Forøgelse paa 10 pCt. i Arbejdernes Lønninger.

Stevedorerne Foreninger i Finland har derefter været nødt til at forhøje deres »tariff prices« for alle finske Havne fra 1. Maj 1937 med 10 pCt. I Henhold til Paragraf 19 i de almindelige Betingelser vedrører denne Forhøjelse ogsaa alle Kontrakter underskrevet for den nævnte Dato.

Færøsk Hvalfanger solgt

Den færøske Hvalfanger-Damper »Suderø«, der i de sidste fem Aar har været oplagt ved Orlogsværftet, er solgt til Norge.

Damperen var den sidste af de færøske Hvalfangere, der har været oplagt herved.

D. F. D. S. bestiller to nye Middelhavs-Skibe

D. F. D. S. har besluttet yderligere at modernisere sine Middelhavsruiter og har paa Værftet i Helsingør bestilt to Søsterskibe til Motorskibene »Tunis« og »Marocco«, der indsattes i Middelhavsarten sidste Foraar.

De to nye Motorskibe vil ligesom »Tunis« og »Marocco« blive paa ca. 2,400 Tons Dødvægt, og der bliver ikke nævneværdige Afvigelser i Indretningen. Man vil udnytte visse Erfaringer, man har gjort med de to Skibe, der nu er i Fart, men det er kun ubetydelige Ændringer, der bliver Tale om.

Farten paa Nordafrika, Frankrig og Italien opretholdes i Øjeblikket af »Tunis« og »Marocco« i Forbindelse med de lidt ældre Dampskibe »Broholm« og »Algarve«. Naar de nye Skibe sættes i Fart, og det bliver antagelig i Sommeren næste Aar, vil man opnaa, at Sejltiden for samtlige Skibe i Farten kan nedsættes, idet de ældre Skibe vil blive overført til en anden Fart.

De to nye Motorskibe vil faa 2-Takts Dieselmotorer af Burmeister & Wains Type, men fremstillet af Helsingørs Skibsværft, og deres Fart vil blive ca. 14 Knob. Ligesom »Tunis« og »Marocco« vil de nye Skibe faa en smuk Passagerindretning bestaaende af Spisesalon, Rygesalon og Kamre til 12 Passagerer. Kølen til de to Skibe vil blive lagt til Efteraaret, idet der i Øjeblikket er stor Travlhed paa Værftet i Helsingør.

Trods de politiske Uroligheder i Middelhavslandene har D. F. D. S. haft megen Glæde af de to nye Skibe, der i Fjor indsatte i Farten. Godsbefordringen har givet smukke Resultater, og til Trods for Urolighederne har mange Passagerer gjort Rejsen med.

Prøvetur

Den paa Helsingørs Skibsværft byggede Sandsugedamper »Storebjørn«, der skal leveres til Firmaet Carl Nielsen & Co., København, var forleden paa Prøvetur i Sundet. »Storebjørn« er bygget efter de nyeste Principper for Sandsugning fra Havbunden, og er det største Fartøj af denne Art, der hidtil er leveret til Firmaet. Det skal ligesom de øvrige Sandsugeskibe benyttes overvejende i Sundet til at bringe Sand og Grus til Oplagspladserne ved Islands Brygge.

»Storebjørn« har en Længde af 50 Meter, Bredden er 10 og Dydten 4,3 Meter. Maskineriet bestaar af en af Helsingørs Værfts kendte Dampmaskiner paa 500 HK. I Prøveturen deltog Ingeniør, Direktør Nielsen og Værftets Ledelse.

Den sydfynske Sejlskibsfarts Historie

Udvalget til Udgivelse af »Den sydfynske Sejlskibsfarts Historie« har nu afsluttet sin Virksomhed, idet et Restoplæg af Bogen er bleven overtaget af Gyldendalske Boghandel, hvorefter endelig Afregning med Forlaget har kunnet finde Sted.

Vi benytter Lejligheden til at takke Gyldendalske Boghandel for den venlige Interesse, hvormed Forlaget fra første Færd har omfattet Udgivelsen af dette lokalhistoriske Værk.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge har ikke adskilt sig meget fra sin Forgænger. Bevægelserne i Varepriserne holder Køberne tilbage, og Resultatet er, at Befragterne kun viser begrænset Interesse for Tonnage. Paa enkelte Markeder har der ganske vist været spredte Tilløb til en Udvidelse i Aktiviteten, men i det store hele har Markederne været rolige. Rederne presser ikke paa, da de ved, at Tilgangen af Tonnage i hvert Fald for de første to Maaneders Vedkommende kun er begrænset, og da det synes at være den almindelige Mening, at saavel Europa som Staterne vil faa Anvendelse for større Kvanta Korn, før disse Landes nye Høst er klar til at gaa ind i Forbruget.

Hvad der ovenfor er sagt om Forholdene i al Almindelighed, gælder ogsaa for River Plate. Enkelte Dage har været helt uden Afslutninger, og alt i alt beløber de afsluttede Skibes Antal sig næppe til mere end 7 Baade. Raterne har været vigende, specielt hvad europæiske Destinationer angaar, og der er for denne Sektions Vedkommende sluttet helt ned til 30/- fra n. a. San Lorenzo til p.p. U.K. Maj Lastning. Det skal dog tilføjes, at disse Rater blev akcepteret i spansk Tonnage, som overalt hvor den optræder i Øjeblikket synes at være til at faa væsentligt billigere, end hvad andre Landes Redere forlanger. Markedet har senere taget sig en Smule op, og sidste Slutning var 7,100 Tonner n.a. San Lorenzo til Glasgow 32/6, sidste Halvdel Maj. Til Northern Range og St. Lawrence har Efterspørgslen været svingende, der er sluttet Tonnage til Raler varierende mellem 37/6 og 40/6.

Det andet Lang-Distance Kornmarked Australien har været helt urepræsenteret i den forløbne Uge. Der søges Tonnage saavel fra Vest- som Sydaustralien til en Præmie af 15/- Maj/Juni Lastning, men Rederne er uvillige til at løbe ud i Ballast for denne Fragt.

De øvrige Kornmarkeder har vist stærkt begrænset Aktivitet. Montreal har taget enkelte Baade til 3/11²d., Basis Rotterdam/Antwerpen, ligesom der ogsaa er sluttet Tonnage til 3/3d. til U.K. Maj/Juni. St. Lawrence/Sydspanien er sluttet til den høje Rate af 7/6d. med fri Losning, men paa Grund af de urolige Forhold i Spanien danner denne Afslutning jo ingen Norm. Donau ligger stille. Tidlig Maj Baad er sluttet til 23/- Antwerpen/Rotterdam, option U.K. til 24/-. Sydafrika har betalt 33/9d. for Maj's til St. Lawrence Juni Lastning, og Befragterne er villige til at slutte for helt hen til Oktober til omkring 30/-.

For de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende er Udviklingen ogsaa slæbende, selvom Scrapjerns-

markedet fra U.S. Atlantic og Gulf stadig udviser udpræget Aktivitet. For europæiske Destinationers Vedkommende er der sluttet til omkring 25/6d., men Rederne synes i Almindelighed at holde ud for 26/- à 28/6. Sidste Slutning til Japan var til 37/- fra Atlantic, 38/- fra Gulf, Maj/Juni Lastning. Senere Positioner er sluttet til 1/- mindre.

Fra Sydamerikas Vestkyst er Forretningerne paa aabent Certeparti helt faldet bort. Nitralbefragterne dækker praktisk talt hele deres Behov paa Timecharterbasis. Markedet fra North Pacific er støt. Rateniveauet paa fio. Basis til Østen over Australien ligger paa omkring 60/- pr. 100 Balefod. Gode lumber carriers kan faa lidt mere, ligesom der ogsaa kan opnaas en Kende højere Rater for tidligere Tonnage. Paa fio. Basis til Europa er der sluttet en Række Baade for Maj/Juni Lastning til 40/-.

Østens Markeder er rolige. Sojabønebefragterne indikerer 45/- for Maj og Juni Tonnage. Ris er sluttet til 50/- for Maj/Juni, men i Øjeblikket synes Tendensen ogsaa at være vigende paa dette Marked, og Værdien er i Dag næppe over 47/6 for Ma/Juni. Sukker fra Philippinerne er sluttet til \$10 for Juli Lastning og \$9.50 for Juli/August.

Indiens Markeder er rolige; mindre Baad sluttedes Madras Kyst/U.K. Continent 43/6, Maj/Juni. For de europæiske Markeder er Tendensen stadig god; udgaende Kulfragter er meget faste, og ogsaa Middelhavsraaterne ligger stabile.

For Trælastmarkedernes Vedkommende viser Pilen stadig opefter, og der rapporteres sluttet til 20/- over Minimalraten for skaaret Træ fra Hvidehavet til U.K. Paa Timechartermarkedet er der stadig livlig Aktivitet. Paa Grund af disse Forretningers Natur er det vanskeligt at give noget Gennemsnit, men den rolige Tendens, der i Øjeblikket hersker paa de aabne Markeder, har slet ingen Indflydelse haft paa Timecharteraterne. Saavel bona fide Befragtere som Operators er i Markedet for Tonnage for lang Periode, fortrinsvis søges der Dieselbaad til Rater, der ligger omkring 9/- for 18—24 Maaneder. Ogsaa store, moderne Dampere er stærkt efterspurgt for lange Perioder, og Raten ligger for saadanne Skibes Vedkommende omkring 7/- for ca. 2 Aar. For korte Perioder er der sluttet en lang Række Skibe. Vi skal anføre enkelte af disse Slutninger: 8,000 Tons Diesel, Levering Continent, Tilbagelevering Japan via U.S.A. 8/3d. 11,000 Tons Damper, Levering Continent, 1 Østkyst Sydamerika Rundtur 8/6d., 8,000 Tons Damper, 6 Maaneder 8/-.

Eftatsraad H. N. Andersen og Ø. K.

Paa Frederik E. Pedersens Forlag er udkommet en Bog, skrevet af Paul G. Ernst: »Det store Eventyr om H. N. Andersen og Ø. K.« Bogen, der er ualmindelig livligt og underholdende skrevet, fortæller vor berømte Landsmands Historie og giver en Række lidet kendte Oplysninger, Særlig fra Østen og herhjemme fra i Forbindelse med H. N. Andersens Virke. Det er Bogen, enhver ung Mand vil have Interesse af at læse, den burde gives til hver eneste af Danmarks opvoksede unge, fordi den indeholder netop alt det, de bør vide og bør mærke sig paa Vejen frem.

Kaperen fra Verdenskrigen i København

Fredag Morgen ankom til Københavns Havn en smuk, velholdt lille Skonnert, der førte det tyske Flag. Skibets Fører var Verdenskrigens største Kaperkaptajn, Grev Felix v. Luckner, der i Verdenskrigens første Aar gjorde adskillige Farvande usikre for Ententen med sin Piratskude.

Grev v. Luckner er ikke faldet til Ro endnu, men er ustandseligt paa Farten. Nu agter han med sin Skonnert »Seeteufel« at tage paa en Jordomsejling. Til København kom han fra Stockholm. Opholdet i København strækker sig kun over 3—4 Dage. Fra København gaar Turen videre til Oslo, og derfra startes til den store Rejse. Hele Besætningen paa »Seeteufel« er paa kun 9 Mand.

Vi takker ligeledes de Institutioner, Foreninger og Enkeltmænd, der ved at yde pekuniær Støtte gjorde det muligt for Udvalget at gennemføre denne Sag. Vi har fra mange Sider modt en redbon Hjælp, som vi er taknemlig for.

I Bidrag til Bogens Udgivelse er der ialt modtaget 4,055 Kr. Salget af Bogen har indbragt 1,590 Kr. 45 Øre. Indvundne Renter har udgjort 188 Kr. 30 Øre. Ialt en Indtægt af 5,833 Kr. 75 Øre.

Udgifterne til Forfatterhonorar, Korrekturlæsning, Klicheer, Fotografier, Tegninger, Trykning, Annoncer m. v. har andraget 4,892 Kr. 22 Øre.

Overskudet, 941 Kr. 53 Øre, har vi — idet vi har ment herved at handle i den Aand, der førte til Beslutningen om dette Værks Udgivelse — skænket til Svendborg Amts Museum til Indkøb af Skibsmodeller og til Anskaffelse af en Montre til disse Modeller. Saafremt der skulde blive et Beløb tilovers, efter at disse Formaal er sket Fyldest, har vi henstillet til Muscets Ledelse, at disse Penge anvendes paa en saadan Maade, at de kan bidrage til i kommende Slægter at bevare Minderne om den stolte sydfynske Sejlskibsflaade.

Svendborg, April 1937.

Severin Andreassen.
L. Rasmussen.

J. Ring-Andersen.
Regner Stenbæk.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Marts

Maaned 1937		
Nation	Antal	N. R. T.
Danske	1,172	348,598
Svenske	235	55,661
Norske	28	37,311
Tyske	132	32,575
Engelske	25	29,111
Finske	41	31,894
Russiske	2	2,574
Hollandske	60	15,056
Letlandske	7	8,126
Estlandske	7	5,762
Islandske	2	1,832
Amerikanske	6	18,669
Japanske	1	4,259
Græske	3	5,749
Polske	2	16,204
Danzigske	2	1,876
Panamaske	1	773
Ialt	1,726	616,030

Skibsfører-Eksamen for Ansættelse som Lods?

Dansk Lodsforening har afholdt sit Aarsmøde i København under Ledelse af Formanden, Lodsformand *Lund*, København. Aarsmødet overværede af Lodsdirektoren, Kontreadmiral *H. Nørregaard*, og Lodsinspektoren, Kommandørkapt. *C. v. d. Hude*. Til Stede var endvidere Repræsentanter for svenske Broder-Organisationer.

Hovedparten af Forhandlingerne drejede sig om Spørgsmaalet vedrørende Opnaelsen af bedre økonomiske Forhold for Lodserne paa de smaa og daarligst aflønnede Lodserier. For mange af disse Lodseres Vedkommende kan der ikke regnes med en Aarsindtægt paa mere end 2000 Kr., men Forholdet er ret kompliceret, idet adskillige af Lodserne ved Siden af deres Lodsgerning har Bihverv, som er ret indbringende.

Fra forskellig Side foresloges det, at Betingelserne for Antagelsen af Folk til Lodsgerningen blev skærpet, saaledes at man fremtidig krævede, at Lodser skulde have bestaaet Skibsfører-Eksamen. Dette vilde medføre, at Lodser ved de smaa Lodserier havde Adgang til at søge Lodsposter ved de bedre lønnede Lodserier.

Endvidere blev det foreslaaet, at Staten fremtidig skulde garantere de daarligst stillede Lodser en vis Minimums-Indtægt, og Pengene hertil tænker man sig tilvejebragt gennem en særlig Afgift fra samtlige danske Havne til Lodsvesenet, som saa distribuerer Beløbene.

Endelig foresloges det, at man forsøgte at faa den Betaling, som Fyr- og Vagervæsenet yder Lodserne for Arbejdet med Sømærkernes Vedligeholdelse, de saakaldte »Prikkepenge«, forhøjet.

Som et Resultat af Debatten herom vedtoges det at lade Bestyrelsen undersøge Muligheden for en Forhandling med Staten om Minimums-Garanti.

Efter Debatten om Lods-Lønningsforholdene foretoges der Valg af Medlemmer til Dansk Lodsforenings Repræsentantskab.

»C. B. Pedersen«

I et Telegram til Gøteborg meddeler Kaptajn *Bruce* fra Horta paa Azorerne, at Kollisionen med den engelske Damper »Chagres« skete ved Nattetid i klart og sigtbart Vejr. »C. B. Pedersen«s Lanterner brændte klart, og Vejret var iøvrigt godt. »Chagres«, der er en hurtigtgaaende Bananbaad i Vestindien-Farten, ramte Skoleskibet paa Styrhøds Side. Der opstod et stort Hul, og det varede en halv Time fra Kollisionen skete og til Skibet sank. »C. B. Pedersen«s Besætning gik i god Orden i Skibets egne Baade og blev oplaget af »Chagres«, som bragte dem i god Behold til Horta.

Ny Chef paa "Danmark"

Skoleskibet »Danmark«s Fører, Kaptajn *Ankerso*, der nu er fyldt 60 Aar, har søgt og faaet sin Afsked.

Naar den stolte Sejler »Danmark« slaar til Søs den 15. Maj, vil den blive ført af Skibets hidtidige 1. Styrmand, *Knud L. Hansen*.

Det nye Cunardskib "Queen Elizabeth"

Cunard White Star Liniens nye Baad Nr. 552, som i Øjeblikket er under Bygning paa John Browns Værft i Clydebank, bliver Verdens største og hurtigste Skib. Det skal søsættes i 1938 og vil, efter hvad der nu meddeles, faa Navnet »Queen Elizabeth«. Dets Tonnage bliver betydeligt større end »Queen Mary«s, og Skibet ventes at kunne tage mange flere Passagerer med.

Sejladsen paa Memel

Havnedirektøren i Memel meddeler: Paa Grund af Foraarshøjvande har der aflejret sig større Sandmængder i Ledelinien til Havnen i Seegat. Indtil videre skal derfor

samtlige Skibe med større Dybgaende end 4,3 m tage Lods. Skibe med et Dybgaende af over 5,5 m lodses kun ind om Dagen. Under urolige Vejrforhold kan Skibe med et Dybgaende af indtil 6,25 m tages ind. Som Fare-signal er ved Fyrtaarnet hejst et rødt Flag. Ledefyrene i Indløbets Ledelinie er slukket om Natten.

Atlantehavs-Taksterne opretholdes

Atlantehavskonferencen, der har været samlet i London, har bestemt, at de nuværende Tarifer for Overfart over Atlantehavet skal opretholdes hele Aaret, bortset fra enkelte Smaaændringer.

"Marie Clausen" hævet 10 Meter

Svitzers Bjærgningsflaade i Femern Bælt har haft Held til at foretage de første vanskelige Løft af den sunkne Damper »Marie Clausen«. Ved tre Løft har Pontonerne »Odin« og »Thor« faaet hævet den sunkne Damper »Marie Clausen« ialt 10 Meter, og den er for hvert Løft blevet ført længere og længere ind under Femerns Kyst. Lørdag Aften naaede Flotillen med Skibet helt ind i Bugten ved Staberhuk, hvor Skibet blev sat ind paa 18 Meters Vanddybde, og man venter, at det i Løbet af Mandag eller Tirsdag skal lykkes at faa »Marie Clausen« helt ind til Kysten, saaledes at Dækket kan komme op over Vandlinien. Naar Lækagerne saa er tætnet, vil de tre Bjærgningsdampere »Bien«, »Ægir« og »Urd« sætte hele deres store Pumpemateriale i Gang for at lænspumpe Skibet, hvorefter det, ledsaget af »Ægir«, bliver ført til Svendborg Skibsværft, der skal foretage Reparationen. Istandsættelsesarbejdet bliver meget omfattende, da baade Maskinen og alle Kahytter og Kamre har taget Skade ved at være under Vand.

D. F. D. S.'s Sommersejls til Stettin og Oslo aabnet

D. F. D. S. indledede 1. Maj Sejladsen efter Sommerfartplanen paa Ruten København—Oslo og København—Stettin. Motorskibet »Vistula« afgaar nu hver Søndag, Tirsdag og Torsdag Kl. 18 til Stettin, Dampskibet »Kong Haakon« gaar hver Søndag og Torsdag Kl. 18 til Oslo, og de to Skibes Afgangs- og Ankomsttider til København er lagt saaledes, at de korresponderer. Paa Ruten København—Oslo vil der senere ogsaa blive Afgang om Tirsdagen.

Kollision

Lodsbaaden i Helsingør blev forleden Nat paasejlet af en Damper for udgaende.

S.S. »Laura Mærsk« af Svendborg var for indgaaende, Motorpaketten »Pollux« for udgaaende. Føreren bemærkede ikke, at der var hejst Stopsignal for udgaaende og sejlede videre for at komme ud af Havnen. For at undgaa Kollision med Bugserbaaden »Alert«, som bugserede »Laura Mærsk«, gik »Pollux« med god Fart frem, men kunde ikke faa drejet og lørnede derved mod Lodsbaaden, der ved Kollisionen blev en Del beskadiget paa Lønning og Styrehus, saaledes at en omfattende Reparation er nødvendig.

Sigtelse mod Thuro-Skipper

Den 18. Maj 1936 strandede Motorjagt »Viking« af Svendborg paa Langelands Vestkyst, ¾ Sømil Nord for Bagenkop.

Der er nu i den Anledning rejst Sigtelse mod Skibets Fører, Kaptajn *Rasmus Rasmussen*, Thuro, for at have forvoldt Strandingen ved Pligtforsømmelse.

Ved Rudkøbing Ret oplyste Kaptajnen, at han havde haft Tab ved Strandingen, idet Søassurancen »Æro« ganske vist havde betalt Assurancen fra Svitzer, men ved Bjærgningsarbejdet blev der forvoldt Skade paa Skibet for 7—800 Kr., som han selv skal betale, ligesom en Udgift paa 765 Kr. for Støpepenge i Lübeck ogsaa maatte betales af Kaptajnen.

Iøvrigt oplyste Føreren, at han styrede efter Kompasset, men det havde senere vist sig, at Tværskibsmagneten var helt fortæret, saa han havde styret 2 Streger galt i østlig Kurs.

Farvandet Syd for Langeland

Til Brug for videnskabelige Undersøgelser er der i denne Tid udlagt et Fyrskib og nogle Lystønder i Farvandet Syd for Langeland. Afmærkningen tjener videnskabelige Formaal og har ingen Betydning for Skibsfarten. Der anmodes om ikke at fiske eller ankere i Nærheden samt at passere dem i god Afstand.

Fyrskibet er »Reserve Holtenu«, der fungerer som Observations-skib. Det er helliggende ca. 3 Sømil SSØ. for Kels Nor Fyr. Fyrskibet er graamalet.

Grenaa—Hundested: 6 Procent

Grenaa-Hundested Færgeruten har afholdt Generalforsamling i Randers. Det oplystes, at Aaret 1936 havde givet er Overskud paa godt 94,000 Kr., og det vedtoges at udbetale 6 pCt. til Aktionærerne og anvende Resten til Henlæggelser og Afskrivninger. Formanden, Direktør P. J.

Petersen, Valby, fremhævede, at de nye Lyntogsforbindelser havde skadet Persontrafiken paa Ruten. Alle Valg var Genvalg.

Messedrengen, der forsvandt

Ved Retten i Helsingør er afholdt Søforklaring vedrørende Damperen »Manø«, der den 27. April indkom til Helsingør, efter at Skibets 16-aarige Messedreng Tage Eilenberg kort forinden var sprunget overbord i Farvandet udfor Kullen.

Om Messedrengens Forsvinden forklarede Kaptajn Albertsen, at han antageligt efter at have firet sig ned er kommet ind i Skruvandet og blevet dræbt af Skruen. Farvandet var forgæves blevet eftersøgt fra Lappegrundens Fyrskib til Ellekildes Lyshage.

PERSONALIA

Tilbagetræden

En af den danske Lodsstands kendte Mænd, Lods J. A. Hansen, Københavns Lodseri, har ved April Maanedes Udgang trukket sig tilbage fra Lodsvæsenets Tjeneste. Lods J. A. Hansen, der for fire Aar siden fejrede 25 Aars Lods-jubilæum, begyndte sin Virksomhed ved Københavns Lodseri, hvortil han med Undtagelse af nogle Aars Tjeneste i Helsingør har været knyttet hele Tiden. Han har altid med stor Interesse deltaget i Organisations-Arbejdet og valgtes i 1929 til Formand for Dansk Lodsforening, hvilken Stilling han bestred med stor Dygtighed, indtil han for fire Aar siden trak sig tilbage.

Ridder af Dannebrog

»Scandia«s første Maskinchef, Pioneren F. K. Holm, som fornylig hyldedes af Maskinmestrenes Forening ved en smuk Festslighed, er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Dødsfald

Kaptajn C. L. Christensen, D. F. D. S., er død, 62 Aar gammel.

Kaptajn Christensen, der var født i Sorup, begyndte som Sømand i Sejlskibe og kom efter at have taget Styrmandseksamen, ind som Styrmand i de Carl'ske Rederier. Da dette Rederis Skibe i 1923 blev optaget i D. F. D. S.s Flaade, gik han med over i Selskabet. Han var den Gang Fører af s.s. »Harald«; senere fik han Damperen »Katholm«, hvorfra han for en Maaned siden gik fra paa Grund af Sygdom. Han var en dygtig Skibsfører, og han efterlader sig mange Venner, baade her hjemme og i de vestengelske Havne, han i mange Aar besøjede.

Dødsfald

Medindehaver af det kendte Firma Knudsen, Renou & Cie i Nantes, dansk Konsul Chr. Rhein-Knudsen, er død 53 Aar gammel. Han havde søgt Helbredelse for en Gigt-lidelse paa et københavnsk Hospital, og Døden indtraadte uventet.

Konsul Rhein-Knudsen, der var født i Rudkøbing, kom som ganske ung til Rederiet J. Lauritzen i Esbjerg og senere til Frankrig i Skibsmæglerfirmaet Ch. Simon i Nantes. For godt 25 Aar siden knyttedes han til Befragtnings- og Speditionsfirmaet Leconte & Cie, hvor han blev Chef for Afdelingen i Nantes. I 1918 indtraadte han som Medindehaver, og under Navnet Knudsen, Renou & Cie fik Firmaet Hovedsæde i Nantes.

Kaptajn — se her!

Ung Mand, 20 Aar, med god Realeksamen, søger Hyre paa Skib i Fart paa Udlandet.

NIELS JUUL, LYKKEVEJ 18, HERNING

POSITIONSLISTE PR. 3. MAJ 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Horsens 3.5.
s.s. *Auro*, Teilman-Thomsen, ank. Riga 3.5.
s.s. *Auro* pass. La Coubre 30.4. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Aase* pass. Helsingør 30.4. p. R. t. Bayonne.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Santos 31.3. til Cabo Blanco.
s.s. *Absalon* afg. Zeebrugge 26.4. til Kalundborg.
m.s. *African Reefer* afg. Santos 17.4. til Hamburg.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Gøteborg 22.4. udg.
s.s. *Agnete* pass. Spurn Hd. 30.4. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Jaffa 23.4.
s.s. *Alabama* afg. Frederikshavn 20.4. til River Plate.
s.s. *Alf* ank. Blyth 22.4.
s.s. *Alfa* afg. Algiers 27.4. til Liverpool.
s.s. *Algarve* afg. Casablanca 3.5. til Tanger.
s.s. *Alice* ank. Fredericia 29.4.
m.s. *Almena* afg. New York 23.4. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Messina 28.4. p. R. t. Marsilles hjg.
s.s. *Alssund*, Andersen, afg. Norfolk Wa. 25.4 til Gdynia, pass. 41° N., 59° W. 1.5.
m.s. *American Reefer* afg. Christobal 26.4. til Haifa.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. St. Thomas 2.5. til London hjg.
m.s. *Annam*, Krægelund, pass. Cape Verde 1.5. p. R. t. Las Palmas hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Pauillac 25.4. til St. Kitts.
s.s. *Anna* ank. Gibrallar 10.4.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Los Angeles 24.4. til New York.
s.s. *Anne* ank. Alexandria 29.4. p. R. t. Beirut
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 8.4. til River Plate.
m.s. *Arizona* afg. Buenos Aires 29.4. til Santos.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Bermuda 20.4.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass 45 Gr. N., 37 Gr. 38 V. 27.4. p. R. t. Newark.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Genoa 30.4. til Port Said udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. London 28.4.
s.s. *Aslaug* pass. Gibrallar 27.4. p. R. t. Liverpool.
m.s. *Astoria*, Jensen, pass. Panama 25.4.
s.s. *Astra* afg. Philadelphia 28.4. til Vita.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Teneriffe 29.4. til Dakar.
m.s. *Australian Reefer* afg. Freemantle 28.4. til London.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Hamburg 1.5. hjg.
s.s. *Avance* afg. Kalundborg 20.4. til Svendborg.

B

s.s. *Belgien* pass. Skagen 28.4. p. R. t. Antwerpen.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Aden 22.4. til Abadan.
s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 2.5.

s.s. *Bertha* ank. Lemvig 27.4.

s.s. *Bes* pass. Dover 30.4.

s.s. *Betty* afg. Tunis 28.4. til Las Palmas.

s.s. *Betty Mærsk* ank. Barry 24.4.

s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Lissabon 3.5.

s.s. *Birgitte* pass. Dungeness 29.4. p. R. t. Las Palmas.

s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Foundiougne 30.4.

s.s. *Bodil* afg. Sete 27.4. til Valencia.

s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Lissabon 27.4.

m.s. *Boringia*, Væring, afg. Penang 2.5. til Colombo hjg.

m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Pernambuco 2.5.

s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Helsingør 2.5.

m.s. *Brasilian Reefer* afg. Santos 28.4. til Stockholm.

s.s. *Brasilien* afg. Stavanger forv. 5.5. til River Plate.

m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Lisbon 29.4.

s.s. *Britta* opbragt.

s.s. *Broholm* ank. Leixoes 11.4.

s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Sundsvall 1.5. til Port Albany.

s.s. *Brynhild* ank. Preston 29.4.

C

m.s. *California* afg. Stavanger 23.4. til River Plate.

m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Hull 2.5. til Southampton udg.

m.s. *Canadian Reefer* afg. Magallenes 27.4. til Rio de Janeiro.

s.s. *Carmen* afg. Marselles 21.4. til Gøteborg.

m.t. *Caroline Mærsk* pass. Dungeness 15.4. p. R. t. Tampico.

s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 1.5.

m.s. *Chastine Mærsk* ank. Iloilo 27.4. p. R. t. Cebu.

m.s. *Chilean Reefer* ank. Port Said 30.4.

m.s. *Chile*, Larsen, ank. Gøteborg 29.4. udg.

s.s. *Chr. Holm* afg. Talara 30.4. p. R. t. Halifax.

s.s. *Chr. J. Kampmann* pass. Hammershus 28.4. p. R. t. Gdynia.

m.s. *Chr. Sass* afg. Cape Thevenard 30.4. til Antwerpen.

s.s. *Christiansborg* ank. Albany 16.4.

s.s. *Cimbria* ank. Kbhvn. 2.5.

s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 28.4. til Kolding.

s.s. *Clara*, Johansen, ank. Port Vendres 30.4.

m.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Nauru 29.4.

s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Suez 29.4.

s.s. *Cyril*, Farup, pass. Dover 3.5.

D

s.s. *Dagmar* afg. Marselles 28.4. til Genua.

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 26.4. til Bremen.

s.s. *Dagmar* ank. London 4.5.

s.s. *Dania* ank. Kbhvn. 1.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27. 4. 37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	454,75	AMSTERDAM.....	249,55
BERLIN.....	182,60	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	20,55	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,80	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,10	PRAG.....	16,00
ROM.....	24,15	WARSAWA.....	86,60

m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden 27.4. til Singapore udg.
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 24.4., forv. ank. Avonmouth 12.5.
 s.s. *Delaware* afg. Norfolk, Va. 1.5. til Charleston, S.C.
 s.s. *Dorrit* afg. Gibraltar 26.4.
 s.s. *Dorthea* afg. Methil 16.3. til Kbhvn.
 s.s. *Douro* ank. Hamburg 3.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Philadelphia 24.4. til Houston.
 s.s. *Edith* ank. Valencia 24.4.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Barry 28.4.
 s.s. *Egholm* ank. Danzig 26.4.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Hamburg 28.4. p. R. t. London.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Balboa 23.4. p. R. t. Curaçao.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Cagliari 1.5.
 s.s. *Elisabeth* pass. Flamborough Hd. 23.4. p. R. t. Warkworth.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Tyne 3.4. til Windsor NS.
 s.s. *Ellen* ank. Gdynia 25.4.
 s.s. *Ellensborg* ank. Southampton 4.5.
 s.s. *Else* ank. Oxeløund 27.4.
 s.s. *Enilie Mærsk* ank. Aalborg 22.4.
 m.t. *Emma Mærsk* pass. Ushant 27.4. p. R. t. Abadon.
 s.s. *Emanuel* ank. Svendborg 17.4.
 s.s. *Energi* ank. Kbhvn. 4.5.
 s.s. *England* afg. Stettin 27.4. til Reykjavik.
 s.s. *Enigheden* ank. Lemvig 29.4.
 m.s. *Erria*, Dahl, afg. London 1.5. til Aarhus hjg.
 s.s. *Erik Boye* ank. Philadelphia 23.4.
 s.s. *Erindring* ank. London 3.5.
 s.s. *Erna* afg. Gibraltar 29.4.
 s.s. *Ester* ank. Barrow 28.4.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Huelva 26.4.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Lisbon 30.4.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 17.4. p. R. t. Fort de France.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Puntarenas 23.4. til Los Angeles udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Sfax 3.5. til Plymouth.
 m.s. *Fanø* afg. Tallinn 27.4. til Gdynia.
 s.s. *Finland* ank. Christiansund 27.4.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Singapore 29.4. til Bangkok hjg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Flushing 3.5.
 s.s. *Frankrig* pass. Skagen 27.4. p. R. t. Korsør.
 s.s. *Fredensborg* ank. Kbhvn. 21.4.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Huelva 23.4.
 s.s. *Freya* ank. Riga 23.4.
 s.s. *Frida* ank. Boston 29.4. p. R. t. New York.
 s.s. *Frode* afg. Neufahrwasser 19.4. til Albany.
 s.s. *Fylla* ank. Rotterdam 29.4.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Georgia* ank. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Huelva 1.5.
 s.s. *Gerd* ank. Immingham 30.4.
 s.s. *Gerda* ank. Marseilles 28.4.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Shanghai 30.4.
 s.s. *Gorm* afg. Neufahrwasser 3.5. til Norfolk, Va.
 s.s. *Grete* afg. Valencia 24.4. til Gandia.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Panama 21.4. til Kobe.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, afg. Funchal 30.4.
 s.s. *Gudena* pass. Helsingør 30.4.
 s.s. *Gudrun* ank. St. Vincent (CV) 27.4.
 s.s. *Gudrun Mærsk* afg. Hull 22.4. til Port Said.
 s.s. *Gunhild* ank. Cork 29.4.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Bordeaux 24.4. til Cardiff.
 s.s. *Gustav Dielerichsen* ank. Saigon 29.4.
 s.s. *Gyda* afg. Haifa 24.4. til Alexandria.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Kbhvn. 29.4.
 s.s. *Hafnia* ank. Blyth 3.5.
 s.s. *Halfdan* ank. Havre 1.5.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. forv. Oporto 3.5.
 s.s. *Hanne* ank. Riga 26.4.
 s.s. *Hans Broge* ank. Helsingør 29.4.
 s.s. *Hans*, From, under Lastning i Kbhvn.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Demena 20.4. til West Indies.

s.s. *Harald* afg. Algier 3.5. til Neapel.
 s.s. *Harriet* afg. Sete 28.4. til Valencia.
 s.s. *Helene* pass. Hirtshals 29.4. p. R. t. Riga.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Havre Rds. 10.-11.4. p. R. t. Curaçao.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Riga 25.4.
 m.s. *Herdis* pass. Dover 30.4. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Beachy Head 29.4. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Hilde* pass. Barry Is. 29.4. p. R. t. Clyde.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 1.5.
 s.s. *Holland* pass. Hammershus 29.4. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Horsia* ank. Danzig 26.4. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Hulda Mærsk* pass. Dunnet Hd. 28.4. p. R. t. Liverpool.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Colombo 24.4. hjg.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Fowey 27.4. til Søderløjje.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Oran 30.4. p. R. t. Tunis.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Immingham 29.4.
 s.s. *Inger Toft* ank. Ferrol 1.5.
 s.s. *Inger* afg. Gibraltar 29.4.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Llanelly 3.5.
 m.s. *Irland*, Meinertz, forv. afg. Newhaven 3.5.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Ivar* afg. New York 30.4. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Kalundborg 28.4.
 s.s. *Jan, Jacobsen*, pass. Ushant 2.5. p. R. t. Dunkirk.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Gøteborg 28.4. til Corpus Christi.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Dairen 2.5. til Kobe hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Garston 29.4. til Stettin.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Saffi 24.4.
 s.s. *Johanne* afg. Tuborg 27.4.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Hull 28.4.
 s.s. *Jolantha* ank. Frederikshavn 2.5.
 s.s. *Jonna* pass. Dungeness 29.4. p. R. t. Santos.
 s.s. *Juliane* ank. Brest 25.4.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Rotterdam 2.5. til Marseilles udg.
 s.s. *Jutta* ank. Cardiff 29.4.
 s.s. *Jytte* afg. Helsingør 30.4. til Gdynia.
 s.s. *Jegersborg* pass. Kbhvn. 29.4.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Lissabon 2.5. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Kalo* pass. Aden 30.4.
 s.s. *Karen Toft* ank. Rotterdam 30.4.
 s.s. *Karen* ank. Valencia 30.4.
 s.s. *Karla* ank. Goole 29.4.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 1.5. til Manchester.
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Tampico 14.4.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Sete 26.4.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 17.4. til Oslo.
 s.s. *Kirsten* ank. Lisbon 24.4. p. R. t. Granton.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Rotterdam 28.4. til Swansea
 s.s. *Kjøbenhavn* afg. Vejle 30.4.
 s.s. *Knud* afg. Esbjerg 3.5. til Kbhvn.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Hartlepool 29.4.
 s.s. *Knut* afg. Gibraltar 27.4. til Kbhvn.
 s.s. *Kongea* ank. London 29.4.
 s.s. *Krusaa* afg. Aarhus 24.4. til Danzig.

L

s.s. *Laila* til Reparation.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Perim 30.4. p. R. t. Colombo udg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Lagos 22.4. til Freetown.
 s.s. *Laura* afg. Santos 24.4. til Hamburg.
 s.s. *Laura Mærsk* ank. Fredericia 26.4.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Christobal 21.4.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Eastham 30.4. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Lica Mærsk* pass. Algiers 24.4. p. R. t. Amerika.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Gøteborg 27.4.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 3.5.
 s.s. *Lilian* afg. London 30.4. til Goole.
 s.s. *Lily* ank. Tyne 28.4.
 s.s. *Linda* ank. Valencia 24.4. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Lise* afg. Marseilles 23.4. til Barcelona.
 s.s. *London* ank. Riga 30.4.
 s.s. *Lotte* ank. Riga 21.4.
 m.s. *Louisiana* afg. Aabenraa forv. 5.5. til Randers.
 m.s. *Lundby*, Lohse, afg. Portland Oregon 2.5., laster Columbia River til Continent.
 s.s. *Lynæs* pass. Donnet Head 24.4.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Ardrossan 25.4.
 s.s. *Magnus* afg. Dunkirk 3.5. til Havre.
 s.s. *Maine* afg. Frederikshavn 4.5. til Neufahrwasser.
 s.s. *Maja* ank. Kotka 26.4.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Manila 2.5. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Helsingør 27.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 28.4. til Marseilles.
 s.s. *Margrete* afg. Zeebrugge 28.4. til Gdynia.

s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 4.5.
 s.s. *Marianne* pass. Hirtshals 21.4. p. R. t. Starsgate.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Swansea 24.4. til Las Piedras.
 s.s. *Marie Toft* afg. Port Talbot 30.4.
 s.s. *Marna* afg. Christobal 25.4. til Antofagasta.
 m.s. *Marocco* afg. Kbhvn. 3.5. til Antwerpen.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Philadelphia 23.4. til Tunas de Zaga.
 s.s. *Martin Carl*, Kalster, ank. Immingham 2.5.
 s.s. *Marx* pass. Helsingør 30.4. Kbhvn.
 s.s. *Maryland* ank. Bueons Aires 2.5.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Gibraltar 27.4. p. R. t. Malta.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 28.4.
 s.s. *Mette* pass. Southend 27.4. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Bangkok 6.3. til Hongkong.
 s.s. *Minsk* afg. Kotak 30.4. til London.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 30.4. til Ghent.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Leningrad 3.5.
 s.s. *Najaden* ank. Kobe 24.4. p. R. t. Hongkong.
 s.s. *Nancy* afg. Flensburg 24.4. til Finland.
 s.s. *Nerma* ank. Southampton 28.4.
 s.s. *Nevada* afg. Madeira forv. 4.5. til Lissabon.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Port Said 30.4. p. R. t. Djibouti.
 s.s. *Niel Mærsk* ank. Baltimore 29.4. p. R. t. Shanghai.
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Smalls 30.4. p. R. t. Swansea.
 s.s. *Niobe* afg. Gibraltar 26.4. til Wiborg.
 s.s. *Norco* afg. Hartlepool 28.4. til Helsingør.
 m.s. *Nordbo* ank. Adelaide 30.4.
 s.s. *Nordborg* afg. Dakar 30.4.
 s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 28.4.
 m.s. *Nordfarer* afg. Shanghai 26.4. til Iloilo.
 m.s. *Nordhavet* afg. Shanghai 26.4. til Cebu.
 m.s. *Nordhval* afg. Manila 9.4. til San Francisco.
 m.s. *Nordkap* ank. Buenos Aires 25.4.
 s.s. *Nordlys* afg. Rosario 14.4. til New York.
 m.s. *Nordpol* ank. Moji 23.4.
 m.s. *Normandiet*, H.-Petersen, ank. Natal 2.5.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 4.5.
 s.s. *Olaf* ank. Danzig 24.4.
 s.s. *Olga* afg. Helsingør 26.4. til Cork.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Port Said 27.4.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Philadelphia 30.4.
 m.s. *Oregon* afg. Nakskov 8.4. til River Plate.
 s.s. *Orion* afg. New York 28.4. til Newport News.
 s.s. *Oslo* ank. Riga 30.4.
 s.s. *Otto Petersen* afg. London 30.4. til Hamburg.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Randers 27.4.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Mobile 24.4. p. R. t. Gdynia.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Oslo 29.4. udg.
 s.s. *Paris* ank. London 30.4.
 s.s. *Paula* afg. Stockholm 27.4. til Kotka.
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, pass. Bousgainville 30.4. p. R. t. Australien udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Shanghai 28.4. til Cebu.
 s.s. *Polly* afg. London 29.4. til Skive.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 6.5.
 s.s. *Prins Knud* ank. Kbhvn. 23.4.

R

s.s. *Randi* ank. Valencia 26.4.
 s.s. *Riga* ligger i Nakskov, forv. afg. 15.5.
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 28.4. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Dungeness 28.4. p. R. t. Christiansund.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 2.5.
 s.s. *Robert* pass. Dungeness 19.4. p. R. t. Sevilla.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Port Said 29.4. til Bombay.
 s.s. *Rosenborg* afg. Rotterdam 30.4.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 4.5. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Trinidad 21.4.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Aalborg 30.4.
 s.s. *Scandia* afg. Odense 3.5. til Stettin.
 s.s. *Scotia* ank. Danzig 2.5.
 s.s. *Seine* ank. Antwerpen 4.5.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Parsborough 29.4.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 28.4.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Melbourne 28.4. til Las Palmas hjg.

Dampere i Hvidehavsfarten

Bunkrer i HARSTAD
hos KRISTIAN HOLST

Kapacitet 100 Tons pr. Time

Ingen Havneafgift . Ingen Lodspenge . Intet
Klæderingsgebyr . Ingen Overtidsbetaling

Telegramadr.: Kulholst.

Fløjtesignal: — — (2 lange)

s.s. *Signe* ank. Bayonne 25.4.
 s.s. *Sigrud* pass. Hirtshals 22.4. p. R. t. Korsør.
 s.s. *Sigrun* ank. Aarhus 25.4.
 s.s. *Silkeborg* pass. Kbhvn. 3.5.
 s.s. *Skaane*, Hansen, afg. Sevilla 24.4.
 s.s. *Skagerak* ank. Svendborg 29.4.
 s.s. *Skandia* afg. Santos 30.4. p. R. t. Aruba.
 s.s. *Skjold* afg. Tallinn 3.5. til Riga.
 s.s. *Skodsborg* ank. Grimsby 2.5.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 4.5. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Baltimore 30.4.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Liverpool 30.4. til Murmansk.
 s.s. *Sophie* ank. Svendborg 16.4.
 s.s. *Stadion II* afg. Oslo 30.4. til Moss og Skien.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Rotterdam 29.4. til Charlottetown.
 s.s. *Stella* ank. Wiborg 27.4.
 m.s. *Stensby*, Eggert, pass. Panama 23.4. p. R. t. San Pedro f. O.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Westminster 17.4.
 s.s. *Stockholm* ank. Leningrad 1.5.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Marseilles 28.4. til Saffi.
 s.s. *Svanhild* afg. Galveston 3.5. til New Orleans.
 s.s. *Svanholm* afg. Danlig 3.5. til Manchester.
 s.s. *Svaava* ank. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Svend Pii* ank. Abonema 23.4.
 s.s. *Soborg* afg. Cardiff 1.5.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 4.5.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Boston 25.4.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 28.4.
 s.s. *Teddy* afg. Morlaix 28.4. til Dordrecht.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Dordrecht 4.5. til Goole.
 s.s. *Tekla* afg. St. John NB. 20.4. til Preston.
 s.s. *Tennessee* ank. Albany 30.4.
 s.s. *Thyra* ank. Tyne 30.4.
 m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 21.4. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Tomsk* afg. Tunis 3.5. til Marseilles.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Kbhvn. 29.4.
 s.s. *Tove* ank. Liepaja 24.4.
 s.s. *Tovell*, Bang, ank. West Harlepool 20.4.
 s.s. *Transporter* ank. Tyne 29.4.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Brunsbüttel 4.5. til Hull.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 4.5. til Ålesund.
 s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 3.5.
 m.s. *Tunis* afg. Palermo 30.4. til Lissabon.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 23.4. til New York.

U

s.s. *Uffe* ank. Manchester 30.4.
 s.s. *Ulla* ank. Santos 27.4.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Dungeness 28.4.
 s.s. *Uranienborg* ank. Charleston 24.4.

V

s.s. *Valborg* pass. Helsingør 30.4.
 s.s. *Vendia* afg. Danzig 3.5. til Le Treport.
 s.s. *Venus* afg. Hampton Rds. 29.4. til U.K.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Barry Is. 26.4. p. R. t. Bayonne.
 s.s. *Viborg* afg. Kbhvn. 1.5.
 s.s. *Victoria* afg. Kbhvn. 2.5. til Gdynia.
 s.s. *Viola* pass. Dungeness 23.4. p. R. t. Pictou.
 s.s. *Virginia* afg. Kbhvn. forv. 4.5. til Horsens.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 4.5. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Port Kembla 2.5.
 s.s. *Wilhelm Colding* afg. Tyne 30.4. til Hartlepool.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Wear 2.5.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 4.5. til Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Port de Bouc 2.5.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Telefon 2070 - 12610

Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

ARBEJDSGIVERE**OG FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af en betryggende forsikringsmæssig Pensionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS Forsikringsanstalten

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

Vestre Boulevard 88 · København V · TLF.: C. 7809

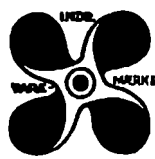


Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indchavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmsild"
Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN
INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

HELSINGØR
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

ROTTERDAM

Telephones:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

O. SWANLJUNG

Etableret 1803

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung«, Brahestad
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienschlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

A/S D. EKLOF & Co. %

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/S

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

W A S A (Finland)

Medlemmer af

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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



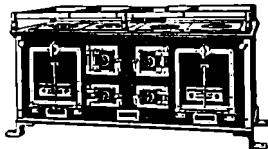
KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

BRONCE PROPELLER

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatuer
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helstrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 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. Flodskiltet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er almerket med talrige Bøjer, 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. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandalgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsøllingsløbet 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 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sellskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. 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 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

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 Bolværker 6,9 m, i Gasværksbavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sellskibe 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 besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opbevaring 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), 9 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

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. Lodsar ved Havnen og i Pyraklippet Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft; Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsøllingen gunstig, Farvandede stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sellsk. 24 Øre, Sellsk. med Hjælpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her bjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værefgift: Moderat. Bugserdamp, almind. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ½vrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølbingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsøllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T. til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losning og Lastningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 20

TORS DAG 13. MAJ 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

HINDENBURG

Den frygtelige Ulykke, der har ramt den tyske Luftfart ved at Kæmpeluftskibet »Hindenburg« styrtede ned og kom i Brand ved Landingen i New York, hvorved en Mængde Mennesker omkom, har naturligvis vakt den dybeste Medfølelse overalt i Verden. Som det gælder Skibene, gælder det ogsaa Flyvemaskiner og Luftskibe, den fuldkomne Sikkerhed naaes aldrig. Overfor Skæbnen bliver Menneskene de smaa, og der er ikke Tvivl om, at selvom aldrig saa stor Sikkerhed med Materiel og alt andet opnaaes, i det Øjeblik Ulykken skal ske, sker den — paa Trods af alle Sikkerhedsforanstaltninger. Verden vil i de kommende Aar utvivlsomt blive stillet overfor en vældig Udvikling netop af Luftskibstrafiken. Men det er med »Hindenburg« som det i sin Tid var med Kæmpedampere »Titanic«, der for netop 25 Aar siden gik under i Atlanterhavet, de største tekniske Vidundere vil, naar Skæbnen er dem imod, dog ligge under, ingen kan redde dem — Ulykken sker. Undersøgelserne vil nu sikkert blive fremmet det mest mulige, men efter alt at dømme er det en hændelig Ulykke, det er Menneskeværk som — hvor fuldkomment det saa end har været — dog i det givne Øjeblik gaar sin Undergang i Møde. »Hindenburg«, det nye Tysklands Stolthed, er undergivet de samme Love som Søens og Luftens andre Giganter; man føler blot, hvor Menneskene er smaa, naar en saadan Ulykke sker; ingen fornaar at afværge en Katastrofe, naar Skæbnen vil den.

KRONINGEN

Sorg og Glæde skifter, som altid her i Livet. I England er man i Øjeblikket optaget af Kroningen og de mange Højtideligheder i Forbindelse hermed. Verden har her faaet et pragtfuldt Skuespil at se, Imperiets Glans og Herlighed har endnu engang demonstreret sig, og de engelske Traditioner, der har en saa dyb Sangbund i alle engelske Sind, endnu engang vist sin Levedygtighed. Kong Georg og Dronning Elizabeth har modtaget deres utallige loyale Undersaatters Hyldest, og der er Anledning til at standse et Øjeblik ved denne verdenshistoriske Begivenhed og betragte Imperiets Storhed. For hele Verden er det af Betydning, at denne Storhed opretholdes, at England bevarer sin fremtrædende Plads indenfor Nationernes Samfund, og ved Kroningen har der været rig Anledning til at iagttage dette.

KONG CHRISTIAN X's REGERINGS-JUBILÆUM

Ogsaa i Danmark vil der i de nærmeste Dage blive Fest, idet Kong Christian X fejrer sit 25 Aars Regeringsjubilæum. Kong Christian er en af Europas populæreste Monarker, og han har i sin Regeringstid formaet at bevare Kontakten med hele sit Folk, en Forbindelse der har overordentlig Værdi. Danmark er nok et demokratisk Land, men faa Steder i Verden er den monarkiske Idé dog saa grundfæstet som her. Ingen vil formaa at rokke herved, hvor mange Forandringer Tiden saa end bringer. Og som det faste, sikre Midtpunkt for et fredelskende og flittigt Folk

besidder Kong Christian alle de Egenskaber, der er nødvendige for her at hævde den ubestridte Førsteplads. Kongen har, som ingen anden, formaet at give Udtryk for de Stemninger, der var fremme i Tiden, han har Gang paa Gang udtalt netop de Ord, der krævedes, han er en Majestæt, som hans Land er stolt ved, og som det vil vide at hylde paa hans Hædersdag. Ikke mindst fra Skibsfartens Side vil man fejre og hædre Kongen og Dronningen, Gang paa Gang har Majestæten vist, at han stod Søen og dens Mænd nær.

FRAGTINDTÆGTEN FOR DEN DANSKE HANDELSFLAADE I 1936

Paa Grundlag af Indberetninger fra Rederierne vedrørende danske Skibes Fart paa Udlandet har man foretaget en foreløbig Opgørelse af den af danske Dampskibe og Motorskibe uden Sejl indtjente Bruttofragt samt Maanedsfraigten for de Skibe, der har sejlet i Timecharter for udenlandsk Regning. For en Del af Ruteferien er Beløbene beregnet, blandt andet ved Hjælp af de offentliggjorte Regnskaber, idet de detaillerede Fragtopgørelser for hver af Ruterne endnu ikke har kunnet foretages.

Opgørelsen viser, at Damp- og Motorskibene i 1936 indtjente ca. 190 Mill. Kr. i Bruttofragt og ca. 15 Mill. Kr. i Maanedsfraigt for udenlandsk Regning mod henholdsvis 170,0 Mill. Kr. og 18,8 Mill. Kr. i 1935. Bruttofragten var altsaa ca. 20 Mill. Kr. større end i 1935, Maanedsfraigten ca. 4 Mill. Kr. mindre. Foretager man en Omregning af Maanedsfraigt til Bruttofragt, bliver den samlede Fragtindtægt i udenlandsk Fart med Damp- og Motorskibsflaaden ca. 215 Mill. Kr. i 1936 mod 201 Mill. Kr. i 1935 og 191 Mill. Kr. i 1934. Opgørelsen omfatter ikke Betaling for Passagerbefordring.

Om Farten med Sejlskibe med og uden Motor foreligger ikke tilsvarende Oplysninger. Det kan antages, at disse Skibe har indtjent ca. et Par Mill. Kr. i udenlandsk Fart i 1936.

Som nærmere omtalt tidligere skyldes Stigningen i Fragtindtægterne i 1936 dels en mindre Forøgelse af Tonnagen i Fart, dels en betydelig Stigning i Aarets gennemsnitlige Fragtrateniveau.

FLAADEREVUE VED SPITHEAD

Artilleriskibet »Niels Juel« er afgaaet til Spithead, hvor det skal deltage i Revuen den 15. Maj. I Revuen deltager følgende udenlandske Krigsskibe:

Frankrig, U. S. A., Argentina og Rusland sender hver et Slagskib, nemlig henholdsvis »Dunkerque«, »New York«, »Moreno« og »Marat«.

Tyskland, Sverige og Finland sender Panserskibe, nemlig henholdsvis »Admiral Graf Spee«, »Drottning Victoria« og »Väinämöinen«.

Grækenland repræsenteres ved Panserkrydseren »Georgius Averof«.

Japan har sendt Krydseren »Ashigara« og Holland Krydseren »Java«.

Endvidere deltager polsk Jager »Burza«, rumænsk Jager »Regina Maria«, tyrkisk Jager »Kocatepe«, portugisisk Kanonbaad »Bartolomeu Dias«, cubansk Kanonbaad »Cuba« og estnisk Undervandsbaad »Kalev« og endelig altsaa det danske Artilleriskib »Niels Juel«.

Vi kan kun hilse det med Tilfredshed, at vi ikke savnes ved denne internationale Repræsentations Revy.

DEN ØKONOMISKE VERDENSGANG

Den internationale Bank i Basel har udsendt en meget udførlig Vurdering af den økonomiske Tilstand i Verden, en Vurdering, der naturligvis er affattet under nøje Hensyntagen til Prisudviklingen.

— Højere Priser, hedder det et Sted i Beretningen, og forøget Behov for Raamaterialer har forbedret Situationen i de Lande, der raader over ubearbejdede Varer, og som ramtes særlig haardt af Depressionen. Den bemærkelsesværdige økonomiske Fremgang, der har fundet Sted i Argentina siden Midten af 1936, kan henføres direkte til den skarpe Stigning i Priserne paa Korn og Oliefrø, der fulgte efter Tørken og Sandstormene i U. S. A. og Kanada. Udsigterne for Brasilien og andre sydamerikanske Lande er ligeledes lysere. Forbedringen i disse Lande skulde føre til et højere Udbytte af de Kapitaler, der er investeret i dem, hvad der vil blive til Fordel for de Lande, der som England og Holland anbragte store Kapitaler før i Tiden, og som i Depressionstiden led betydelige Tab.

Om *Verdenshandelen* meddeler den internationale Banks Beretning, at en tydelig Bedring satte ind i de sidste Maanedes af 1936 og fortsattes i 1937. I 1932 var Verdenshandelens Omfang 25 pCt. mindre end i 1929, i 1936 derimod kun 14 pCt. mindre. Særlig fremhæves det, at Lande som Rumænien, Bulgarien og Ungarn drog Fordel af en god Høst i et Aar, hvor Kornpriserne var stigende. Af oversøiske Lande, hvis Eksport gik særlig stærkt i Vejret, nævnes Indo-Kina, Manchukuo, Kina, Kanada, New Zealand, Brasilien, Chile, Britisk Indien og Hollandsk Ostindien. Dette sidstnævnte Omraade satte sin Eksport i Vejret med næsten 20 pCt., skønt det jo havde Guldmøntfødet det meste af Aaret. Aarsagen var den store Efterspørgsel efter Gummi. Inden for det britiske Imperium fandt en hel lille Revolution Sted, idet Sydafrika i Løbet af 1936 overtog Indiens hidtidige Plads som Englands bedste Kunde.

— I en Genrejningsperiode, hedder det videre i Beretningen, udgaar Initiativet fra de store Industrielande, der for at imødekomme den voksende Industriproduktions Krav maa importere større Mængder af Raamaterialer. Import af denne Slags er Tegn paa genfødt Aktivitet og giver ikke Udtryk for en varig Forskubelse i Betalingsbalancerne. De oversøiske Producenter vil senere som Følge af deres forøgede Købekraft blive i Stand til at forøge deres Import af Færdigvarer.

FORAN VIGTIGE DRØFTELSER I ENGLAND

Den store Empire-Konference, der aabnes i London umiddelbart efter Kong Georges Kroning, og som vil vare adskillige Uger, er af stor Interesse for Danmark, efter at Konferencens Dagsorden, der oprindeligt kun skulde omfatte udenrigspolitiske og militære Spørgsmaal, nu er udvidet til ogsaa at skulle omfatte Øjeblikkets aktuelle Handelsproblemer.

Paa Konferencen vil Repræsentanter for hvert eneste Land i det britiske Imperium mødes med den engelske Regerings Ekspertes for at drøfte en lang Række Spørgsmaal af fælles Interesse. I Overensstemmelse med Traditionerne vil Konferencen paa sit første Møde nedsætte Udvalg, der skal beskæftige sig med de forskellige Problemer: Udenrigspolitik, Forsvar, Handel og Kommunikationer. Naar disse Spørgsmaal er blevet behandlet af Ekspertudvalgene, vil Rapporten blive afgivet til selve Konferencen, og man vil da kunne vente en yderst interessant Diskussion. Den engelske Regering har udstyret Konferencen med et Sekretariat, uddraget fra de forskellige Regeringsdepartementer, som er interesserede i Forhandlingerne, og

hver af de britiske Dominions vil blive repræsenteret af 3—4 Delegerede og det nødvendige Antal Ekspertes.

I visse Krese i London er det kommet som en Overraskelse, at Konferencens Dagsorden er blevet udvidet. Handelsproblemerne vil ikke blot blive debatteret paa Empire-Konferencen, men de vil tillige komme til at lægge Beslag paa en betydelig Del af Forhandlingerne. Der er truffet Beslutning om, at Konferencen skal interessere sig for de Frihandelsbestræbelser, der i den sidste Tid har givet sig Udtryk i Forhandlinger mellem Oslo-Staterne, og et Spørgsmaal, som ogsaa vil blive berørt, er den engelske og franske Henvendelse til den belgiske Premierminister van Zeeland om at undersøge Mulighederne for en Lettelse af de hemmende Toldsatser, saaledes som bl. a. Præsident Roosevelt har foreslaaet.

Endvidere vil ogsaa Ottawa-Aftalerne blive gennemgaaet, hvilket i sig selv er opsigtsvækkende. Efter de oprindelige Planer skulde Ottawa-Aftalerne ikke under nogen Omstændighed drøftes paa Empire-Konferencen, men naar det nu alligevel sker, bør det understreges, at hverken Empire-Landene eller den engelske Regering kan tage Skridt i Retning af en Frihandels-Tilnærmelse, med mindre Ottawa-Aftalerne gennemgaaes og en Revision finder Sted.

Foruden Ottawa-Aftalerne vil hele Restriktionsmaskineriet med dets Kvotaer og Afgifter blive underkastet en gennemgribende Diskussion, og for det engelske Handelsministerium vil der paa Konferencen blive Lejlighed til en Orientering, som utvivlsomt vil være af den allerstørste Betydning, ikke mindst under kommende Forhandlinger med Englands andre Leverandører af Landbrugsprodukter.

Selv om Empire-Konferencen saaledes paa Forhaand maa omfattes med en betydelig Interesse, bør man ikke vente nogen dramatisk Udvikling i første Omgang. Der vil næppe blive taget drastiske Skridt som Følge af Diskussionerne til en Frigørelse, hverken af Imperiets indre eller den internationale Handel, men derfor er det alligevel vigtigt, at Spørgsmaalet kommer under Debat.

TALLENE TALER

Den nedadgaaende Tendens, der prægede Priserne paa mange af Verdensmarkedets vigtigste Raavarer i April Maaned, er ikke kommet til Udtryk i vort eget en gros-Prisliste. Det fortsatte den opadgaaende Linje og er nu af Statistisk Departement beregnet til 146 (1931: 100) eller 3 Point mere end i Marts, 6 mere end i Februar og 9 mere end i Januar. I April i Fjor var en gros-Prislisten 126. Det er altsaa steget hele 20 Point i det sidste Aar.

Raavarer og Halvfabrikata er steget fra 162 i Marts til 170 i April, Importvarer fra 160 til 166, men Eksportvarer kun fra 147 til 148. Det er saaledes ikke nogen gunstig Prisudvikling, der — fra et dansk Synspunkt — har fundet Sted i den sidste Maaned.

For hele det sidste Aar har Prisudviklingen været endnu stærkere. For et Aar siden var Prislisten for Importvarer 132 mod nu 166, for Eksportvarer var det 143 mod nu 148. Hvad vi sælger, faar vi altsaa blot nogle faa Procent mere for. Hvad vi skal købe, maa vi betale ca. 25 pCt. dyrere end for et Aar siden.

HØJKONJUNKTURERNE I SVERIGE

Mens Danmarks Udenrigshandel for 1. Kvartal i Aar, som omtalt, viste et stærkt stigende Indførselsoverskud, hovedsagelig fordi Konjunkturerne er Danmark imod, har Sverige i meget udpræget Grad haft Konjunkturerne med sig.

Den svenske Handelsbalance er vedvarende passiv, men Indførselsoverskudet er ikke stigende, og de meget store Prisstigninger, der er forekommet for Sveriges vigtigste Eksportartikler, har fuldt ud holdt Trit

med Prisstigningerne for Importvarerne, og Prisstigningerne paa begge Omraader har sat Sveriges Udenrigshandel stærkt i Vejret.

Saa voldsomt, at det Resultat, der nu foreligger for 1. Kvartal i Aar, betyder en Rekord for samtlige Aar, der er forløbet siden 1920, og saaledes at den foregaaende Højkonjunktur i 1929 er ganske sejlet agterud.

Sveriges Handelsbalance viser for 1. Kvartal i Aar en Import paa 435,6 Mill. Kr. og en Eksport paa 351,6 Mill. Kr. — svensk naturligvis —, saaledes at Importoverskudet i Aar blev paa en Bagatel over 84 Mill. Kr. For 1. Kvartal i Fjor ligger Tallene saaledes, at Importen var paa 374,4 Mill. Kr., Eksporten paa 290,6 Mill. Kr., altsaa et Importoverskud paa 83,8 Mill. Kr., — Netto-Resultatet er saaledes praktisk talt helt uforandret i Aar som i Fjor. Og der er ikke mindste Tvivl om, at med de »skjulte« Indtægter, Sverige har, dels gennem sin Skibsfart, dels — og navnlig — ved Tilgang af Renter, Afdrag og lignende fra Udlandet, vil Sveriges Betalingsbalance være udpræget positiv, saaledes som det efter Sveriges hele finansielle og økonomiske Stilling maatte anses for givet.

Gennemgaa man de forskellige Detailler i den svenske Udenrigshandel for 1. Kvartal, er der visse Punkter, der springer særlig stærkt i Øjnene. Med Hensyn til Importen eksempelvis dette, at Importen af værdifulde Metaller, i første Række Jern og lignende, er steget fra 44,2 til 62,4 Mill. Kr., mens samtidig Eksporten af disse Varer er steget fra 55,3 til 65,4 Mill. Kr., at Importen af Majs — naturligvis i Forbindelse med, at heller ikke Sveriges Høst ifjor var god — er steget fra 20,4 til 67,5 Mill. kg. Videre noterer man med Hensyn til andre vigtige svenske Eksportartikler, at Værdien af den svenske Trælasteksport er steget fra 21 Mill. Kr. i 1. Kvartal i Fjor til 21,6 Mill. Kr. i Aar, og at Eksportværdien for Papirmasse, Papir og lignende viser en saa voldsom Stigning som fra 78,4 til 93,6 Mill. Kr.

Den svenske Landbrugseksport viser nogen Stigning, specielt for Æggeksporthens Vedkommende, men de Tal, der derigennem fremkommer — Gruppen levende Dyr og animalske Levnedsmidler — fylder dog paafaldende lidt i hele den svenske Handelsbalance, — i Fjor i 1. Kvartal 17 Mill. Kr., i Aar 20 Mill. Kr.

Netop paa dette Felt viser en Sammenligning med Danmark, hvor Landbrugseksportens Værdi stadig er ca. 75 pCt. af vor samlede Eksports Værdi, meget ty-

deligt, hvilke Forhold det er, der har betinget en saa ganske anderledes Udvikling i Sverige.

TYSKLANDS SKIBSFARTSPOLITIK

Den tyske Statssekretær *Koenigs* har holdt et Foredrag i Kiel, hvor han kom nærmere ind paa tysk Skibsfartspolitikens Opgave. Først og fremmest, udtalte han, gjaldt det om at skaffe den tyske Skibsfart Ligeberettigelse med andre Lande. Han henviste til, at Brasilien havde gennemført en Lov, der var til Gene for Verdensskibsfarten paa brasilianske Havne, idet den begunstigede Landets egen Skibsfart; det var dog at haabe, at det vil lykkes for den tyske Skibsfart der at finde en taalelig Løsning. Overalt i Verden gør sig de samme Tendenser gældende, man søger at sikre Landets egen Skibsfart paa Bekostning af den fremmede; man behøver kun at henvise til de Ønsker, som den britiske Skibsfart har udtrykt, hvori der udtales Haab om en Art Monopol paa Trafiken fra og til samtlige Lande indenfor det britiske Imperium. Man maa være foreberedt paa alt og ogsaa paa Indførelsen af en helt ny Navigationsakt, og Tyskland maa heroverfor træffe sine Dispositioner. Tyskland vil derfor ogsaa stadig drive en aktiv Skibsfartspolitik. Dertil hører, efter Statssekretær *Koenigs* Udtalelser, ogsaa Fortsættelsen af den økonomiske Støtte, som Tyskland har ydet sin Skibsfart for at redde den fra Sammenbrud under Krisen. Særlig gjælder det, at Valuta-Støtten skal bibeholdes, da de Forudsætninger, hvorunder den oprindeligt blev givet, endnu ikke har ændret sig; ogsaa Støtten til Nordatlantehavs-Trafiken etc. maa oprettholdes.

DE SPANSKE NATIONALISTERS SVAR PAA PROTESTNOTEN

Som tidligere omtalt, enedes de nordiske Stater paa Mødet i Helsingfors om at sende en fællesnordisk Protestnote til Nationalist-Regeringen i Spanien mod Opbringelsen af nordiske Skibe. Der er nu indløbet et Svar til Udenrigsministeriet. I dette hævdes som Forklaring paa Opbringelserne, at de har fundet Sted ved blokerede Havne.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Ikke-Interventionskomitéen vil beskytte Skibe med Kontrollører om Bord, er endnu ikke afgjort, men der synes ikke at være store Udsigter dertil. Antagelig vil heller intet nordisk Krigsskib blive afsendt til spanske Havne.

MEDDELELSER FRA DANSK

Trafiken paa Hamburgs Havn i 1. Kvartal 1937

Varetrafikken er steget betydeligt. 1 Tal viser det:

Varetrafik i 1000 Tons.

	1. Kvartal				
	1937	1936	1935	1934	1933
Ialt	5,772	5,262	5,017	5,014	4,578
deraf indgaaet	3,826	3,487	3,434	3,375	3,022
deraf udgaaet	1,946	1,775	1,583	1,639	1,556

Den gunstige Udvikling af Hamburgs Søfartstrafik er en naturlig Følge af den nære Forbindelse, der altid har bestaaet mellem tysk Udenrigshandel og Hamburgs Søfartstrafik.

Sammenligningen mellem Hamburg og hele Riget viser, at Hamburgs Stilling i Raastofindførslen har fæstnet sig betydeligt, for Raastoffer indført over Hamburg er i det sidste Aar steget med 192,000 Tons eller 8,9 pCt., mens der paa dette Punkt for hele Riget er en Tilbagegang paa 354,000 Tons eller 3,4 pCt. Endvidere er det lykkedes Hamburg at føre en stigende Eksport af Færdigvarer over denne Havn. Saaledes steg Forsendelsen af Færdigvarer over Hamburg mod det foregaaende Aar med 118.000 Tons eller 2,48 pCt., mens hele Rigets Udførsel kun steg 148,000 Tons eller 10,6 pCt. Hamburg faar mere og mere Karakter af National ind- og Udførselshavn.

Særlig tydeligt træder denne Udvikling frem ved Sammenligning med det første Kvartal 1933. Forøgelsen i hele Vareindførslen paa 0,80 Million Tons eller 26,6 pCt. kan udelukkende føres tilbage paa større Raastofleverancer,

DAMPSKIBSREDERIFORENING

som i den Tid alene er steget med 0,86 Mill. Tons eller 57,3 pCt. Derimod har Landbrugsrestriktioner medført en Tilbagegang i Tilførslen af Levnedsmidler paa omtrent 0,10 Million Ton eller 7,4 pCt. Paa den anden Side er Udførslen steget betydeligt, Færdigvarer med 0,26 Mill. Mill. Tons eller 76,8 pCt. og Raastoffer med 0,24 Mill. Tons eller 49,4 pCt. Det viser sig endvidere, at Hamburg især som oversøisk Trafikhavn har haft Fremgang.

Lübeck Havn

Lübeck Havn har udsendt Aarsberetning for 1936, og det hedder deri bl. a.: Skibstrafiken paa Lübeck Havn i 1936 var meget livlig og oversteg for første Gang Rekordtallet fra Førkrigsåret 1913. Tallene var følgende:

	Antal	NRT.
Dampskibe og Motorskibe	4,671	med 1,185,136
Sejlskibe etc.	44	- 7,524
Ialt	4,715	med 1,192,660

mod 1935	4,099	- 941,070
- 1934	3,997	- 837,871
- 1933	3,257	- 595,698
I 1913 var Tallet	4,546	- 1,003,530

	Antal	NRT.
Dampskibe og Motorskibe	1,076	med 97,332
mod 1935	884	- 51,918
- 1934	770	- 40,424
- 1933	635	- 28,024

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Marts Maaned 1937

I Marts Maaned 1937 er der udført 209,256 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 7,246 t. mod 217,118 t., deraf til Danmark 20,467 t. i Februar 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	83,513
Sverige	14,287
Italien	22,767
Belgien	19,065
Holland	12,655
Norge	7,500
Danmark	7,246
Grækenland	4,998
Argentina	4,875
Afrika	2,000
Island	350
	209,256

Skibsfarten paa Sydney

»The Maritime Services Board of New South Wales« har afgivet Beretning vedrørende Skibsfarten paa Sydney Havn i Aaret, der endte den 30. Juni 1936.

Det ovennævnte Havneraad er oprettet ved »Maritime Services Act, 1935«, og det er Raadets første Aarsberetning.

I Aaret 1935—36 blev Sydney Havn anløbet af ialt 6,985 Skibe med en samlet Bruttotonnage paa 18,131,621 Tons, hvilket betyder en Stigning paa 130 Skibe, heraf 52 oversøiske, og 545,457 Tons i Sammenligning med det foregaaende Aar.

Antallet af Motorskibe, der anløb Havnen, udgjorde 865

(sammenlignet med 675 det foregaaende Aar) med en samlet Bruttotonnage paa 4,066,595 (sammenlignet med 3,182,385 forrige Aar). Motorskibe udgjorde beregnet efter Tonnagen 22 pCt. af den samlede Skibsfart sammenlignet med 18 pCt. Aaret forud.

Nettofortjenesten af Havnen udgjorde i Aaret 1 Million £, hvilket er 72,000 £ mere end Aaret forud.

Bygning af Højtrykskedler til Floddampere

Der er i længere Tid i Sovjetrusland gjort Forsøg med den af Professor Ramsin konstruerede Højtrykskedel til Lokomotiver. De endelige Resultater af disse Forsøg foreligger ikke endnu, men de foreløbige Resultater har været saa tilfredsstillende, at man er begyndt med at bygge Ramsins Kedler til smaa Dampere. Der er bygget en Kedel med 40 Atm. Tryk, som skal anvendes i en Damp med en 100 HK. Maskine. Vægten af den nye Kedel bliver 4 t mod den gamle Kedels 17 t. Kedlen skal fyres med fast Brændsel. I Nogatino Skibsværft er man ved at konstruere en Dampmaskine til en Kedel paa 100 Atm. I Vægt og Størrelse vil denne Dampmaskine minde om en Automobilmotor. Kedlen skal fyres med flydende Brændsel.

De nye Typer af Kedler og Dampmaskiner menes at faa udbredt Anvendelse i Dampere, som skal trafikere de smaa Floder.

Unionens Kulafskibninger fra Spitsbergen

Ifølge en Pressemeddelelse er der i det forløbne Aar afskibet ca. 285,000 Tons Kul fra Sovjetunionens Kullejer paa Spitsbergen. Kullejerne er hovedsagelig gaaet til Forsyning af Unionens nordlige Kystbyer, de forskellige Ishavsstationer og Skibsfarten paa Nord-Ostpassagen.

I indværende Aar har man planlagt Afkibninger paa indtil 500,000 Tons.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søsætning

Fra Helsingør Skibsværft blev forleden søsat en Nybygning til Rederiet J. Lauritzen. Det er en Damp paa 2,900 Tons Dødvægt, Søsterskib til Damperne »Marna«, »Sessa«, »Frida« og »Laila«, hvoraf sidstnævnte i Øjeblikket er til Reparation ved Værftet efter Branden i Boston forleden.

Søsætningen overværedes af Repræsentanter for Værftets Ledelse og Bestyrelse, Skibsrederne Knud og Ivar Lauritzen samt flere indbudte. Frøken Helga Schmidt fra New York døbte Skibet »Helga«.

Nybygningen, der bærer Værftsnummer 245, og som bygges til »Germanischer Lloyd«s Klasse A 4, har en Længde overalt af 306 Fod, Bredden er 41,6 og Dybden 18,9 Fod. Lastrummene er paa 190,000 Kbf., Bunkerrummene maaler 465 Tons og Vandballast-Tankene 580 Tons. Dødvægttonnagen er 2,900 Tons paa en Dybgang af 18,6 Fod. Der er 2 Dæk agter. Lastrummene bliver meget effektivt ventilerede ved Hjælp af et stort Antal Ventilatorer, hvoraf de 6 er elektrisk drevet.

Maskineriet kommer til at bestaa af 1 Stk. »Helsingør Turbo-Compound-Maskine« med 2 Højtryks- og 2 Lavtryks-Cylindre, Helsingør patenterede System, i Stand til at udvikle i alt 1,750 I.H.K. Kedelanlægget bestaar af 2 Hovedkedler forsynet med Overheder og Howdens kunstige Træk.

I det nye Skib, hvis Dækshuse er strømlinieformede, indrettes en smuk Apering for Officererne midtskibs i store Kamre. Den menige Besætning kommer til at bo i Tomandskamre agter.

»The Compass«

Socony-Vacuum Oil Co. har udsendt et af sine smukke Hefter »The Compass«, hvori der bl. a. er en instruktiv Artikel om Helsingør, Skibsværftet og andre Industrier.

Vej- og Broprojektet

Trafikminister Fisker skal i den nærmeste Fremtid have en foreløbigt afsluttende Konference med Ingeniørerne Højgaard, Kampmann og Christiani om det store Vej- og Broprojekt, hvis endelige Skæbne antagelig bliver bestemt i den nedsatte Trafikkommission.

Archangelsk aaben

Sejladsen paa Archangelsk er aller genoptaget, idet de to første Dampere den 7. Maj er ankommet til Archangelsk uden Isbryderhjælp.

Kornsejlerne fra Australien

Den store finske Kornsejlerflaade er nu saa langt fremme paa Hjemrejsen fra Australien, at flere af dem snart kan ventes til Kanalen, hvor de faar nærmere Ordre om, hvor de skal hen med deres Korn. De forskellige Skibes Sejltider fra Australien er:

»Archibald Russell« afg. Port Germein 2. Marts. »Killo-ran« Port Victoria 3. Marts. »L'Avenir« Port Lincoln 3.

Marts. »Lawhill« Port Lincoln 18. Februar. »Moshulu« Port Adelaide 3. Marts. »Olivebank« Port Victoria 19. Marts. »Pamir« Port Lincoln 18. Februar. »Passat« Port Lincoln 18. Februar. »Penang« Port Germein 23. Februar. »Pommern« Port Victoria 3. Marts. »Viking« Port Broughton 2. Februar. »Wintehude« Auckland 3. Marts.

De her nævnte 12 Skibe tilhører Gustav Erikssons Flaade. I Korn-Racet deltog i Anr 14 Skibe. De to vnr »Abraham Rydberg« af Göteborg, der forlod Wallaro 12. Januar, og »C. B. Pedersen«, som den 23. Januar afgik fra Port Germein, men som i Nærheden af Azorerne blev sejlet i Sænk af en engelsk Damp. Der er saaledes nu kun 13 Deltagere i Kapsejlingen.

Den hurtigste Kreaturbaad

Rederiet C. Clausen i Aarhus, der fornylig mistede sin Kreaturbaad »Marie Clausen«, som blev sejlet i Sænk i Femernbælt, har nu taget dens Efterfølger i Brug. Ny-erhvervelsen er døbt »Clara Clausen«, og den blev bygget for 22 Aar siden i Holland. Den er paa 1,350 Register-ton og kan løbe 11 Knob, hvilket vil sige, at den er den hurtigste Kreaturbaad, der gaar mellem Danmark og Tyskland. »Clara Clausen« er omtrent tre Gange saa stor som »Marie Clausen« og læster 521 Kreaturer. Den føres af Kapt. Ritz, der ogsaa førte den sunkne Damp.

Eks-»Th. Stauning« til Grønlandsfiskeri

Det i Svendborg byggede Motorskib »Th. Stauning«, som har ført en noget omtumlet Tilværelse, siden det blev bygget til »Isvirki«, og som sidst fik Navnet »Steady«, er nu købt af et nystiftet Rederiaktieselskab »Gunbjørn«, som sender Skibet paa Fiskeritogt i grønlandske Farvande med 22 Færinger om Bord. Skibet har været til Reparation i Solvesborg i Sverige.

Spanske Søfolk til Aalborg med »San Juan«

I Aalborg er Sandsuger-Dampere »San Juan« til Reparation. Den tilhører A/S Skandinavisk Sandsugerselskab (J. G. Mouritzen), København, og har arbejdet i spanske Havne i længere Tid. Ved Borgerkrigens Udbrud forlod det danske Mandskab Skibet og rejste hjem. Imidlertid fik man to Englændere og syv Spaniere om Bord i Stedet. De to Spaniere blev dog hurtigt hentet af Myndighederne. Med den tilbageværende Besætning var det ikke saa lige-til at forlade Byen La Caruna, hvor Skibet hidtil havde arbejdet. Det lykkedes dog at faa Myndighedernes Tilladelse til at gaa til Vigo for at reparere, men Kaplajnen foretrak i Stedet for at gaa til portugisisk Havn, og derfra kunde han saa sætte Kursen mod Danmark.

De spanske Sømand vil nu søge at faa Opholds- og Arbejdstilladelse enten i Danmark eller i England.

Rapport om norsk Skib i Spanien

Den norske Damp »Fagerstrand« blev som tidligere omtalt opbragt af General Francos armerede Trawlere den

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Forandringerne paa Fragtmarkedet har heller ikke i den forløbne Uge været stor. Der er en lille Smule stærkere Efterspørgsel paa Kornmarkedet, og især synes der at have fundet store Salg Sted af allerede flydende Majs fra River Plate til Staterne og Canada. Europæiske Kornimportører er derimod stadig reserverede.

River Plate Markedet har været temmelig roligt. Der er kun sluttet en halv Snes Baade for Maj/Juni Lastning. Rateniveauet har ligget omkring 31/- til p.p. U.K. og 38/- til U.S. Atlantic eller Canada. Sidstnævnte Destinationer har i Ugens Slutning vist noget større Interesse for Tonnage, og sidst sluttede Baad opnaede 40/-.

Det australske Korn Marked har været roligt. Befragterne forsøgte at faa Tonnage til 15/- over Scheduleraten, men havde ikke Held hermed, og for den eneste Baad, der blev sluttet, har de maattet betale et Tillæg paa 17/-.

Montreal har været relativt livligt. Der er sluttet en 7—8 Baade for Maj/Juni Lastning. De første Baade blev sluttet til 3/- pr. Qr., men for de sidste Baade lykkedes det Rederne at faa Raten op i 3/3d. En 12.000 Tonner for Juli Lastning akcepterede ganske vist senere 2/9d. pr. Qr. Der kan placeres yderligere Tonnage for Maj/Juni til 3/3d.

Sydafrika søger stadig Tonnage for Majs til U.K. og St. Lawrence. Markedet er fast med svag stigende Tendens; sidste Slutning var 33/9d. for Juni til St. Lawrence og 32/6 fra Beira til U.K. Oktober/November.

For de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende er Forholdene i det store hele ogsaa uforandrede. Scrapjernforretningerne fra Staterne er livlige, men det nydannede Kartel af Scrapeksportører synes at have sat sig for, at Raten til U.K. ikke maa komme over 26/-, og hidtil har Kartellet haft Held til at gennemføre denne Rate. Det synes dog at blive stadig vanskeligere at skaffe Tonnage til 26/-, og da der utvivlsomt skal afskibes adskillige hundrede tusinde Tons, er der vel næppe Tvivl om, at Raten i det lange Løb vil stige noget. Scrap til Japan indikerer 36/- fra Atlantic, 37/- fra Gulf for Juni Lastning, senere Positioner er 1/- mindre værd.

Det vestindiske Sukkermarked har ligget roligt, men man forventer, at den heldige Afslutning af Kvota Underhandlingerne i London vil medføre noget større

Aktivitet. Raten ligger omkring 26/6 fra Domingo, 27/6 fra Cuba til p.p. U.K. Maj/Juni.

Sydamerikas Vestkyst er stadig blottet for Nitratorder paa Rejsebasis, men Eksportørerne fortsætter med at dække deres Behov ved timechartrede Skiibe. Paa Staternes Vestkyst er Forholdene noget roligere. En enkelt prompt Baad blev sluttet til Østen til den gode Rate af 65/- pr. 100 bale Fod, Maj/Juni Lastning, ligesom der er sluttet flere Baade paa f.i.o. Basis paa Australien til 60/- pr. 100 bale Fod. Det er tvivlsomt, om disse Rater kan gennemføres i Øjeblikket for yderligere Forretning. Paa f.i.o. Basis til U.K., som sidst blev sluttet til 40/7, indikerer Afskiberne nu kun 38/-, men hidtil har Rederne afslaaet dette.

Østens Markeder er rolige. Sojabønner indikerer 42/6 à 43/3 for Juni Baad, men Rederne holder ud for 45/-. Fra Saigon noteres 47/6 for Maj/Juni til U.K. Cont. og 45/- for Juli Lastning, men ogsaa for denne Forretnings Vedkommende ligger Redernes Forlangende noget højere. Anthracit for Port Campha til French Atlantic indikerer 42/6 f.i.o., tidlig Juli Cancelling. Sukker fra Philippinerne er sluttet til \$9.50 til U.S.N.H.

De indiske Markeder er rolige. Madras Kyst Eksportørerne indikerer 42/6, men har ikke faaet Tonnage til denne Rate og maa antagelig betale 45/-. Hvede fra Karachi viser ingen Interesse for Tonnage i Øjeblikket.

Paa det europæiske Marked er de udgaende Kulraters Fasthed stadig det mest fremtrædende Træk. Wales/Lower Plate betaler 13/6d., Wales/Alexandria 13/3d., og tilsvarende Rater noteres til andre Destinationer. Kul fra Østkysten til Danmark er omkring 5/9d. à 6/- værd for 3.000 Tonnere med hurtig Losning. Middelhavsmarkedet er støt med uforandret Efterspørgsel. Jordnødder fra Saloum har sidst beløst 43/- for Juni Lastning.

Trælastmarkedet er fortsat tilfredsstillende. Rederne er reserverede og holder ud for store Tillæg til Minimalraterne.

Timechartermarkedet er støt. Der er maaske knapt saa stor Efterspørgsel som for nogle Uger siden, men Rateniveauet er stadig tilfredsstillende. Stor Dieseltonnage kan placeres for 5/6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Europa til omkring 8/6d. maaske 9/-. I Vestindia Farten ligger Raten omkring \$2.50 for 4000 Tonnere for 4/6 Maaneder.

16. April paa Rejse fra Santa Pola til Island med Salt. Damperen blev beordret ind til Ceuta, og Kaptajnen fik ikke Lejlighed til at sætte sig i Forbindelse med Rederen, Skibsreder Esbensen i Oslo. I en Rapport, der er afsendt fra Casablanca den 1. Maj, beretter Kaptajnen om sine Oplevelser, først om sine Genvordigheder i Ceuta, der langt om længe endte med, at han blev tvunget til — mod en Fragt af 20 Francs pr. Ton — at bringe Salladningen til Casablanca. Myndighederne i Ceuta havde uden videre konfiskeret Ladningen og solgt den til Casablanca, skønt baade Skib og Ladning tilhøre neutrale Lande.

Skibsreder Esbensen oplyser, at Salladningen nu er lossat i Casablanca, og at Skibet antagelig er afgaaet til Cadix for at indtage en ny Salladning til Island.

»Prins Georgs Hjem« indvies den 8. Juni

Det fjerde af Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fonds Hjem, »Prins Georgs Hjem« paa Strandvejen ved Helsingør, der blev skænket Fonden sidste Efteraar, er bleven restaureret og indrettet for sit Formaal. Den 8. Juni indvies Hjemmet ved en stilsfærdig Højtidelighed, ved hvilken Sognepræst Dalsager taler. Dette Hjem vil blive smykket med Palmer, en Gave fra Konsul Hartmann, Gent.

Prins Valdemar aflagde i Fredags Besøg paa Fondens Strandvejshjem »Brinkly«, og Prinsen gennemgik meget interesseret de mange Nyerhvervelser, bl. a. har Hjemmet faaet som Gave et stort Billede i Farver, Prins Valdemar

i Admiralsuniform — Billedet er skænket af Hoffotograf Ellfelt —, endvidere en stor Akvarel, malet af Prinsesse Marie, og 2 Marinebilleder, malet af Benjamin Olsen.

Standeren hejses paa saavel Strandvejshjemmet som Hvilshjemmet i Lillerød paa Fredag Eftermiddag, og det første Hold Søfartsveteraner rykker samtidigt ind. Alt er optaget paa begge Hjem.

Færgerne gøres klar til Pinsetrafikken

Statsbanernes Søfartsafdeling arbejder under Højtryk for at faa hele Flaaden klar til Pinsetrafikken.

Færgerne »Danmark«, der i længere Tid har ligget ved B. & W.-Værft, er nu færdig og afgaaet til Gedser for at indgaa i Ruten, hvorefter Færgerne »Prins Christian« vender tilbage til København—Malmø Overfarten. Den svenske Færge »Malmø« vil saa gaa til Kockums Værft i Malmø for at faa en gennemgribende Reparation af de Skader, den fik ved Grundstødningen paa Middelgrundsfortet.

Motorskibet »Jylland«, der ligger ved Orlogsværftet, indgaaer den 12. Maj i Farten Kalundborg—Samso—Aarhus, hvorefter »Freja« gaar tilbage til Automobiltrafikken over Storebælt.

Færgerne »Fyn«, der ligeledes ligger ved Orlogsværftet, vender nu tilbage til Masnedø-Overfarten. Færgerne »Sjælland« er kommet fra Aalborg Skibsværft tilbage til Storebæltsoverfarten. Færgerne »Korsør« er gaaet til Orlogsværftet for Bundbehandling.

»Australian Reefer«s Jomfrurejse

Den sidst leverede Frugtbaad fra »Nakskov Skibsværft« til J. Lauritzens Rederi, m.s. »Australian Reefer«, har fuldført sin Jomfrurejse fra København til Australien. Turen er gaaet paa tilfredsstillende Maade, og Skibet har kun anvendt 30 Døgn til Turen København—Fremantle.

»Australian Reefer« afsejlede efter afsluttende Prøvesejlads den 23. Marts fra København med Kaptajn Nørholm som Fører. Turen gik gennem Suez-Kanalen, og den 22. April kom »Australian Reefer« til Bestemmelsesstedet. Det er en Sejlads paa ialt 10.100 Kvartermil, og Rejsen er saaledes foretaget med en Gennemsnitsfart af 14 Knob.

Kongens nye »Rita« søsat

Kongens nye Kutter blev forleden søsat i Kalkbrænderihavnen i København. Kongen, Dronningen, Prins Knud og Prinsesse Caroline Mathilde var til Stede paa Værftet sammen med mange af Kongens Venner blandt Sejlsportsfolkene, der var indbudt til at overvære den lille Højlidelighed. Der holdtes nogle korte Taler. Kongen takkede saaledes Nordhjergs Værft, Baadens Arkitekt og Haandværkerne for deres smukke Arbejde, og Prinsesse Caroline Mathilde døbte derefter den nye Kutter, som fik Navnet »Rita«. Stabelafløbningen foregik glat, og de kongelige og Gæsterne besaa derefter Fartøjet.

Den nye »Rita« vil snart være færdig og klar til at stikke til Søs med Kongen.

Skoleskibet »Danmark«s nye Fører

Statsskoleskibet »Danmark«s ny Chef, Skibets hidtidige Første-Styrmand Knud Hansen, er af gammel Sømandsslægt, født i 1901 i Nyborg, hvor Faderen var Lodsformand. Han kom selv tidlig med Svendborg- og Marstalskonnerter paa Langfart. Efter Styrimandseksamen og Tjeneste i Marinen indtraadte han i »Det Forenede Dampskibs-Selskab« som Styrmand i forskellige Skibe, senest i de store Amerikabaade. I 2 Aar har han haft Ansættelse i Statsskoleskibet. Hans Erfaring i Sejlskibssejlad og hans pædagogiske Evner gør ham velegnet til den nye Post.

Lægeraad pr. Radio

Skibe i Søen, uanset Nationalitet, kan faa Lægeraad under Sygdom eller Ulykkestilfælde ombord over Port-health, Colombo. Telegrammet skal have Overskriften: Medical Service, og skal være affattet paa Engelsk. Telegrammet skal indeholde en kort og klar Redegørelse for Sygdommen samt en Beskrivelse af Skibapoteket og skal være underskrevet af Kaptajnen. For hver Henvendelse inklusive Svar betales Prisen for 10 Ord.

B. & W.'s Afviklings-Afdeling

Komiteen for Aktieselskabet Burmeister & Wain's Afviklingsafdeling har indkaldt Aktionærerne i det tidligere Aktieselskab Burmeister & Wain til Møde den 24. Maj, hvor Forslaget til Afslutning af Afviklingsafdelingens Virksomhed kommer til afsluttende Behandling.

Forslaget har som bekendt allerede været livligt diskuteret paa Afviklingsafdelingens Generalforsamling sidst i Marts Maaned, hvor Forslaget kun var til Efterretning, idet der ikke kunde foretages Afstemning. Den 10. April blev Forslaget forelagt paa et Kreditor-møde og vedtaget med kvalificeret Majoritet. Af 398 stemmeberettigede havde 375 stemt, og deraf var 373 for Forslaget, medens kun 2 stemte imod.

Paa det nu indvarslede Aktionærmøde vil Forslaget blive forelagt Aktionærerne til Antagelse eller Forkastelse med simpel Majoritet. Kun de Aktionærer, som senest Onsdag den 19. Maj i Privatbankens Hovedsæde har godtgjort deres Stemmeret og faaet udleveret Adgangskort og Stemmeseddel, har Stemmeret paa Mødet.

Forslaget, der nu stilles til Afstemning, vil være kendt fra tidligere Omtale, men Komiteen for Afviklingsafdelingens ledsager dette med en Henvendelse til Aktionærerne.

Komiteen, der med disse Bemærkninger har ønsket i Tide overfor Aktionærerne at gøre nærmere rede for Forslagets Indhold og Betydning, at imødgaa den Kritik, der har været rejst mod Forslaget, og at fremhæve den store Risiko, der foreligger for, at en Forkastelse af Forslaget vil komme til at koste Aktionærerne i det tidligere A/S Burmeister & Wain betydelige Summer, tilraader bestemt Aktionærerne af Hensyn til disses egne Interesser at godkende det stillede Forslag.

Tre nye Motorskibe til A. P. Møller

Bremer-Vulkan-Værftet, der i Løbet af de senere Maaned har leveret de to Motorskibe »Grete Mærsk« og »Marchen Mærsk« til Rederiet A. P. Møller, skal nu yderligere bygge tre Skibe af samme Type til Skibsværdet A. P. Møller og ligesom de to foregaaende bestemte for Rederiets Rute mellem New York og det fjerne Østen. Hver af de tre Skibe faar en Lastevne af 9,200 Tons d.w.; de bliver dobbeltskruede, drevet af dobbeltvirkende M.A.N.-Dieselmotorer paa 8,400 HK.

Skibskøb

Gennem Fa: E. W. v. d. Hude & Søn er til Svendborg indkøbt Motorsejler »Riborg« af Marstal. Skibet, der er gaaet i Fart, vil faa Hjemsted i Svendborg; det føres af Kaptajn Jensen, Hundested, og vil blive dirigeret af Fa: E. W. v. d. Hude & Søn.

Lloyds

Lloyds Register of Shipping's Chefekspert for Sverige, Ingeniør V. Bülow, trækker sig den 1. Juli tilbage efter 37 Aars Tjeneste i Lloyd. Den svenske Komité havde ønsket, at Stillingen blev besat med en svensk Ingeniør, men Lloyds har ikke i Øjeblikket ment at kunne finde den rette Mand, og Mr. S. Townsend, som i flere Aar har været ansat ved Lloyds Kontor i Göteborg, er udnævnt til Chefekspert.

Foreningen for de skandinaviske Sjømannshjem i fremmede Havne

har udsendt Aarsberetning for 1936. Det hedder bl. a. deri:

Den 29. januar 1936 modtog Foreningen det triste budskab at dens grunnlegger og hovedsekretær, redaktør Aug. Maurice Augustson var avgått ved døden. En ivrig forkjemper for bedring av sjøfolkets kår var hermed gått bort.

Det er nu 35 år siden de første planer modnedes hos redaktør Augustson om å skape en institusjon som i de store utenlandske havner på en praktisk måte kunde bistå sjøfolkene under opholdet i land, enten de var hyresøkende eller av en eller annen grunn var kommet i vanskeligheter. Det skulde også være oppgaven å forme disse institusjoner som hjem, hvor sjøfolkene fikk forpleining etter skikk og bruk i Norden. Samtidig skulde disse hjem danne et bindeledd mellom sjøfolkene og fedrelandet.

Helt fra første stund innså redaktør Augustson at de 3 lande, Sverige, Danmark og Norge, burde stå sammen om løsningen av en sådan oppgave. Alene vilde et enkelt land vanskelig kunne klare et så tungt løft. Men samtidig var de skandinaviske lande knyttet til hverandre med så mange bånd at et samarbeide på dette felt sikkert vilde bringe gode resultater.

Således opstod de skandinaviske sjømandshjem i fremmede havner.

Helt fra foreningens stiftelse har redaktør Augustson arbeidet som Foreningens honorære hovedsekretær og som sådan har han nedlagt et imponerende arbeide. I Foreningens og sjøfolkets tjeneste fortsatte han sin gjerning like til sin død.

Foreningens årlige Fellesmøte avholdtes 6. juni f. å. i Stockholm.

Fra Sverige var fremmøtt: Admiral Ericson, skibsværder Smith og kammerherre, bankdirektør Arfåedson.

Fra Danmark var fremmøtt: Kommandør Kiær og kommandørkaptein Pontoppidan.

Fra Norge var fremmøtt: Generalkonsul Mathiesen, redaktør Augustson og advokat Middelhon.

Budgettet til driften av hjemmene i 1936 blev vedtatt med en utgift på kr. 41,800,00.

Valgene ga til resultat at formannen, admiral Berglund, og de 2 viceformann, admiral Ericson og kommandør Kiær, blev gjenvalgt. Likeledes blev Forretningsutvalget som består av admiral Berglund, redaktør Augustson og generalkonsul Mathiesen med advokat Middelhon som suppleant gjenvalgt.

Den bedring av forholdene for sjømannshjemmene som blev innledet for nogen år siden, fortsatte også i 1936. Besøkdagenes antall viser en stigning til 54,427 og antall besøkende er kommet op i 9,673, som er det største tall man har været oppe i siden 1923.

Den svenske stat har i løpet av året stillet et beløp stort kr. 50,000,00 som et fond til rådighet for den svenske Avdeling. Ad privat vei er der også innsamlet nye midler, idet det er Avdelingens mål gjennom oplagte fonds å sikre sin stilling på samme måte som i Danmark og Norge.

Den norske Avdeling fikk også i 1936 av den norske stat et ekstraordinært tilskudd stort kr. 20,000,00 til hjelp for hyresøkende, vanskeligtstillede norske sjøfolk i utlandet.

Lagerum i Knippelsbros Ramper

Under Ramperne til den nye Knippelsbro, saavel paa Sjølandssiden som paa Amagersiden, skal der indrettes Lagerum til Udlejning. Kommunen og Havnevæsenet afholder Udgifterne ved Tilvejebringelse af Rummene, der bliver paa ialt ca. 850 m². Havnevæsenet paatager sig Udstyrelsen og faar Rummene til Disposition for en Periode af 20 Aar til Udlejning til Lager og lignende.

Ny Opbringelse af dansk Baad.

J. Lauritzens Dampner »Betty«, der føres af Kaptajn Drachmann Nielsen, er efter et indløbet Telegram blevet opbragt af Nationalisterne i Gibraltarstrædet og sendt til Ceuta.

Denne nye Opbringelse adskiller sig imidlertid noget fra de øvrige, idet »Betty« fik Lov til at sejle videre, uden at Ladningen blev omloset. Dette skyldes utvivlsomt, at dens Last bestod af Bananer fra de kanariske Øer, hvor Franco-Tropperne er Herrer, og ikke — som Tilfældet ellers har været med de opbragte danske Baade — af Frugt fra en af Valencia-Regeringens Havne.

Søsætning

Paa A/S Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sosattes Onsdag et nyt Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 625, som bygges til Hansen-Tangens Rederi A/S, Christianssand. Skibet bygges til Lloyd's Registers Klasse 100 A. I. + Isherwood's bracketless System.

Skibets Hoveddimensioner er: 470'—0" × 65'—2" × 35'—4" til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 14,700 Tons. Skibet forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af B. & W.s nyeste Type med en Maksimalydeevne af ca. 5,600 I.H.K. Skibet fik Navnet »Regina«, og Afløbningen overværedes af Skibsreder Hansen-Tanger jr.

Moskva er blevet Havneby

Den første Damper, som har passeret den nye Volga—Moskva-Kanal, ankom fornylig til Flodhavnen Chimkier i Nærheden af Moskva. Den 2. Maj kom en Række Skibe, som specielt er bygget til Trafikken paa den nævnte Kanal, til Moskva.

Den 128 km lange Kanal, som er blevet bygget i Løbet af ca. 4 Aar, vil desuden forsyne Hovedstaden med Drikkevand. Ad den nye Vandvej vil 15 Millioner Tons Gods aarligt kunne transporteres i den ene Retning.

Kanalen, som forbinder Moskvas nye Havn med Øster-

søen, Det hvide Hav, Det kaspiske Hav og Det asovske Hav, forkorter Vandvejen fra Moskva til Leningrad med 1100 km. Dens Bredde er 85½ m, og Dybden udgør 5½ m. Kanalen kan passeres af de store Volga-Dampskibe, der laster indtil 18,000 Tons.

11 Sluser, 3 Beton- og 8 Jorddæmninger, 8 Vandkraftværker, 19 Broer og 5 Pumpestationer, som forsyner Slusekamrene med Vand, samt en Række andre Bygninger, i alt over 240, er blevet anlagt ved Kanalen. Pumpestationerne, ved hvilke der anvendes Propelpumper af sovjet-russisk Konstruktion, yder 25 Kubikmeter Vand pr. Sekund.

PERSONALIA

Dødsfald

Kaptajn Thor Pihl

Den gamle Fører i Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Kaptajn Thor Pihl, er død.

Kaptajn Pihl, der blev 83 Aar gammel, kom som ganske ung Styrmand i 1866-Selskabets Tjeneste. Han blev først Fører for den gamle Damper »Thor«, omkring Aarhundredskiftet fik han den nybyggede Damper »Bornholm« (senere »Borgholm« og nu »Østersøen«) at føre, og derefter gik han som ældste Fører efterhaanden over i Selskabets nye Dampere »Ørnen« og »Heimdale«. Fra dette Skib, der var Selskabets sidste nye Damper, inden Motor-skibene begyndte, gik han i Land i 1922 og har siden da boet i Rønne.

Han var en dygtig Sømand, der tog mangan haard Tørn og var lige afholdt af sine Underordnede og af sit Selskab.

POSITIONSLISTE PR. 10. MAJ 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Danzig 7.5.
s.s. *Aaro*, Thomsen, ank. Riga 3.5.
s.s. *Aaro* pass. The Wight 7.5. p. R. t. Rotterdam.
s.s. *Aase* pass. Hirtshals 1.5. p. R. t. Bayonne.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Cabo Blanco 23.4.
s.s. *Absalon* pass. Helsingør 5.5. p. R. t. Gdynia.
s.s. *African Reefer* ank. Flushing 6.5. p. R. t. Hamburg.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 1.5.
s.s. *Agnete* ank. Købe 3.5.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Port Sudan 4.5.
s.s. *Alabama* afg. Frederikshavn 20.4. til River Plate.
s.s. *Alf* ank. Kbhvn. 3.5.
s.s. *Alfa* ank. Liverpool 7.5.
s.s. *Algarve* ank. Tunis 10.5.
s.s. *Alice* afg. Kbhvn. 4.5. til Liepaja.
m.s. *Alnieta* ank. New York 6.5.
m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Finisterre p. R. t. London 7.5. hjg.
s.s. *Alssund*, Andersen, afg. Norfolk, Va. 25.4. til Gdynia, pass. 52,06 Gr. N., 35,39 Gr. W. 8.5.
m.s. *American Reefer* afg. Basse Terre 1.5. til Marseilles og Haifa.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. Azorerne til London 9.5.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Pauillac 25.4. til Curacao.
s.s. *Anna* ank. Gibraltar 10.4. p. R. t. Marseilles.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Balboa 3.5. p. R. t. New York.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Las Palmas til Bordeaux 6.5. hjg.
s.s. *Anne* ank. Alexandria 29.4. p. R. t. Beirut.
m.s. *Argentina* ank. Rosario 6.5.
m.s. *Arizona* afg. Santos 10.5. til Rio.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Barbados 30.4.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Newark 4.5.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Immingham 7.5.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Suez til Aden 7.5. udg.
s.s. *Aslaug* afg. Liverpool 5.5. til Immingham.
m.s. *Astoria*, Jensen, pass. Panama 25.4.
s.s. *Astra* ank. Vita 4.5.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Koolack 7.5. til Mbour.
m.s. *Australian Reefer* afg. Fremantle 28.4. til London.
s.s. *Avance* afg. Kalundborg 20.4. til Svendborg.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 7.5.

B

s.s. *Belgien* ank. Leith 4.5.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Aden 22.4. til Abadan.
s.s. *Bergenshus* afg. Bergen 10.5. til Aalesund.
s.s. *Bertha* afg. Aalborg 4.5. til Galway.
s.s. *Bes* pass. Hollenau 9.5.
s.s. *Betty* ank. Las Palmas 5.5.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Barry Is. 1:5: p. R. t. Lisbon.
s.s. *Birgitte* ank. Las Palmas 5.5.
s.s. *Birgit, C. Vilsmark*, ank. Bordeaux 8.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Melbourne 7.5. til Bordeaux.

s.s. *Bodil* ank. Valencia 29.4.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Oporto 8.5. til Kirkcaldy.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo til Aden 6.5. hjg.
m.s. *Bornholm*, P. H.-Petersen, ank. Santos 8.5.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Kbhvn. 10.5.
s.s. *Brasilien* afg. Stavanger 6.5. til River Plate.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Santos 28.4. til Stockholm.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Lisboa 29.4.
s.s. *Britta* opbragt.
s.s. *Broholm* ank. Leixoes 11.4.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Sundsvall 1.5. til Port Albany, pass. Kbhvn. 4.5.
s.s. *Brynhild* afg. Garston 10.5. til Antwerpen.

C

m.s. *California* afg. Stavanger 23.4. til River Plate.
m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Corvo p. R. t. St. Thomas 7.5. udg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Rio de Janeiro 5.5.
s.s. *Carmen* afg. Zeebrugge 4.5. til Gøteborg.
m.t. *Caroline Mærsk* pass. Dungeness 15.4. p. R. t. Tampico.
s.s. *Charkow* ank. Wiborg 9.5.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Manila 4.5. til Panama.
s.s. *Gerda Toft* afg. Themsen 8.5. ?
m.s. *Chilean Reefer* afg. Aden 6.5. til Fremantle.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Dover p. R. t. Las Palmas 27.4. hjg.
s.s. *Christiansborg* afg. Albany 7.5.
m.s. *Chr. Holm* 10.5. 300 m. w. Bermuda, forv. ank. Halifax 14.5.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Gdynia 29.4.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Cape Thevenard 30.4. til Antwerpen.
s.s. *Cimbria* afg. Danzig 9.5. til Brügge.
s.s. *Clara Clausen* ank. Kbhvn. 5.5.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Port Vendres 30.4.
m.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Nauru 29.4.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Port Said 30.4.
s.s. *Cyril*, S. J. Farup, ank. Kbhvn. 9.5.

D

m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden til Singapore 27.4. udg.
s.s. *Dagmar* afg. Leghorn 3.5. til Liverpool.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 9.5.
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Bremen 5.5. til Aarhus.
s.s. *Dania* afg. Danzig 9.5. til Zeebrugge.
m.s. *Danmark* Ellesmere Port v. Liverpool 11.5.
s.s. *Delaware* afg. Savannah Ga. 5.5. til New Orleans.
s.s. *Dorrit* ank. Carthage 27.4.
s.s. *Dorthea* havareret.
s.s. *Douro* ank. Hamburg 10.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. New York 2.5. til London. Antwerpen, Rotterdam.
s.s. *Edith* afg. Sete 4.5. til Valencia.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. 5. 37

LONDON	22,40	MADRID	43,00
NEWYORK	454,50	AMSTERDAM	249,90
BERLIN	182,45	STOCKHOLM	116,65
PARIS	20,46	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,66	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	104,10	PRAG	16,00
ROM	24,15	WARSAWA	86,50

s.s. *Edv. Nissen* ank. Helsingør 5.5.
 s.s. *Effe Mærsk* pass. Barry Is. 5.5. p. R. I. Lisbon.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 8.5. til Manchester.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Dunnet Hd. 6.5. p. R. I. Clyde.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Cristobal 1.5.
 s.s. *Elic*, J. L. Lisberg, pass. 40⁴⁰ Nord 20²⁰ West.
 s.s. *Elisabeth* pass. Helsingør 5.5. p. R. I. Trangsumd.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Kingsport 28.4.
 s.s. *Ellen* ank. Gdynia 25.4.
 s.s. *Ellensborg* ank. Goole 9.5.
 s.s. *Else* ank. Kotka 2.5.
 s.s. *Emanuel* ank. Stettin 5.5.
 s.s. *Emilie Mærsk* pass. Helsingør 6.5. p. R. I. Riga.
 m.l. *Emma Mærsk* pass. Gibrallar 30.4. p. R. I. Abardan.
 s.s. *Energi* ank. Stettin 9.5.
 s.s. *England* afg. Reykjavik 7.5. til Hull.
 s.s. *Enigheden* afg. Goole 8.5. til Præstø.
 m.s. *Erria*, Dahl, ank. Trangsumd 7.5. hjg.
 s.s. *Erik Boye* afg. Philadelphia 6.5. til Göteborg.
 s.s. *Erindring* forv. afg. Immingham 11.5.
 s.s. *Erna* ank. Malta 7.5.
 s.s. *Ester* afg. Tyne 7.5.
 s.s. *Esther Maria*, V. P. Liisberg, ank. Huelva 26.4.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, ank. Kirkcaldy 7.5.
 s.s. *Estrid* afg. Fort de France 30.4. til Rouen.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. New Westminster 7.5. udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Sfax 3.5. til Plymouth.
 m.s. *Fano* ank. Gdynia 1.5.
 s.s. *Finland* ank. Christiansund 27.4.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Bangkok 2.5. udg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Hansholm 10.5.
 s.s. *Frankrig* ank. Liepaja 2.5.
 s.s. *Fredensborg* ank. Kbhvn. 21.4.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Huelva 8.5.
 s.s. *Freja* pass. Helsingør 6.5. p. R. I. Boness.
 s.s. *Frida* afg. New York 5.5. til Guayaquil.
 s.s. *Frode* ank. Albany 10.5.
 s.s. *Fylla* pass. Helsingør 3.5. p. R. I. Viipuri.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 8.5. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* ank. Iggesund 10.5.
 s.s. *Gerd* pass. Spurn Hd. 4.5. p. R. I. Alexandria.
 s.s. *Gerda* ank. Marseilles 28.4.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Themsen 8.5.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Shanghai 4.5. til Japan.
 s.s. *Gorm* afg. Neufahrwasser 3.5. til Norfolk Va.
 s.s. *Grete* ank. Marseilles 30.4.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. San Francisco 2.5. til Manila.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, ank. Kaolack 7.5.
 s.s. *Gudena* pass. La Coubre 7.5. til Bordeaux.
 s.s. *Gudrun* afg. St. Vincent CV. 1.5. til Dakar.
 s.s. *Gudrun Mærsk* ank. Port Said 5.5.
 s.s. *Gunhild* pass. Dungeness 6.5. p. R. I. Goole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Dungenes 6.5. p. R. I. Fredericia.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 1.5. til Singapore.
 s.s. *Gyda* ank. London 7.5.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Stettin 11.5. til Vardø.
 s.s. *Hafnia* ank. Gdynia 9.5.
 s.s. *Halfdan* ank. Middelfart 11.5.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Lisboa 8.5.
 s.s. *Hanne* pass. Skagen 4.5. p. R. I. Grimsby.
 s.s. *Hans Broge* ank. Danzig 2.5.
 s.s. *Hans*, From, afg. Nykøbing Falster 12.5. til Danzig.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Mobile 6.5.
 s.s. *Harald* afg. Catania 10.5. til Messina.
 s.s. *Harriet* ank. Valencia 1.5.
 s.s. *Helene* ank. Riga 2.5.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Havre Rds. 10-11.4. p. R. I. Curacao.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Dunnet Hd. 4.5. p. R. I. Dundalk.
 m.s. *Herdis* afg. Rotterdam 3.5. til Alexandria.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Dungeness 2.5. p. R. I. Cannes.
 s.s. *Hilde* ank. Leith 6.5.
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 11.5. til Kbhvn.
 s.s. *Holland* ank. Gironde 6.5. p. R. I. Bordeaux.
 s.s. *Horsia* ank. Methil 9.5.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Port Talbot 7.5.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Colombo 24.4. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Cagliari 9.5.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Barry Is. 1.5. p. R. I. Lisbon.
 s.s. *Inger Toft* ank. Ferrol 1.5.
 s.s. *Inger* ank. Valencia 1.5.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Helsingør 4.5. p. R. I. Stettin.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, afg. Newport Mon. 8.5.
 m.s. *Irland*, A. B. Meinertz, ank. Newhaven 4.5.
 s.s. *Ivan Kondrup*, C. Larsen, ank. Danzig 6.5.
 s.s. *Ivar* afg. New York 30.4. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 10.5.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Immingham 6.5.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Dunkirk 4.5.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Rotterdam 3.5. til Corpus Christi.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Kobe for Seishin 6.5. hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Helsingør 4.5. p. R. I. Stettin.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Zeebrugge 4.5. til Fredericia.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 7.5.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Dungeness 7.5. p. R. I. Alexandria.
 s.s. *Jolantha* ank. Frederikshavn Dok 2.5.
 s.s. *Jonna* pass. Dungeness 29.4. p. R. I. Santos.
 s.s. *Juliane* pass. Brunsbuttel 5.5. p. R. I. Oskarshamn.
 s.s. *Jutta* afg. Immingham 5.5. til Viborg.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Marseilles 9.5. udg.
 s.s. *Jytte* ank. Riga 3.5.
 s.s. *Jægersborg* afg. Birkenhead 10.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Antwerp 9.5.
 s.s. *Kalo*, Ilusum, ank. Bombay 6.5.
 s.s. *Karen Toft* ank. Cadiz 7.5.
 s.s. *Karen* afg. Gibraltar 1.5. til Rotterdam.
 s.s. *Karla* pass. Brunsbuttel 3.5. p. R. I. Masnedund.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 7.5.
 m.s. *Katrine Mærsk* ank. Flushing 6.5.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Sete 4.5. til Arzew.
 s.s. *Kentucky* ank. Kbhvn. 9.5.
 s.s. *Kirsten* pass. Flamborough Hd. 6.5. p. R. I. Granton.
 s.s. *Kirsten Mærsk* pass. Munsbles 6.5. p. R. I. Quebec.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Burntisland 6.5.
 s.s. *Knud* pass. Barry Is. 6.5. p. R. I. Immingham.
 s.s. *Knud* ank. Nakskov 11.5.
 s.s. *Kongea* ank. Grangemouth 6.5.
 s.s. *Krusaa* afg. Aarhus 2.4. til Danzig.
 s.s. *København*, ank. Leningrad 4.5.

L

s.s. *Laila* repareres paa Helsingør Skibsværft.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Colombo til Penang 7.5. udg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Freetown 28.4. til Caronte.
 s.s. *Laura* afg. Santos 24.4. til Hamburg.
 s.s. *Laura Mærsk* ank. Helsingør 1.5.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Cristobal 21.4.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Avonmouth 6.5.
 s.s. *Lica Mærsk* pass. Algiers 24.4. p. R. I. Amerika.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Frederikshavn 9.5.
 s.s. *Lilian* pass. Spurn Hd. 6.5. p. R. I. Helsingfors.
 s.s. *Lilleborg* ank. Helsingør 5.5.
 s.s. *Lily* pass. Brunsbuttel 6.5. p. R. I. Rendsburg.
 s.s. *Linda* pass. Dungeness 7.5. p. R. I. Gdynia.
 s.s. *Lise* afg. Barcelona 27.4.
 s.s. *London* afg. Riga 6.5.
 s.s. *Lotte* ank. Liverpool 6.5.
 m.s. *Louisiana* afg. Randers 11.5. til Bergen/Vaksdal.
 m.s. *Lundby*, Lohse, forv. afg. Aberdeen Wn. 12.5. til Continent.
 s.s. *Lynæs* pass. Holfenau 9.5.

M

s.s. *M. C. Holm* pass. Dunnet Hd. 6.5. p. R. I. Nakskov.
 s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 11.5.
 s.s. *Maine* ank. Stocka 11.5.
 s.s. *Maja* pass. Southend 7.5. p. R. I. Immingham.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Hongkong til Shanghai 7.5. udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Leningrad 8.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Oran 9.5. p. R. I. Marseilles.
 s.s. *Margrete* pass. Hammershus 2.5. p. R. I. Gdynia.
 s.s. *Margrethe* ank. London 11.5.
 s.s. *Marianne* pass. Spurn Hd. 6.5. p. R. I. Helsingfors.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Swansea 24.4. til Las Piedras.
 s.s. *Marie Toft* ank. Huelva 6.5.
 s.s. *Marna* afg. Callao 4.5. til Antofagasta.
 m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 11.5. til Casablanca.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Køge 9.5.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Delaware Breakwater 24.4. p. R. I. Tunas de Zaza.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Malta 3.5.
 s.s. *Marx* ank. Helsingør 3.5.
 s.s. *Maryland* afg. Buenos Aires 8.5. til Santos.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Skagen for Middlesbrough 9.5. udg.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 5.5.
 s.s. *Mette* ank. Hamburg 29.4.
 s.s. *Michael Jepsen* handler i de kinesiske Farvande.
 s.s. *Minsk* ank. London 6.5.

N

s.s. *N. C. Monberg*, L. P. Hansen, afg. Ghent 9.5. til Brake.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Leningrad 9.5. til Groningen.
 s.s. *Najaden* pass. Dungeness 6.5. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Nancy* pass. Lizard 7.5. p. R. t. Bristol.
 s.s. *Nerma* pass. Brunsbuttel 3.5. p. R. t. Viipuri.
 s.s. *Nevada* afg. Lissabon 7.5. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Suez 30.4. Djibouti.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Philadelphia 6.5. til Cebu.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Swansea 30.4.
 s.s. *Niobe* afg. Gibraltar 26.4. til Viipuri.
 s.s. *Norco* afg. Helsingør 7.5.
 m.s. *Nordbo* ank. Adelaide 30.4.
 s.s. *Nordborg* afg. Dakar 30.4.
 s.s. *Nordby* afg. Danzig 5.5. til London.
 m.s. *Nordfarer* afg. Shanghai 26.4. til Iloilo og Ceattle.
 m.s. *Nordhavet* ank. Manila 3.5. p. R. t. Cebu.
 m.s. *Nordhval* ank. San Francisco 5.5.
 m.s. *Nordkap* ank. Buenos Aires 25.4.
 s.s. *Nordlys* afg. Rosario 14.4. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. Yawata 2.5. til U. S.
 m.s. *Normandiet*, K. H.-Petersen, ank. Bahia 10.5.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 11.5.
 s.s. *Olaf* afg. Danzig 7.5. til Garston.
 s.s. *Olga* ank. Cork 6.5.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Port Sudan 1.5.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. New 3.5.
 m.s. *Oregon* ank. San Nicolas 7.5.
 s.s. *Orion* afg. Newport News 1.5. til Havana.
 s.s. *Oslo* afg. Riga 6.5.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Hamburg 5.5. til New York.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Frederikshavn 30.4.
 s.s. *P. N. Damn* afg. Mobile 2.5. til Gdynia.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Gøteborg 5.5. udg.
 s.s. *Paris* afg. Tynen 7.5.
 s.s. *Paula* pass. Cuxhaven 4.5. p. R. t. St. Louis (Rhône).
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, ank. Sydney 6.5. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 5.5. p. R. t. Cebu.
 s.s. *Polly* afg. Skive 5.5. til Aalborg.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 12.5.
 s.s. *Prins Knud*, afg. Kbhvn. 8.5.

R

s.s. *Randi* ank. Sete 3.5.
 s.s. *Riga* ligger i Nakskov.
 s.s. *Rigmor* afg. Flushing 6.5. til London eller Goole.
 s.s. *Rita* ank. København 10.5.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Helsingør 5.5. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Robert* pass. ungeness 19.4. p. R. t. Seville.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Port Said 29.4. til Bombay.
 s.s. *Rosenborg* afg. Casablanca 11.5.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen 10.5. til Skien.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Trinidad 28.4.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Helsingør 8.5.
 s.s. *Scandia* ank. Stettin 9.5.
 s.s. *Scotia* afg. Zeebrugge 9.5. til Bremen.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 11.5.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Parrisboro 6.5.
 s.s. *Sessa* afg. Talcahuano 3.5. til Coquimbo.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Melbourne til Las Palmas 28.4.
 hjg.
 s.s. *Signe* ank. Bremen 4.5.

s.s. *Sigrid* afg. Korsør 28.4. til Uurao.
 s.s. *Sigrun* ank. Antwerpen 8.5.
 s.s. *Silkeborg* ank. Bordeaux 10.5.
 s.s. *Skuane*, H. Hansen, ank. Sunderland 6.5.
 s.s. *Skagerak* pass. Brunsbuttel 6.5. p. R. t. Brussels.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Aruba 14.15.
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 11.5. til Dunkirk.
 s.s. *Skodsborg* ank. Aalborg 10.5.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 11.5. til Gdynia.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Liverpool 30.4. til Murmank.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Halifax 5.5.
 s.s. *Sophie* afg. Kbhvn. 1.5. til Leningrad.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 11.5. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 50° N. — 35° W. 8.5. p. R. t. Charlottelovn.
 s.s. *Stella* pass. Dungeness 4.5. p. R. t. Pasajes.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. San Pedro 6.5. til Vancouver.
 s.s. *Stjerneborg* afg. Westminster 17.4.
 s.s. *Stockholm* ank. Leningrad 1.5.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Gibraltar 1.5. til Saf÷.
 s.s. *Svanhild* afg. New Orleans 5.5. til Norfolk Va.
 s.s. *Svanholm* ank. Manchester 10.5.
 s.s. *Suava* ank. Aarhus 10.5.
 s.s. *Svend Pii* afg. Keta 3.5. til Monrovia.
 s.s. *Søborg* ank. Lishon 5.5.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 5.5.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Boston 25.4.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 28.4.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Sunderland 11.5. til Struer.
 s.s. *Teddy* ank. Goole 6.5.
 s.s. *Tekla* ank. Preston 6.5.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 8.5. til Oslo.
 s.s. *Thyra* afg. Tyne 4.5. til Helsingør.
 m.s. *Thyra S.* ank. Alexandria 6.5.
 s.s. *Tonisk* ank. Genua 9.5.
 m.s. *Tonking*, Berg, ank. Nakskov 5.5.
 s.s. *Tove* ank. Grimsby 4.5.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, pass. Dover 8.5.
 s.s. *Transporter* ank. Boness 6.5.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. West Hartlepool 11.5. til Vejle.
 s.s. *Trondhjelm* ank. Stettin 11.5.
 s.s. *Tula* afg. Kbhvn. 10.5. til Klaipeda.
 m.s. *Tunis* afg. Leicoes 7.5. til Gdynia.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, forv. ank. New York 17.5.

U

s.s. *Uffe* ank. Liverpool 7.5.
 s.s. *Ulla* afg. Santos 4.5. til Hamburg.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Granton 30.4.
 s.s. *Uranienborg* ank. Charleston 24.4.

V

s.s. *Valborg* ank. Great Yarmouth 3.5.
 s.s. *Vendia* ank. Le Treport 6.5.
 s.s. *Venus* afg. Newport News 28.4. til Androscan.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Bayonne 30.4.
 s.s. *Viborg* pass. Gibraltar 10.5.
 s.s. *Victoria* ank. Helsingborg 9.5.
 s.s. *Viola* pass. Dungeness 23.4. p. R. t. Pictou.
 s.s. *Virginia* ank. Holbæk 11.5.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 11.5. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Newcastle, N.E.W., 6.5.
 s.s. *With. Colding* afg. Hartlepool 5.5. til Klaipeda.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, afg. Kbhvn. 10.5. til Danzig.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 11.5. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Port-de-Bouc 2.5.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 557

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hvreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 8 Ordруп 3098Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKABHOVEDKONTOR: **NIELS JUELGADE 8, MEZZ.**
KAJ & PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGEHOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**STEVEDORE**Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

537 & 4055

Aalborg

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNIEtableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

**Weioli Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

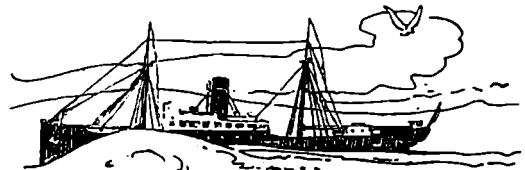


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG



FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.

København K.

TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 801.

Lloyds Agent

TLØR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. GJØRDING
KOLDING

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

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

SKIVE

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

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
„MÆGLEREN“

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 21

TORS DAG 20. MAJ 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

KONGENS JUBILÆUM

DET har været nogle smukke Dage, det har været en overordentlig betydningsfuld Begivenhed, at Kong Christian X har fejret sit 25 Aars Regeringsjubilæum.

En festlig, straalende By hyldede sin folkekære Konge paa Jubilæumsdagen. Repræsentanter fra hele Verden mødte op for at overvære det danske Folks Hyldest til Kongen, og alle har de været begejstrede for det smukke Forhold mellem Konge og Folk.

Et Træk som alle udenlandske Blade skriver om og beundrer er, at Kongen om Morgenens til sin Jubilæumsdag gennemførte sin daglige Ridetur alene gennem Byen. Det var som Optakten til det Eventyr, det hele Jubilæum i Virkeligheden er. Et stort, smukt og straalende H. C. Andersens Eventyr.

Af varigt Betydning er — foruden den Enighed i at hylde Kongen, der konstateredes udadtil — Mødet mellem de tre nordiske Konger paa Fesdagen. Det Haandtryk, de to andre Konger paa deres Lands Vegne gav Danmarks Kongepar, er det godt at erindre i en urolig Tid, som den vi gennemlever.

Hele Begivenheden, Kongens Jubilæum, vil gaa over i Historien som en af de smukkeste herhjemme i mange Aar.

EN BETYDNINGSFULD EPOKE I DANMARKS HISTORIE

BLANDT de mange Taler i Anledning af Kongejubilæet er der særlig Grund til at hefte sig ved Statsminister *Stannings* Tale. Han udtalte bl. a.:

Der er Flag oppe og Fest over Landet, Hovedstad, Købstad og Landsogn samles for at hilse og hylde Danmarks Konge, som i 25 Aar har været Chef for Landets Regering og været den, der repræsenterede Riget indad- og udadtil.

25 Aar synes en lang Tid for den Unge, hurtig tilbagelagte Aar for den Ældre — og kun en Ubetydelighed i Landets Historie. Og dog maa disse 25 Aar ogsaa vurderes efter deres Indhold, og engang vil Historikeren fremhæve netop disse Aar som Led i en betydningsfuld Epoke i Danmarks Historie.

Store og betydningsfulde Reformers gennemførelse, endog med Tilslutning af alle politiske Retninger, andre med den parlamentariske Magts Styrke, paa lovlige Maade, og derfor udelukkende den Bitterhed, som under andre Forhold fremkaldes.

Denne Udvikling har været en Lykke for Landet, og det maa anerkendes, at Landets Konge loyalt stod uden for den politiske Strid, bøgende sig for den Folkevilje, der manifesteredes.

Den nuværende Konge fødtes paa en Tid, da nye, politiske Strømninger var ved at bane sig Vej, og han blev Konge paa en Tid, da disse Strømninger havde samlet store Dele af Folket. Disse nye Bevægelser blev bekæmpet af Fortidens Magthavere, som mente, at der var en Fare i dette nye, men Kampen førtes ikke videre af den nuværende Konge. Med Loyalitet og Tillid modtog Kongen den nye Tids Politikere, hans Krav var blot, at disse skulde vise Ærlighed og Loyalitet i Samarbejdet og Kærlighed til Folk og Land.

Det blev Kong Christian den 10., der førte sit Lands

Regering og Rigsdag igennem Verdenskrigens uhyggelige Tid. Under mange triste Oplevelser førtes Danmark som neutral Stat igennem Krigens haarde Tid, og der var aldrig Tvivl om, hvad der skulde være Danmarks Standpunkt. Et enigt Folk stod bag Kongen, med Ønske om at bevare Freden, med Vilje til at opretholde den Neutralitetspolitik, som straks blev kundgjort af Konge og Ministerium. Kongen forstod Tiden, Situationen og Faren, og han ydede ogsaa personlig sin Indsats for at sikre Land og Folk imod Ulykken.

Jeg hilser da paa denne Jubilæumsdag Landets og Folkets Konge med Tak for de 25 Aar, der var lykkelige for Danmark trods alle Vanskeligheder.

Maatte Danmark fremdeles være sikret godt og forstaaende Førerskab — maatte Danmark faa Lov til at bestaa som fri og uafhængig Stat frem igennem Tiderne!

Kongen svarede med følgende Tale:

Landsmænd nær og fjern. Modtag Dronningens og min dybtfølte Tak for alle de mange Beviser paa Venlighed, Forstaaelse og Kærlighed, der altid er vist os, og som i disse Dage i saa rigt Maal er tilgaaet os og vore og som langt overgaaer, hvad vi har forlængt, men som vi vil læge til Opmuntring og beflittelse os paa fremdeles med Guds Hjælp at gøre os værdige til den Tillid, som er vist os i de svundne Aar, en Tillid, jeg siger Tak for, og som hjalp mig gennem svære og lykkelige Dage. Blandt de sidste staar Genforeningen for os alle i Mindets straalende Glans. Vi oplevede, hvad vore Fædre haabede paa. Dronningen og jeg gengælder de varme Ønsker, der er udtalt for os paa vor Højtidsdag, idet vi ønsker Guds Velsignelse for alle Hjem i Danmark og Island, samt for alle Landsmænd i det fjerne.

UDENRIGSMINISTEREN I RADIOEN OM ENGLAND OG DANMARK

UDENRIGSMINISTER, Dr. P. Munch talte forleden i Radioen om *England og Danmark*. Udenrigsministeren dvælede navnlig ved den nyere Tid. Han fremhævede, at Søfart og Handel har Danmark drevet før Englænderne, og at vi forholdsmæssigt har hævdet vor Stilling paa Havene. For vor Industri har England været Læremester, og den ringe Vægt, England har lagt paa sit Landbrug indtil de senere Aar, har dannet Grundlaget for dansk Landbrugs og hele vort Næringslivs Trivsel i Aarene op til Krigen.

Dr. Munch fremhævede, at medens Værdien af den danske Eksport til England efter Ottawa-Aftalen er faldet fra 950 til 750 Millioner, er Værdien af Importen steget fra 250 til 550 Millioner Kr. aarlig. I denne Opgørelse er dog medregnet Transitvarer, der passerer England, og som Englænderne ønsker at se bort fra, og følger man det engelske Ønske herom, er Værdien af den danske Import fra England i 1931 170 Millioner, medens den i 1936 var 340 Millioner Kr.

Vi er, sagde Dr. Munch, naaet saa langt i Indkøb som det med Billighed kan forlanges. Vi er dog ikke naaet til at opfylde det fordærlige Slagord om, at Køb og Salg skal staa 1 mod 1. Men England er sikkert paa det rene med, at saaledes kan man ikke handle. Det vilde være til Landets eget Forderv.

England er Danmarks bedste Kunde, og Danmark er en af Englands største Købere. I Europa staar kun Frankrig og Tyskland foran os og kun ganske lidt.

Der maa være naturlige Betingelser for et øget Køb af engelske Varer i Danmark, og utvivlsomt forstaar man i England Værdien af, at Købekraften opretholdes i et Land, der er saa stor en Kunde som Danmark.

VALUTAORDNINGEN

FØR den nye Valutaordning traadte i Kraft den 1. Maj var Handelens Folk overbeviste om, at den vilde afstedkomme en meget stor Omsætning af Valuta-attesterne, som Importørerne nu for første Gang har Lov til at handle med.

Det viser sig, at Situationen er en helt anden. I Virkeligheden er mange Forretningsfolk bange for at handle med Valuta-Attesterne af Frygt for de Konsekvenser, Afstaaelsen af Valuta-Attesterne vil faa paa Bevillingerne næste Aar. Den Handel, der finder Sted, er overordentlig spredt og tilfældig og har ingen praktisk Betydning. Det har derimod en ganske stor Betydning, at Importørerne ikke drager den fulde Nytte af deres Attester, og Frygten for Handel vil utvivlsomt indvirke føleligt paa vore Handelsbalancer.

Der kan regnes med at allerede nu optager Valutakontoret Forhandlinger med de mange forskellige Brancheorganisationer for at faa lagt fastere Rammer om den nye Valutaordning. En saadan vil unægtelig være ønskelig.

SØFARTSTEKNISK MØDE I HELSINGFORS

FRA 20. til 22. Maj afholdes i Helsingfors en søfartsteknisk Konference, der arrangeres af den interskandinaviske Sammenslutning af Maskinmestre. Konferencer af denne Art afholdes regelmæssigt hvert tredje Aar skiftevis i de fire nordiske Lande. Ved Konferencen i Finland vil den danske Foredragsholder være Maskinmester *J. Fischer* fra Store Nordiskes Kælddamper »Edouard Suenson«. Hans Emne er »Hjælpe-maskiner og Hjælpeanordninger i moderne Skibe«. De øvrige Emner, der kommer til Behandling, er: »Om moderne Isbrydere og Bestræbelserne for at forøge Maskinernes Effekt«, »Maskinmestrenes Uddannelse og den dertil svarende Lovgivning« og »Regler for Beregning af Maskinernes Effekt«.

I Tilslutning til den søfartstekniske Konference afholder Maskinmestrenes interskandinaviske Sammenslutning ordinær Kongres, hvor en Række faglige Spørgsmaal om Overenskomstforhold og lign. vil komme til Behandling. De danske Repræsentanter ved denne Kongres bliver Formanden for Maskinmestrenes Forening, Hr. *K. A. Rasmussen*, og Viceformanden, Hr. *Vilh. Andersen*.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONALE

Comité Maritime Conference aabnede i Tirsdags sit Møde i Paris. Paa Dagsordenen findes Beretning om, i hvilken Udstrækning de af Komitéen tidligere udformede Konventioner er blevet ratificeret af de forskellige Lande. Disse Konventioner omfatter Kollision, Bjergning, Begrænsning af Redernes Ansvar, Søpant, Haag-Reglerne og Ansvarsfrihed for statsjede Skibe.

Til Behandling kommer paany de tidligere foreslaede Konventioner om civil Jurisdiktion ved Kollisionssager til Søs, og om Arrest af Skibe. Om disse tre Sager har det hidtil vist sig umuligt at opnaa Enighed. Endelig findes paa Dagsordenen ogsaa Spørgsmaalet om en eventuel international Konvention om Gennemgangs-Konnossementer.

BESKYTTELSEN AF NEUTRALE SKIBE

Ikke-Indblandingskomitéen vil antagelig træde sammen i Ugens Slutning for paany at drøfte de skandinaviske Forslag om Beskyttelse af Skibe, der sejler under neutralt Flag i de spanske Farvande.

HAMBURG AMERIKA LINIEN 90 AAR

Den 27. Maj har Hamburg-Amerika Linien i tre Menneskealdre været beskæftiget i Verdensskibsfarten. Igennem 90 Aar har Liniens Skibe befordret Millioner af Passagerer og mægtige Godsmængder over Verdenshavene. Selskabets 90 Aars Jubilæum foranlediger os til følgende Tilbageblik paa dets Historie.

Det var en lille Kreds af Hamburgkøbmænd, som under Ledelse af Skibsmægleren og Skibsrederen August Bolten den 27. Maj 1847 paa Hamburgs Børs tegnede en Kapital paa 450.000 Mark og besluttede Grundlæggelsen af »Hamburg-Amerikanische Packet-fahrt-Actien-Gesellschaft«. Som det nye Foretagendes Formaal opgav Grundlæggelsesprotokollen »Tilvejebringelse af en regelmæssig Forbindelse mellem Hamburg og Nordamerika under Hamburgs Flag«. Aktiekapitalen blev anvendt til Bygning af tre store og efter Datidens Begreber komfortabelt udstyrede Sejlskibe, af hvilke det første, Fuldriggeren »Deutschland« paa ca. 700 Tons, kunde tiltræde sin første Udrejse den 15. Oktober 1848.

Beslutningen om at lade Selskabet træde ud i Livet som Sejlskibsrederi er betegnende for Grundlæggernes Forsigtighed og købmandsmæssige Soliditet. Paa Grund af Dampernes tekniske Ufuldkommenhed var Driften af saadanne dengang forbunden med en Risiko, som almindeligvis kun kunde bortelimeres ved Statssubventioner. Først da Dampernes Overlegenhed over Sejlerne blev mere iøjnefaldende, lod man i Hamburg sine oprindelige Betæneligheder fare. I 1856 blev de to første Dampere indsat i Farten paa New York, og i de følgende Aar blev saa efterhaanden alle Sejlerne erstattet med Dampere.

Det lader sig ikke gøre i dette korte Tilbageblik at komme ind paa alle Enkeltheder i Udviklingen i de første Aartier. Kun skal det nævnes, at Foretagendets Værkst var langsom og afbrudt af mange Omvekslinger og Tilbageslag. Indtil Halvfjerdserne i forrige Aarhundrede forblev Hamburg-Amerika Linien i det væsentlige et hanseatisk Skibsfartsforetagende, som fandt sin Begrænsning i at tjene hanseatiske Interesser. Først fra Midten af Firserne begynder Opsvinget. Denne Periode, der omfatter hen imod tre Aartier, kendetegnes ved en næsten uafbrudt Udvidelse af Driften, der samtidig fulgtes af en forsigtig Sikring af den indre Soliditet og en Opbygning af Foretagendets Modstandskraft mod Kriser og Konkurrence.

I Midten af 1914, ullaad ved Afslutningen af denne Periode, disponerede Hamburg-Amerika Linien over 180 Millioner Mark Aktiekapital, 69,5 Millioner Mark Laan og 59 Millioner Mark Reserver. Dens Tonnage omfattede 439 Skibe paa tilsammen 1.360.360 Brutto-Register Tons, deraf 175 Dampere paa tilsammen 1.038.645 Brutto-Register Tons i Fart og 19 Dampere paa 268.766 Brutto-Register Tons under Bygning. — Med denne Tonnage drev Selskabet et Net af 75 regelmæssige oversøiske Linier, som forbandt ca. 400 vigtige Havnepladser i alle Verdensdele. Dens Skibe besjlede alle større Havne paa det amerikanske Fastland fra Kanada til Argentina og fra Valparaiso til Puget Sound, de gik gennem Suez-Kanalen til Arabien, Persien, For- og Bagindien, Kina og Japan, og ogsaa hele Afrika var inddraget i dette Linie-Net. Til disse regelmæssige Linier kom talrige Turistrejser. Selskabets Turistskibe viste Hapag-Vimplen i Norge, Island, paa Spitzbergen, i Middelhavet, Ægypten og paa den syriske Kyst, i Indien og paa Verdensomsejlinger.

Et Personale paa ca. 25.000 Funktionærer, Søfolk og Arbejdere var beskæftiget paa Kontorerne, paa Skibene og ved andre Anlæg, og næsten 5000 Fragt- og Passageragenter varetog Firmaets Interesser paa alle betydelige Pladser, særlig i Europa og Nordamerika.

I Aaret 1913 befordredes paa 2218 Oceanrejser 8,3 Millioner Fragttons Gods og 464.000 Passagerer.

Verdenskrigen slog pludselig Bom for Hamburg-Amerika Liniens Virksomhed og foraarsagede et frygteligt Fald i Udviklingskurven. Krigsaarene havde allerede berøvet Selskabet en betydelig Del af dets Flaade og mange oversøiske Filialer og Anlæg, Versailles Traktaten fratog det Resten af dets stolle Oceanflaade og slog det paa ubestemt Tid fuldsændig ud af Verdensskibsfarten. Tilbage havde Hamburg-Amerika Linien kun den hjemlige Forretningsorganisation og den rige Skat af Erfaringer paa alle Omraader indenfor den internationale Persontrafik og Vareudveksling. Paa dette Grundlag blev Genopbygningen gennemført. Idag ved Selskabets 90 Aars Jubilæum er Hamburg-Amerika Linien med en Flaade paa rundt regnet 100 søgaaende Skibe paa tilsammen 705.000 Brutto-Register Tons alt et af de største private Rederier i Verden.

DET VESTINDISKE KOMPAGNI

DET Vestindiske Kompagni, St. Thomas, V. I., har udsendt Regnskab og Beretning for Aaret 1936.

Regnskabet udviser en Nettofortjeneste paa U.S.Doll. 75,929.36 som foreslaaes fordelt med 6 pCt. Udbytte til Aktionærene, U.S.Doll. 52,608.00, Tantième til Bestyrelse, Direktion og Funktionærer, U.S. Doll. 5,782.16 og Henlæggelse til et Reparations- og Fornyelsesfond, U.S.Doll. 6,500.00, medens U.S.Doll. 11,039.20 overføres til næste Aar.

Beretningen meddeler at de bedre Forhold for Verdensskibsfarten i Begyndelsen og Slutningen af Aaret 1936 har indvirket paa Det Vestindiske Kompagnis Salg af Bunkerkul, der er steget 20 pCt. i Sammenligning med 1935. Fortjenesten paa dette vigtige Led af Det Vestindiske Kompagnis Virksomhed har imidlertid været paavirket af den Langsomhed, hvormed Salgspriserne indretter sig efter de stigende Indkøbspriser og Fragtrater. Salget af Olie er steget betydeligt,

MEDDELELSER FRA DANSK DE BRITISKE BUNKERKUL-DEPOTERS CIRKULÆRE

Ånledning af de britiske Bunkerkul-Depoters Cirkulære af 4. Maj angaaende »emergency coal« har Dansk Dampskibsrederiforening forespurgt Chamber of Shipping, hvorledes de britiske Redere stiller sig hertil. Foreningen har derefter modtaget Meddelelse om, at Chamber of Shipping under 8. ds. har udsendt følgende Meddelelse:

«In conjunction with its Coal Committee the Chamber has considered recent communications from Bunker Suppliers pleading difficulty in fulfilling annual contracts owing to shortage of Welsh and Durham bunkers and scarcity of prompt coal-carrying vessels, asking for the co-operation of Owners and suggesting that they should take a proportion of their requirements in "emergency" coal at increased prices.

While fully conscious of the steep rise in the World demand for coal and consequent increases in prices, several Owners have expressed the strong view that Contractors who had not anticipated the greater demand for bunkers should bear any extra cost of meeting whatever demand is made for coal under their contracts. Other owners feel that it would be unreasonable to adopt too strict an interpretation of a Contractor's obligations and that he should be given the same consideration that an Owner might fairly ask and expect in other circumstances from established trade connections. Prompted by such considerations and wishing to avoid any possibility of delay to their vessels, some Owners have agreed to take a proportion of alternative coals.

The Coal Committee on the whole feels that the question should be approached in this spirit. Any

og det er aabenbart, at den i Aarsberetningerne for 1934 og 1935 omtalte midlertidige Suspension af Tonnage Afgiften, har sin endog meget anselige Andel i denne Udvikling, som paa mangfoldige Maader, direkte og indirekte, kommer Øens Befolkning tilgode.

I Aarets Løb er St. Thomas blevet fast Station for den i forrige Aarsberetning omtalte Afdeling Marineflyvere og en større Landingsplads med tilhørende Depoter, Barakker etc. er anlagt Vest for Charlotte Amalie ved Lindbergh Bay. Arbejdet hermed samt med de af Guvernementet foretagne Vejforbedringer har skabt forøget Beskæftigelse for Øens Befolkning med stigende Lønninger og Efterspørgsel paa duelig Arbejdskraft. Kompagniets Slevedore Afdeling og Elektricitetsværk har nydt Gavn af den livlige Beskæftigelse, medens Udviklingen af de lokale Løn- og Prisforhold har forringet Bunkerforretningens Konkurrenceevne.

De senere Aars Udvikling indenfor Turistlivet har aabnet Muligheder for forøget Virksomhed, og tilskyndet af det lokale Guvernement, der i St. Thomas som Turistcenter ser Mulighed for Beskæftigelse af Øens Befolkning, har Det Vestindiske Kompagni taget Initiativet til Oprettelsen af The Virgin Islands Tourist Company. Det nydannede Selskab ledes indtil videre af Det Vestindiske Kompagni, der er finansielt interesseret deri, og vil deltage i Udviklingen af saadanne Virksomheder, som det finder formaalstjenligt til Fremme af Øens Turistliv. 13 Turistskibe med ca. 7,000 Passagerer anløb St. Thomas i 1936.

Der ankom til St. Thomas i 1936: 733 Damp- og Motorskibe paa over 100 Tons, hvoraf 36 Orlogs- og Regeringsskibe, med en samlet Bruttotonnage paa 3,161,347 Tons. Af de indkomne Skibe anløb 645 Kompagniets Kaj for Kul-, Olie- og Vandforsyning samt for Losning og Lastning. Endvidere lossede og lastede 535 Smaafartøjer og Sejlskibe ved Kompagniets Kaj.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

variation of the contract is, of course, a matter for the contracting parties and it will be for each owner to make his own decision, seeking such guidance as he may wish from his Defence Club. The Coal Committee anticipates that where Owners decide to meet Contractors they will generally do so in relation to the supplies required for specific ships without prejudice otherwise to their rights under the contracts and will prefer not to give any general cover for the supply of a proportion of alternative coals on the lines that at least one Supplier has suggested.

Dansk Dampskibsrederiforening har endvidere været i Forbindelse med Rederiforeningerne i Norge og Sverige og er med Sverige og til Dels med Norge enig i, at det maa tilraades Rederierne i hvert Fald at tage Forbehold overfor Kuldepoternes Forslag.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i April 1937

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne sig i de forløbne 4 Maaneder af indværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1936, saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	5.061	8.622.187	4.548	7.635.481
1936	4.308	7.283.608	3.954	6.473.977
Forskell	+ 753	+ 1.338.579	+ 594	+ 1.161.504
	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	5.354	5.906.115	3.899	6.613.319
1936	5.228	6.119.845	3.855	6.406.541
Forskell	+ 126	+ 123.730	+ 44	+ 206.778

I Tidsrummet Januar/April 1937 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 2.008.868 Tons og 1.022.161 Tons større end til Antwerpen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Pensionsforsikringsanstalten

Tirsdag den 11. Maj 1937 afholdtes der Repræsentantskabsmøde og Generalforsamling i *Pensionsforsikringsanstalten*, hvor der aflagdes Beretning og Regnskab for Aaret 1936.

Aaret var blevet et godt Aar for dansk Pensionsforsikring. Den baade i Arbejdsgiver- og i Funktionærkredse stadig voksende Forstaaelse af Pensionsforsikringens samfundsmæssige Betydning havde givet sig Udslag i, at Tilgangen til Pensionsforsikringsanstalten i 1936 var blevet endog betydelig større end for Aaret 1935, hvilket Aar man paa forrige Repræsentantskabsmøde havde karakteriseret som akkvisitions-mæssigt set særdeles tilfredsstillende.

Afgangen i Forsikringsbestanden havde været ret lav, og Aarets Nettofremsgang var derfor blevet meget betydelig.

Det økonomiske Resultat af Virksomheden havde været godt, og Anstaltens Overskud for 1936 er det største Overskud, Anstalten hidtil har kunnet fremvise.

Der var i 1936 tegnet Forsikringer til en samlet aarlig Alderspension af ca. 2.546.200 Kr., hvortil var knyttet Invalidepensioner til et lidt større Beløb foruden Enkepensioner og Børnerenter.

Desuden var der tegnet Livrenter til et aarligt Beløb af ca. 310.200 Kr.

Den ved Aarets Udgang ikraftværende Forsikringsbestand repræsenterer Alders- og Invalidepensioner til et samlet aarligt Beløb af ca. 19,3 Mill. Kr. foruden Enkepensioner og Børnerenter.

Premieindtægten — inkl. Indskud — udgjorde ca. 7.800.500 Kr., hvilket var en Stigning fra forrige Aar paa ca. 1.600.000 Kr.

Renteindtægten udgjorde ca. 1.700.000 Kr., og Anstaltens samlede Aktiver udgjorde over 65 Mill. Kr.

Anstaltens Overskud — inkl. Overførslen fra 1935, 24.993 Kr. 34 Øre — udgjorde 799.976 Kr. 38 Øre.

Dette Overskud fordeltes saaledes, at der til Sikkerhedsfonden blev henlagt 250.000 Kr., til Bonusfonden 475.000 Kr., til Udbytte til Aktionærerne afsattes 50.000 Kr. (den højeste Forrentning Vedtægterne tillader) og Restoverskuddet, 24.976 Kr. 38 Øre, overførtes i ny Regning.

Bonusfonden kom herefter op paa 2.235.000 Kr., og til denne Fond var der i Aarens Løb ialt henlagt 4.035.000 Kr., hvoraf der hidtil blandt de forsikrede til Opskrivning af deres Policer var fordelt 1.800.000 Kr. og i indeværende Aar yderligere vilde blive fordelt 1.850.000 Kr.

Til Repræsentantskabet genvalgtes Direktør, Konsul Gorm Bremmer, Aalborg, Direktør Vald. Hansen, »Kastrup Glasværk«, Formanden for Grosserer-Societetets Komite, Grosserer Holger Laage-Petersen, og Inspektør Fr. Eriksen, København.

Til Suppleant valgtes Prokurist Niels Pedersen, Aarhus. Paa Repræsentantskabsmødet nyvalgtes til Repræsentantskabets Formand i Stedet for afdøde Ingeniør, cand. polyt. Einar Jørgensen, Landstingsmand, Købmand Axel B. Lange, Frederikssund, og genvalgtes til Næstformand Overgartner J. N. Risum, København.

Til Pensionsforsikringsanstaltens Bestyrelse genvalgtes de efter Tur afgaaede Medlemmer: Direktør Vald. Hansen, Bogtrykker H. Langkjær og Borgerrepræsentant, Maskinmester O. Bouet, og nyvalgtes i Stedet for afdøde Repræsentant P. Madsen Pedersen Formanden for Kvindernes Handels- og Kontoristforening, Frk. Karna Nilsson.

I sin Beretning omtalte Direktør Aage Jensen forskellige for Pensionsforsikrings-sagen aktuelle Spørgsmaal og kom herunder blandt andet ind paa det vigtige Spørgsmaal om Aldersrenteordningens Forhold til Pensionsforsikringen, set navnlig fra et Funktionærstandpunkt, og Direktøren fremsatte den Tanke, at man med en almindelig Folkeforsikring som Grundlag kunde bygge videre ad frivillig Vej paa forsikringsmæssig Basis.

Direktøren fremsatte endvidere en Række Udtalelser om Invaliditet og om, hvad der er Aarsagen til, at der i Danmark aarligt invalideres over 6000 Mennesker, og pegede paa, at af Invaliditetsaarsagerne skyldtes kun 2 pCt. Ulykkestilfælde, medens 98 pCt. skyldtes alvorlige Sygdomstilfælde. Det Forhold burde især den unge Funktionær, der i Reglen ikke tænker saa meget paa, hvor let ogsaa han kan blive udsat for Angreb af en af de Sygdomme, som oftest invaliderer — saasom Tuberkulose, Hjerne- og Rygmarvssygdomme, Hjertesygdomme og Sukkersyge — gøre sig klart og derfor i Tide sørge for at dække sig mod en saadan Risiko.

Yderligere meddeltes det, at Anstalten paa Grund af dens store Vækst havde set sig nødsaget til at se sig om efter nye Forretningslokaler, og at man fornylig havde købt Genforsikrings-A/S Rossia's Ejendom paa Hjørnet af Hammerensgade og Bornholmegade, hvilken Ejendom man havde erhvervet til en særdeles rimelig Pris. Ejendommen

er en forholdsvis ny, godt bygget og moderne Forretnings-ejendom, og Anstalten vil flytte ind i Ejendommen i Løbet af 1938.

I første Kvartaal af indeværende Aar havde Pensionsforsikringsanstalten haft en betydelig Tilgang, og der var saaledes tegnet Forsikringer til en løbende Aarspræmie af ca. 260.000 Kr.

Aarhusbaaden »C. F. Tietgen« sejler Motorskibet »Leda« af Rønne i Sænk

I den tætte Taage, der Natten til Fredag laa over de danske Farvande, er der i Sejløbet mellem Sjælland og Hven sket en Soulykke, som har kostet tre unge Somænd Livet.

Lidt over Midnat har Aarhusbaaden »C. F. Tietgen«, sejlet Motorfartøjet »Leda« af Rønne ned med tre Mand, der alle omkom. De omkomne var Skibets Ejer og Fører, Kaptajn *Hjalmar Holm*, Rønne, 30 Aar gammel. Efterlader sig Enke og et Barn paa 1½ Aar. Bedstemand *Emil Romer*, Svaneke, 34 Aar gammel og ugift. Jungmand og Kok *Orla Hansen*, Svaneke, 17 Aar, Søn af Chauffør *Jens Hansen*, Svaneke.

Hele Lørdagen var man i Uvished om, hvad det var for et Skib, der var ramt af Katastrofen. Først om Aftenen blev det opklaret, at det var det lille Motorskib »Leda« af Rønne. Forinden var der sat et stort Eftersøgningsapparat i Gang.

Marinen udsendte en Flyvemaskine, hvis Fører rapporterede, at han havde observeret Vragrester og Oliepletter paa Vandet i Nærheden af den opgivne Position for Kollisionen, og Fyrinspektionsskibet »Absalon« gik op i det paagældende Farvand for at lede, men fandt intet. Det blev Det forenede Dampskibsselskabs Slæbebaad »Læsø«, der fandt Vraget. »Læsø« var ogsaa sendt paa Eftersøgning, og 1,3 Sømil vest for Hven fandt den det sunkne Motorskib. Det var let at identificere Vraget. Paa Skibets Jolle, der hang med Agterenden lige under Vandoverfladen, stod Navnet »Leda, Rønne«, tydeligt at læse.

»Absalon« kom senere til Stede og sendte en Dykker ned til Vraget, men han fandt ingen af de Forulykkede, der maa være drevet bort af Strømmen. Han konstaterede, at Forskibet og den forreste Mast var meget odelagt af det voldsomme Sammenstød. Skont der er meget dybt paa Stedet, ca. 20 Meter, naar Masten dog omtrent op til Vandets Overflade. Da Masten er meget farlig for Sejladsen, er Vraget blevet afmærket med en Vragvager og en Vraglystønde.

Det forliste Motorskib afgik en Uges Tid før fra Rønne til Lemvig og derfra til Næssund i Limfjorden, hvor det indtog en Last Mursten til København. Hertil var Skibet ventet i Fredags. At Skibet er gaet ned øjeblikkeligt efter Sammenstødet forstaar man bedre, naar man ved, at det var fyldt med Sten.

Det var et meget gammelt Skib, bygget i 1872 hos Skibsbygger *Benzon* i Nykøbing F., og det maalte 5½ Bruttotons. Det ejedes indtil for nogle Aar siden af den nuværende Ejers Fader, Fisker *Karl Holm* i Svaneke. Den nye, unge Ejer, der førte Skibet paa dets sidste Rejse, skildres som en dygtig Sømand.

Branden i Ø.K.s »India« slukket

Om Bord i Ø.K.s Motorskib »India« opstod der, da Skibet befandt sig i Nærheden af Colombo paa Ceylon, Ild i et af Lastrummene. Ved Ankomsten til Colombo blev der straks taget fat paa Slukningsarbejdet. Det viste sig, at Ilden havde fat i den Ladning, der laa i Lastrum 4 i Underlasten. Der blev anvendt Kulsyre, hvorefter Lugerne atter blev lagt over, men da man efter nogle Døgn's Forløb atter tog Lugerne bort, viste det sig, at Ilden havde forplantet sig til Mellemdækket. Nye Forsyninger Kulsyre blev sat paa, og efter yderligere fire Døgn's Forløb konstaterede man, at Ilden var slukket.

En stor Del af Ladningen var odelagt, og der maa losses godt 2.000 Tons af odelagt Ladning, det er hovedsagelig Jordnødder fra Kina og Klid og Ris fra Rangoon og noget forskelligt Stykgods.

Efter den senest indløbne Efterretning viser det sig heldigvis, at hverken Lastrummene eller Skibssiderne har taget videre Skade.

Man venter, at Skibet vil være klar til at fortsætte sin videre Rejse omkring den 20. Maj. Der foreligger intet om Aarsagen til Ildens Opkomst.

Drogden nye Fyr

I Løbet af første Halvdel af Juni vil det nye »Drogden Fyr«, der skal erstatte det nuværende Fyrskib, træde i Funktion. Den endelige Dato, paa hvilken Fyrskibet og den S.V. for Fyret udlagte Lystønde vil blive inddraget, bekendtgøres senere, men allerede i Slutningen af denne Maaned vil Fyr- og Taagesignaler underliden være i Virksomhed til Forsøg.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Kroningsfestlighederne i London og Pinschelligdagene lagde i den forløbne Uge en stærk Dæmper paa Forretningerne. Købmændene benytter den paa tvungne Pause til Forsøg paa at »talk down the rate«, idet de hævder, at det er vanskeligt at gøre Forretning paa Basis af de nuværende Rater. Rederne har dog hidtil vendt det døve Øre til og forlanger fulde Rater, saavel for den prompte Tonnage, som for senere Positioner.

Som ovenfor nævnt har der kun fundet faa Afslutninger Sted, og en detailleret Gennemgang af de enkelte Markeder vil derfor for en stor Del kun blive en Repetition af vor sidste Beretning, hvorfor vi vil nøjes med at kaste et Blik paa de Markeder, hvor der har fundet en vis Forretning Sted.

River Plate viste kun ringe Interesse for Tonnage til europæiske Destinationer, men tog enkelte Baade for Maj's til Staterne eller Canada. 6,800 Tonner blev sluttet til den gode Rate af 40/- U. S. Atlantic, 41/- Canada, prompt Lastning. Australien tog en enkelt Baad for Juli Lastning, og betalte herfor en Præmie af 16/6. Montreal har taget flere Baade for tidlig Juni Lastning til 3/3. De øvrige Kornmarkeder har ikke været repræsenteret paa Afslutningslisten.

Fra U. S. Atlantic er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Scrap, saavel til Europa som til Japan. Der er sluttet en Række Baade til U. K. til 26/-, og til Danzig er betalt 26/6. Til Japan noteres stadig omkring 36/- fra Atlantic for Juli/August Lastning, og paa Netcharter er betalt £13.500.— for en Baad paa 7,600 Tons August.

Sukkerbefragterne fra Cuba indikerer 27/- til U. K. Continent med 1/- Reduktion for San Domingo Lastning.

Paa Pacifickysten er der stadig Efterspørgsel efter

Tonnage saavel til Europa, for hvilken Destination en Baad blev sluttet til 41/3, som til Østen, for hvilken Forretning noteres omkring 55/- à 60/- pr. 100 bale Fod, beroende paa Position.

Østens Markeder har været rolige, idet Befragterne ikke har villet betale de Rater, Rederierne forlangte. Det synes dog, som om Købmændene nu er mere villige til at diskutere Forretning, og sidste Slutning for Ris blev gjort til 49/- for Juni/Juli Lastning. Sukker fra Philippinerne til U. S. Atlantic kan stadig sluttet til \$9.50.

De indiske Markeder er rolige, hvad angaar Kerner, Hvede o. s. v., men Efterspørgslen er livlig for Erts fra Vizagapatam til Continentet, for hvilken Forretning flere Baade er sluttet til 33/-, Juli/August Lastning.

Paa de europæiske Markeder er Tonen en Kende fastere. Trælastraterne ligger paa et Niveau, der er mellem 17/6 og 20/- højere end Minimalraterne. Kul udgaaende er meget fast. Wales/Rosario er sluttet til 15/-, Tyne/Gibraltor 13/6, og til Danmark er sluttet 3,000 Tonner med hurtig Losning til 6/7½.

Paa Timechartermarkedet er der gjort en hel Del Forretning til i det store hele uforandrede Rater. Der synes i Øjeblikket at være stærk Tilbud af Varer fra Europa til Destinationer i det fjerne Østen, og Liniereederne har derfor af den Grund været tvunget til at tage en lang Række Baade paa Timecharter for Transporten af disse Varer. I den forløbne Uge er sluttet adskillige Baade for saadan Forretning, saavel for Levering Europa trip ud, Tilbagelevering Østen, som for Rundtur. For trip ud er betalt 9/6 for Motorskib, og 2 meget store Dampere har faaet 7/6 for Rundtur.

I Vest-Indiamarkedet har der fundet en vis Afslappelse Sted, sidste Slutning blev gjort til \$2.— for 4,000 Tonner for Rundtur.

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i April Maaned 1937

Hjotland	Antal Anløb	R. T. N.	Ladning i Tons udlosset	indtaget
Danmark	308	72.156	43.418	4.389
Tyskland	50	12.356	11.599	2.823
Sverige	33	7.820	5.963	2.557
Norge	10	9.504	18.113	725
Holland	8	2.392	841	1.371
England	7	12.815	18.458	626
Finland	6	4.632	4.942	2.070
Letland	1	1.095	2.481	
Portugal	1	865	545	
Spanien	1	2.135	787	
Kina	1	4.516	9.705	
Ungarn	1	2.737	1.000	
Tilsammen	427	133.023	117.852	14.561
Heraf Rutefart	145	53.844		

Helsingør Lodseri dømt

Marineministeriet havde ved Sø- og Handelsretten krævet Helsingør Lodseri dømt til at betale Dragør Lodseri 655 Kr. som Andel i Lodspenge i Anledning af, at en Helsingørslods i Sommeren 1935 havde lodset den engelske Turistdamper »Atlantic« i Østersøen, idet Ministeriet mente, at Lodsvæningen med Rette tilkom Dragør Lodseri. Helsingør Lodseri blev dømt til at betale Dragør Lodseri den krævede Andel, Sagens Omkostninger ophævedes.

Færøerne

I flere Aar har man fra forskellig Side arbejdet for en hensigtsmæssig Organisation af Afsætningen af færøsk Klipfisk paa det danske Marked. Forhaabentlig finder denne Sag sin Løsning, efter at der nu er tilvejebragt en Centralisering af Salget af Klipfisk fra Færøerne.

Udviklingen i de senere Aar har imidlertid vist, at Fiskeriet, der hidtil har været den vigtigste Erhvervsgræn paa Færøerne, ikke i Fremtiden vil være i Stand til at skaffe et blot nogenlunde tilfredsstillende Udkomme for Øernes Befolkning, navnlig paa Grund af svigtende Markeder. Det er derfor blevet en tvingende Nødvendig-

hed, at der lages et effektivt Arbejde op for Fremhjælpning af de andre Næringsgrene, der har naturlige Udviklingsmuligheder paa Færøerne.

Dansk Arbejde til Indien

F. L. Smidth & Co. har modtaget en ny Ordre paa Maskineri til tre store Cementfabriker i Indien. Det er en meget betydelig Kontraktsum, der er Tale om for dette danske Arbejde.

D.F.D.S. har solgt Damperen »Beira«

Dampskibsselskabet Helland A/S, der fornylig solgte Damperen »Krusaa« til et estnisk Rederi, har nu købt D.F.D.S.s Damper »Beira«. »Beira« er bygget i 1899 og har Lastevne af ca. 1500 Tons d.w.

Danmarks Ry kalder

To Regeringsudsendinge fra Porto Rico studerer for Tiden i Danmark. De skal her lære at lave Rom. Rent umiddelbart forekommer den Tanke lidt underlig, da der ikke brygges Rom her i Landet, og i Betragtning af, at Porto Rico jo bl. a. er kendt som Eksportør deraf. Forklaringen er imidlertid den, at man paa Porto Rico ønsker at fremstille et mere ensartet Produkt, og for at naa frem dertil har man foreløbig sendt to Sagkyndige til Danmark, som paa det gæringsfysiologiske Omraade nyder Verdensry.

Alfr. Olsen køber svensk Olleforretning

En stor Forretning inden for Oliebranchen er ifølge svenske Blade blevet afsluttet i Stockholm, idet Naftasyndikatet i Sverige er blevet solgt til det danske Selskab Alfred Olsen.

Forretningen er en Følge af Sovjets Beslutning om at indskrænke sin Raaolieeksport. Det har længe været kendt, at Russerne ønskede at afvikle deres Forbindelser i Sverige, og Eksporten af Benzin til det svenske Naftasyndikat er i den senere Tid gaaet ned med 40 pCt. Der er ført Forhandlinger med Standard Oil i London om at dette Selskab skulde overlage Naftasyndikatets Forretninger for Sverige, men Forhandlingerne strandede, og nu er Sel-

skabet blevet overtaget af Alfred Olsen, København, der som bekendt har et Datterselskab i Stockholm. Mening er, at Nafta foreløbig skal drives i stor Stil ligesom hidtil.

Lægteren »Ida« solgt

Dampskibsselskabet »Hafnia« har i disse Dage solgt Rederiets store Lægter »Ida« til den svenske Papirfabrik Borviks Aktiebolag, Borgviksbrug ved Venern, og en af de allernærmeste Dage afaar Lægteren herfra til Göteborg. »Ida«, der er bygget 1916 i Rotterdam, er paa 292 Brutto- og 273 Nettotons.

»Broholm«

Det Forenedes Dampner »Broholm«, der efter at have været hævet i Leixoes Havn af Svitzers Bjærgningsdampner »Gejr«, er paa Vej hjemover.

Bjærgningsdampneren »Gejr«, der ledsager den, har Slæber om Bord hele Rejsen, men »Broholm« bruger dog ogsaa sin egen Maskine, men maa — for af Hensyn til Cementstøbningerne at undgaa Rystelser — undlade at gaa frem for fuld Kraft.

Rejsen er hidtil gaaet hurtigt, og »Gejr« og »Broholm« ventes til Frederikshavn Fredag.

Dragør—Limhamn

Aktieselskabet Dragør—Limhamn—Færgen har i disse Dage genoptaget Besejlingen af Ruten Dragør—Limhamn med fem daglige Besejlinger i begge Retninger. Desuden har Selskabet arrangeret forskellige Rundture, bl. a. i Forbindelse med Færgen Asa-Thor i Helsingør.

Overenskomst mellem Rederne og Radiotelegrafisterne

Det lykkedes Forligsmanden at bringe en Overenskomst i Stand mellem »Dansk Dampskibsrederiforening« og »Radiotelegrafistforeningen af 1917«.

Den nye Overenskomst rummer væsentlige Forbedringer i Radiotelegrafisternes Kaar. Telegrafisterne opnaar nu de samme Fordele og kommer til at ligge paa Linie med Mestrene og Styrmandene, ligesom de har faaet den samme procentvise Gageforhøjelse.

Barken »Pestalozzi« gaar til Libau for Ophugning

Søfartsraad Gustaf Erikssons store Jernbark »Pestalozzi« er afgaaet fra København til Libau, hvor den skal hugges op. »Pestalozzi« ankom for et Par Uger siden hertil med en Last Træ. Efter at være udlossen gik den for et Par Dage siden ud paa Yderreden for at vente paa Ordre. I Mellemtiden har der været forhandlet om dens Salg, og Værftet Licpaja Kars Ostas Darbnicas skal nu hugge »Pestalozzi« op.

»Pestalozzi« gik i en Aarrække under dansk Flag. Den hed dengang »Claudia« og hørte hjemme i Marstal. »Claudia« blev for 5—6 Aar siden solgt til Kaptajn Gustaf Eriksson.

Dom om Tandbehandling

Ved Sø- og Handelsretten er der afsagt Dom i en Sag af principiel Betydning.

Matros K. Sørensen, forhyret med en af Dampskibsselskabet Nordens Dampere, blev under Skibets Ophold i nordamerikansk Havn syg og behandledes af en amerikansk Tandlæge. Sømændenes Forbund sendte Rederiet den amerikanske Tandlægeregning, dels for Tandudtrækning, dels for Røntgenfotografering for 15 Dollars, Broarbejde for 30 Dollars og Plombering 55 Dollars. Disse sidste tre Poster nægtede Norden at betale, hvorimod man nok vilde godt gøre Tandudtrækningen, idet man gjorde gældende, at den øvrige Behandlings Omfang viste, at Matrosen selv havde forsømt sin Tandpleje.

Sø- og Handelsretten gav Rederiet Medhold paa dette Punkt. Norden blev frifundet, og Sømændenes Forbund skal betale 50 Kroner i Sagsomkostninger.

Sveriges Oplægninger

Sveriges Rederforenings Opgørelse pr. 1. Maj udviser, at der da var oplagt 33 svenske Skibe paa tilsammen 40,125 Tons Dødvægt. For en Maaned siden var Tallene 60 Skibe og 73,144 Tons, altsaa en Formindskelse i Maanedens Løb paa ca. 33.000 Tons.

Akers nye Dok

Monteringen af Akers store nye Dok foregaar nu med fuld Kraft, og naar Monteringen er færdig vil de forskellige Prøver blive foretaget. Det ventes, at Dokken vil blive færdig til Brug den 1. Juni.

Japanske Subsidier for Bygning af Ruteskib

Fra Japan meddeles, at den japanske Regering har besluttet at give Subsidier paa 33 Millioner Yen (ca. 40 Millioner Kroner) for Bygning af Passagererskibe. Størstedelen af disse Penge kommer til at gaa til Nippon Yusen Kaisha og Osaka Shosen Kaisha. Sidstnævnte har allerede kontraheret 2 Passagerskibe, hver paa 18,000 Tons Brutto til en Pris af 9 Millioner Yen pr. Skib og med

Levering i 1939. Disse Skibe skal sættes ind i Ruten paa Syd-Amerika.

Nippon Yusen Kaisha faar i Statsstøtte ca. 20,2 Millioner Yen for Bygning af 7 Skibe paa tilsammen 94.000 Tons Brutto og Osaka Shosen Kaisha faar 12,3 Millioner Yen for at bygge 5 Skibe paa ialt 56,000 Tons.

Pariserudstillingen

Der er nu opnaaet Enighed med de franske Udstillingsmyndigheder om, at den danske Pavillon paa Verdensudstillingen i Paris indvies den 27. Maj. Samme Dag ventes den belgiske, den italienske og den norske Afdeling aabnet. Naar det er lykkedes Danmark at faa sin Aabningshøjtidelighed fastlagt til Udstillingens første Dag, skyldes det sikkert, at Arbejdet med den danske Pavillon er saa stærkt fremskredet, at den sagtens kunde aabnes allerede paa et tidligere Tidspunkt.

Afskiberen maatte betale Fragttabel

Det giftige Kiseljern fra Wiborg

Ved Raadhusretten i Helsingfors er der sidste Uge afsagt Dom i en Sag af almindelig Interesse for dansk Søfart. Som det vil erindres, skulde 3-mastet Skonnert »Noah« af Troense i Maj Maaned i Fjor indtage en Ladning Kiseljern i Wiborg. Det viste sig, efter at Ladningen var kommet ombord, at den indeholdt farlige Gasarter, som medførte en Sømands Død. Myndighederne forbød derefter Skibet at sejle med Ladningen. Sagen blev saa af Rederiet overgivet til »Danske Sejlskibsrederiers Protection Club«, som krævede, at Aflasteren skulde betale Skibet Erstatning for den mistede Fragt og for de øvrige Tab, Skibet havde lidt. Aflasteren nægtede dette, hvorefter Klubben har ladet anlægge Sag ved Retten i Helsingfors. Ved Dommen blev Aflasteren dømt til at betale 221 Pund og 10 shillings foruden 1,008 danske Kroner og 6000 finske Mark i Procesomkostninger. Hvorvidt Sagen vil blive appelleret til højere Ret i Finland vides endnu ikke.

Argentinske Krigsskibe til Petersen & Albeck

Firmaet Petersen & Albeck har atter i Aar foretaget Indkøb af et Par udrangerede argentinske Krigsskibe. De to Krigsskibe, som den argentinske Regering nu har solgt til det danske Ophugningsværft, er hvert paa ca. 6,000 Tons, og der findes i disse to Skibe meget værdifuldt Metal. For Tiden forhandler Firmaet med et engelsk Bugsererselskab om Transporten fra Buenos Aires til København.

Foruden disse Skibe vil Petersen & Albecks Ophugningsværft i Løbet af Efteraaret tage fat paa Ophugningen af »Olfert Fischer«, der i Løbet af næste Maaned vil blive bugseret paa sin sidste Rejse fra Orlogsværftet til Sydhavnen.

Flyverute København—Esbjerg

I længere Tid har der mellem Esbjerg Byraad og Det danske Luftfartsselskab været ført Forhandlinger om Etableringen af en Flyverute København—Esbjerg, og Forhandlingerne er nu endt med det Resultat, at Esbjerg Byraad vil sikre Ruten Drift i en Proveperiode allerede nu i Sommer. Der vil blive fløjet i to Maaneder.

Flyvningen vil ske i Forbindelse med Englandsbaadens Afgang og Ankomst.

Ændring i Istjenesten

Under Forhandlingerne i den nu afsluttede Rigsdagssamling udtalte Handelsminister Kjørboel som Svar paa den meget stærke Kritik, der fra mange Sider i Vinter rettedes mod Statens Istjeneste, at han vilde foranledige en Ændring i disse Forhold, saaledes at Nyordningen kunde træde i Kraft til næste Vinter.

Disse Forhandlinger er allerede i fuld Gang mellem Ministeriet og Is-Nævnet, hvori de forskellige interesserede Organisationer er repræsenteret.

Den ukendte Sømands Grav

Førstkommende Søndag vil der paa Sønderho Kirkegaard finde en Højtidelighed Sted i Forbindelse med Afsløringen af en Mindesten for den ukendte Sømands Grav. Det er Kaptajnlejtant Riis, »Niels Juul«, der har taget Initiativet til Rejsningen af denne Mindesten som den første for en ukendt Sømands Grav i Danmark. Stenen er skænket af Billedhugger Grebe, Bispebjerg.

Ny Rute Rotterdam—København

Det hollandske Rederi Gebroeders van Uden's Shipping and Agency Co. i Rotterdam aabner fra Begyndelsen af Juni en fast Rute mellem Rotterdam og København. Der vil blive Afsejling fra de to Havne hver 10. Dag, og det første Skib i Ruten afaar fra København den 7. Juni. Ruten vil foreløbig blive betjent af det hollandske Motorskib »Hada« paa 500 Tons dw. Det er Meningen, hvis Godsmængden viser sig at svare til Forventningerne, senere at gøre Forbindelsen ugentlig. Ruten bliver udelukkende beregnet for Gods.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

IDBORG

VEJLE

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

PERSONALIA

70 Aar

Kaptajn *E. H. Mathiesen*, tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Vendila«, fylder 70 Aar den 5. Juni.

60 Aar

Kaptajn *G. Jakobsen*, Fører af »Monmark« Færge, fylder den 28. Maj 60 Aar.

Kaptajn *August H. Posselt* i D.F.D.S. og Fører af »Kong Huakon«, fylder 60 Aar den 29. Maj.

Kaptajn *Niels M. Wiltrup*, Fører af Switzers Bjergningsdamper »Valkyrien«, fylder 60 Aar den 10. Juli.

50 Aar

Prokurist *Viggo Lindhardt* i Rederifirmaet A. P. Møller fyldte Søndag den 16. Maj 50 Aar. Som ung Mand kom han til C. K. Hansen, dengang A. P. Møller var Befragtningsleder i C. K. Hansens Rederier. Da A. P. Møller i Slutningen af 1912 forlod C. K. Hansen og gik over i egen Virksomhed, fulgte *Viggo Lindhardt* ikke straks med, men allerede i Begyndelsen af 1915 var A. P. Møllers Rederier inde i en saadan Udvikling, at Hr. Møller kunde tilbyde *Lindhardt* en Stilling som Befragter. Prokurist *Lindhardt* har da ogsaa været A. P. Møller en stor Hjælp i den vældige Opbygning af de A. P. Møller'ske Rederier, som i Dag er Danmarks største.

Ny Havnemester til Aarhus Havn

Som Alløser til Embedet som Havnemester ved Aarhus Havn efter Havnemester *Sørensen*, der nu trækker sig tilbage efter ca. 30 Aars Tjeneste, er anlagt tidligere Førstestyrmænd i Det Østasiatiske Kompagni *Alfred Jensen*.

Udnævnelse

Kaptajn *A. Ankersø*, der har været Fører af Statsskoleskibet »Danmark« siden dets første Togt og nu trækker sig tilbage paa Grund af svigtende Helbred, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

»C. F. Tietgen«s nye Fører udnævnt

Kaptajn *J. O. Jepsen* er blevet udpeget til Fører af Det Forenede Aarhus-Baad »C. F. Tietgen«. Kaptajn *Jepsen* tiltræder sin nye Post den 1. Juni.

Kaptajn *Jepsen*, der er 58 Aar gammel og stammer fra Sydfyn, blev ansat i Det Forenede Dampskibsselskab i 1907 som 3. Styrmand, og han har støt arbejdet sig op gennem Graderne. I 1908 blev han 2. Styrmand og i 1915 1. Styrmand. Da Selskabet i 1935 satte det nye Motorskib »Tunis« ind paa Middelhavsruuten, blev *Jepsen* udnævnt til Fører.

Han regnes for en meget dygtig Fører og særdeles velgnet netop paa et stort Passagerskib som »C. F. Tietgen«, hvor Kaptajnen ofte kommer i Forbindelse med de Rejsende.

POSITIONSLISTE PR. 19. MAJ 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Immingham 16.5.
s.s. *Aaro* afg. Rotterdam 12.5. til Lisbon.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, afg. Riga 12.5.
s.s. *Aase* ank. Bayonne 8.5.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Cabo Blanco 23.4.
s.s. *Absalon* afg. Gdynia 11.5. til Helsingfors.
m.s. *African Reefer* pass. Beachy Head 12.5. p. R. t. Santos.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. København 1.5.
s.s. *Agnete* ank. Liepaja p. R. t. Riga.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Suez 12.5.
s.s. *Alabama* afg. Frederikshavn 20.4. til River Plate.
s.s. *Alf* pass. Cuxhaven 12.5. p. R. t. Amsterdam.
s.s. *Alfa* afg. Manchester 13.5. til Iwine.
s.s. *Algarve* ank. Genua 16.5.
s.s. *Alice* pass. Helsingør 13.5.
m.s. *Almena* ank. New York 6.5.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Hamburg 17.5. hjg.
s.s. *Alsund*, Andersen, ank. Gdynia 18.5.
m.s. *American Reefer* pass. Gibraltar 11.5. p. R. t. Marseilles og Haifa.
m.s. *Amerika*, Borch, ank. London 14.5. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Pauillac 25.4. til Curacao.
s.s. *Anna* ank. Gibraltar 10.4. p. R. t. Marseilles.
m.s. *Anna Mærsk* ank. New York 9.5.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Bordeaux 13.5. hjg.
s.s. *Anne* afg. Alexandria 8.5. til Boston.
m.s. *Argentina* afg. Rosario 17.5. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona* afg. Bahia 16.5. til Madeira.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Paramaribo 6.5.
m.s. *Ashbjørn*, Bjark, ank. Newark 4.5.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Aden 12.5. til Singapore hjg.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Kalundborg 14.5.
s.s. *Aslaug* ank. Immingham 8.5.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. San Francisco 10.5.
s.s. *Astra* ank. Caibarien 8.5.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. 27° 15' N. 14° V. 15.5. p. R. t. Carontes.
m.s. *Australian Reefer* afg. Aden 12.5. til London.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Dungeness 17.5. til New Orlean udg.
s.s. *Avance* ank. Riga 10.5.

B

s.s. *Belgien* ank. København 11.5.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Aden 9.5.
s.s. *Bergenhus* afg. Kbhvn. 18.5. til Stettin.
s.s. *Bertha* ank. Galway 11.5.
s.s. *Bes* pass. Helsingør 16.5.
s.s. *Betty* afg. Gibraltar 11.5.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Lisbon 5.5.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Rotterdam 18.5.
s.s. *Birgitte* afg. Las Palmas 11.5. til Dakar.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Finisterre 17.5.
s.s. *Bodil* ank. Sete 9.5.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Kirkealdy 15.5.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Djibouti 14.5. til Suez hjg.
m.s. *Bornholm*, P. Haure-Petersen, ank. Rio Grande do Sul 13.5.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 14.5.
s.s. *Brasilien* afg. Stavanger 6.5. til River Plate.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Santos 28.4. til Stockholm.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Lisbon 29.4. til Wilmington.
s.s. *Britta* pass. Gibraltar 13.5. til Meditterrenan.
s.s. *Broholm* afg. Leixoes 13.5. til Frederikshavn.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Sundsvall 1.5. til Port Albany, N. Y., pass. 52,27° N., 40,50° W. 14.5.
s.s. *Brynhild* ank. Antwerpen 14.5.

C

m.s. *California* afg. Stavanger 23.4. til River Plate.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Cristobal 17.5. til San Francisco udg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Santos 9.5. til Hamburg.
s.s. *Carmen* afg. Nørresundby 12.5. til Randers.
m.t. *Caroline Mærsk* ank. Tampico 6.5.
s.s. *Charkow* forv. ank. London 18.5.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Manila 4.5. til Panama.
s.s. *Chilean Reefer* afg. Aden 6.5. til Fremantle.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Las Palmas 15.5. til Freemantle udg.
m.s. *Chr. Holm* afg. Halifax 16.5. til Caripito.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Gdynia 29.4.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Ceduna 30.4. til Antwerpen.
s.s. *Christiansborg* pass. Cape Race 13.5.
s.s. *Cimbria* ank. Kbhvn. 18.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19.5.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	454,25	AMSTERDAM.....	249,80
BERLIN.....	182,35	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	20,40	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,55	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,85	PRAG.....	15,95
ROM.....	24,15	WARSAWA.....	86,45

s.s. *Clara Clausen* afg. Lubeck 10.5. til Kolding.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Hyeres 11.5.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Auckland 18.5.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Gibraltar 10.5. til Liverpool.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Kbhvn. 9.5.

D

s.s. *Dagmar* afg. Algiers 11.5. til Liverpool.
 s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbuttel 12.5. p. R. t. Bremen.
 s.s. *Dagmar* ank. London 18.5.
 s.s. *Dania* ank. Gdynia 17.5.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hongkong 16.5. til Shanghai udg.
 m.s. *Danmark* afg. Ellesmere Port 14.5. til Aruba.
 s.s. *Delaware* ank. New Orleans 10.5.
 s.s. *Dorrit* ank. Marseilles 7.5.
 s.s. *Douro* ank. Hamburg 17.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Philadelphia 30.4. til London, Antwerp, Rotterdam.
 s.s. *Edith* afg. Sete 4.5. til Valencia.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Helsingør 5.5.
 s.s. *Ejfte Mærsk* pass. Barry Is 5.5. p. R. t. Lisbon.
 s.s. *Egholm* ank. Manchester 13.5.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Clyde 9.5. til Santos.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Los Angeles 11.5.
 s.s. *Elic*, Lisberg, forv. ank. St. John's 19.5.
 s.s. *Elisabeth* ank. Ureers 7.5.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Sagua 5.5.
 s.s. *Ellen* pass. Helsingør 11.5. p. R. t. Guernsey.
 s.s. *Ellensborg* ank. Aarhus 15.5.
 s.s. *Else* ank. London 11.5.
 s.s. *Emanuel* afg. Stettin 13.5. til Vardo.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Riga 8.5.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Port Said 8.5. p. R. t. Abadan.
 s.s. *Energi* afg. Stettin 12.5. til Tramsø.
 s.s. *England* ank. Aalborg 17.5.
 s.s. *Enigheden* ank. Præstø 12.5.
 m.s. *Erris*, Dahl, ank. Nakskov 16.5. hjg.
 s.s. *Erik Boye* afg. Philadelphia 6.5. til Gøteborg.
 s.s. *Erindring* ank. Holbæk 15.5.
 s.s. *Erna* ank. Malta 7.5.
 s.s. *Ester* pass. Ushant 10.5.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. West Hartlepool 18.5.
 s.s. *Estlund*, H. C. A. Fischer, ank. Leith 14.5.
 s.s. *Estrid* afg. Fort de France 30.4. til Rouen.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. San Francisco 14.5. hjg.

F

m.s. *Fano* afg. Gdynia 6.5. til »Hagenor«.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Plymouth 15.5.
 s.s. *Finland* afg. Christiansund 30.4. til Murmansk.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Singapore 16.5. hjg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Skagen 18.5.
 s.s. *Frankrig* pass. Skagen 10.5. p. R. t. Boness.
 s.s. *Fredensborg* ank. København 21.4.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Garston 15.5.
 s.s. *Freya* ank. Boness 9.5.
 s.s. *Frida* ank. Cristobal 12.5. p. R. t. Guayaquil.
 s.s. *Frøde* afg. New York 17.5. til Oslo.
 s.s. *Fylla* afg. Wiborg 10.5. til Gravelines.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 17.5.
 s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 18.5. til Baltimore.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Cardiff 15.5.
 s.s. *Gerd* pass. Spurn Head 4.5. p. RR. t. Alexandria.
 s.s. *Gerda* pass. Marseilles 8.5. p. R. t. Valencia.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 11.5. til New York.
 s.s. *Gorm* afg. Neufahrwasser 3.5. til Norfolk, Va.
 s.s. *Grete* afg. Marseilles 10.5. til Valencia.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. San Francisco 2.5. til Manila.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, afg. Dakar 11.5. til Marseilles.
 s.s. *Gudena* ank. Bordeaux 7.5.
 s.s. *Gudrun* afg. Dakar 9.5. til Antwerp.
 s.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 8.5. til Odessa.
 s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 10.5.

s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Fredericia 10.5.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 1.5. til Singapore.
 s.s. *Gyda* ank. Rotterdam 13. 5. p. R. t. Rotterdam & Capelle.

H

s.s. *H. H. Petersen* pass. Lodingen 16.5. p. R. t. Vardø.
 s.s. *Hafnia* ank. Kbhvn. 15.5.
 s.s. *Halfdan* ank. Danzig 18.5.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, pass. Dungeness 13.5. p. R. t. Kirkcaldy.
 s.s. *Hanne* pass. Spurn Hd. 11.5. p. R. t. Boston (Line.)
 s.s. *Hans Broge* pass. Hanstholm 10.5. p. R. t. »Malzak«.
 s.s. *Hans*, From, afg. Iykøbing F. 21.5.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Mobile 6.5.
 s.s. *Harald* afg. Palermo 12.5. til Lissabon.
 s.s. *Harriet* ank. Valencia 6.5.
 s.s. *Helene* ank. Stettin 8.5.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Havre Rds. 10.-11.4. p. R. t. Curacao.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Dundalk 8.5.
 m.s. *Herdis* afg. Rotterdam 3.5. Alexandria.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Gibraltar 9.5. til Cannes.
 s.s. *Hilde* afg. Leith 11.5. til Aalborg.
 s.s. *Hindsholm* ank. Kbhvn. 16.5.
 s.s. *Holland* pass. Ushant 12.5. p. R. t. Bristol Channel.
 s.s. *Horsia* ank. Methil 9.5.
 s.s. *Hulda Mærsk* pass. Mumbles 8.5. p. R. t. Sevilla.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Bombay 16.5. til Aden hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Oran 17.5. p. R. t. Fraserburgh.
 m.s. *Inge Mærsk* ank. Lisbon 6.5.
 s.s. *Inger Toft* ank. Cardiff 14.5.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Ventspils 7.5.
 s.s. *Inger* ank. Burriana 3.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Huelva 14.5.
 m.s. *Irland*, A. B. Meinertz, ank. New York 13.5.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Rouen 17.5.
 s.s. *Ivar* forv. ank. Oslo 18.5.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 16.5.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Drogheda 12.5.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. København 18.5.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Rotterdam 3.5. til Corpus Christi.
 s.s. *Java*, Skjoldam, ank. Shanghai 15.5. hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Helsingør 11.5. p. R. t. Svendborg.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Helsingør 11.5.
 s.s. *Johanne* ank. Calais 12.5.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Niton 7.5. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Jonna* pass. Dungeness 29.4. p. R. t. Santos.
 s.s. *Juliane* afg. Oskarshamn 10.5. til Leningrad.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Suez 17.5. til Colombo udg.
 s.s. *Jutta* pass. Helsingør 8.5. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Jytte* pass. Helsingør 13.5. p. R. t. Sunderland.
 s.s. *Jægersborg* ank. Ayr 11.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Antwerpen 9.5.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Bombay 14.5.
 s.s. *Karen* pass. Brunsbuttel 12.5. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Karen Toft* ank. Cadiz 7.5.
 s.s. *Karla* pass. Brunsbuttel 3.5. p. R. t. Masnedund.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 15.5.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Antwerpen 11.5. til La Libertad.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Arzew 8.5.
 s.s. *Kentucky* afg. forv. Gdynia 18.5. til Bamble.
 s.s. *Kirsten* ank. Granton 7.5.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 6.5. til Quebec.
 s.s. *Kjøbenhavn* ank. Kings Lynn 17.5.
 s.s. *Knud* ank. Gdynia 15.5.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Burntisland 10.5. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* pass. Spurn Head 11.5. p. R. t. Wasklot.
 s.s. *Kongea* afg. Grangemouth 8.5. til Thisted.
 s.s. *Krusaa* afg. Aarhus 2.4. til Danzig.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Singapore 17.5. til Bangkok udg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Oran 11.5. til Caronte.
 s.s. *Laura* afg. Las Palmas 9.5. til Hamburg.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Dungeness 13.5. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Lexa Mærsk* pass. Dungeness 10.5. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Lica Mærsk* pass. Algiers 24.4. p. R. t. America.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Zeegrugge 12.5. til Afrika.
 s.s. *Lilleborg* ank. Helsingør 5.5.
 s.s. *Lilian* pass. Helsingør 9.5. p. R. t. Helsingfors.
 s.s. *Lily* ank. Rendsburg 7.5.
 s.s. *Linda* ank. Gdynia 10.5.
 s.s. *Lise* ank. Sete 9.5.
 s.s. *London* ank. Boston 10.5.
 m.s. *Lousiana* ank. Bergen 15.5.
 s.s. *Lotte* ank. Barry 13.5.
 s.s. *Lynæs* pass. Helsingør 19.5.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Nakskov 10.5.
 s.s. *Magnus* ank. Havre 18.5.
 s.s. *Maine* afg. Neufahrwasser 17.5. til Albany.
 s.s. *Maja* afg. Immingham 11.5. til Vesteras.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Yokohama 17.5. til Kobe udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Leningrad 11.5.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 18.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Marseilles 12.5.
 s.s. *Margrete* ank. Gdynia 5.5.
 s.s. *Marianne* pass. Helsingør 9.5. p. R. t. Helsingfors.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Swansea 24.4. til Las Piedras.
 s.s. *Marie Toft* afg. Huelva 6.5.
 s.s. *Marna* afg. Callao 4.5. til Antofagasta.
 m.s. *Marocco* ank. Casablanca 16.5.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Leningrad 16.5.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Delaware Breakwater 24.4. p. R. t. Tunas de Zaza.
 s.s. *Marx* afg. Helsingør 9.5. til Leningrad.
 s.s. *Maryland* afg. Santos forv. 18.5. til Madeira.
 m.s. *Mathilde Mærsk* afg. Malta 4.5. til Beirut.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Hamburg 17.5. udg.
 s.s. *Mercur* afg. Flushing 10.5. til Esbjerg.
 s.s. *Mette* afg. Hamburg 7.5. til Table Bay.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Colombo 8.5. til Galle.
 s.s. *Minsk* ank. Cardiff 17.5.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Danzig 16.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Groningen 16.5.
 s.s. *Najaden* ank. Rouen 6.5.
 s.s. *Nancy* ank. Watchet 8.5.
 s.s. *Nerma* afg. Helsingfors 11.5. til Wiborg.
 s.s. *Nevada* ank. Kbhvn. 15.5.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Suez 30.4. til Djibouti.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. New York 12.5. Cebu.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Swansea 8.5. til Kbhvn.
 s.s. *Niobe* ank. Wiborg 13.5.
 s.s. *Norco* ank. Riga 10.5.
 m.s. *Nordbo* ank. Adelaide 30.4.
 s.s. *Nordborg* ank. Dunkirk 15.5.
 s.s. *Nordby* ank. London 10.5.
 m.s. *Nordfarer* afg. Shanghai 26.4. til Hoilo & Seattle.
 m.s. *Nordhavet* afg. Manila 4.5. til Cebu.
 m.s. *Nordhval* ank. San Francisco 5.5.
 m.s. *Nordkap* afg. Buenos Aires 9.5. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. New York 11.5.
 m.s. *Nordpol* afg. Yawala 2.5. til Seattle.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, ank. Pernambuco 15.5.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 18.5.
 s.s. *Olaf* ank. Garston 14.5.
 s.s. *Olga* pass. Dungeness 13.5. p. R. t. Grimsby.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Suez 12.5.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. New York 3.5.
 m.s. *Oregon* afg. San Nicolas forv. 18.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion* ank. Cardenas 8.5.
 s.s. *Oslo* ank. West Hartlepool 17.5.
 s.s. *Otto Petersen* pass. Bishops 8.5. p. R. t. New York.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Frederikshavn 30.4.
 s.s. *P. N. Danm* afg. Hampton Rds. 8.5. til Gdynia.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Antwerp 16.5. udg.
 s.s. *Paris* ank. Leningrad 16.5.
 s.s. *Paula* pass. Gibrallar 11.5. p. R. t. St. Louis (Rhône).
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, afg. Sydney 13.5. til Las Palmas hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 5.5.
 s.s. *Polly* afg. København 11.5. til Klaipeda.
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, afg. Kbhvn. 21.5. til Hammerhavn.
 s.s. *Prins Knud* ank. Leningrad 12.5.

R

s.s. *Randi* afg. Sete 7.5. til Valencia.
 s.s. *Riga* ank. Hernøsand 19.5.
 s.s. *Rigmor* pass. Spurn Head 11.5. p. R. t. Åbo.
 s.s. *Rikke* ank. Danzig 10.5.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 16.5.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Danzig 7.5.
 s.s. *Robert* afg. Casablanca 7.5. til Liverpool.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Bombay 9.5.
 s.s. *Rosenborg* pass. Ushant 17.5.

S

s.s. *Saga* ank. Stettin 18.5.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Trinidad 28.4.
 s.s. *Sansø*, Pedersen, ank. Stroyby 14.5.
 s.s. *Scandia* ank. Danzig 17.5.
 s.s. *Scotia* ank. Danzig 17.5.
 s.s. *Seine* ank. Antwerpen 18.5.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Parrshoro 6.5.
 s.s. *Sessa* afg. Tocopilla 8.5. til Panama.
 m.s. *Siani*, Ravnsnæs, afg. Melbourne 11.5. til Las Palmas hjg.
 s.s. *Signe* ank. København 10.5.
 s.s. *Sigrid* pass. Brunsbüttel 12.5. p. R. t. Stongs gate.
 s.s. *Sigrun* ank. Kbhvn. 18.5.
 s.s. *Silkeborg* afg. Bordeaux 14.5.
 s.s. *Skaane*, H. Hansen, afg. Sunderland 14.5. til Aarhus.
 s.s. *Skagerak* afg. Flushing 12.5. til Tyne.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba 16.5. til Rio de Janeiro.
 s.s. *Skjold* ank. Dunkirk 15.5.
 s.s. *Skodsborg* ank. Burntisland 16.5.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 16.5.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Halifax 17.5.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Liverpool 30.4. til Murmansk.
 s.s. *Sophie* afg. København 1.5. til Leningrad.
 s.s. *Stadion II* ank. Oslo 13.5.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Charlottetown 15.5.
 s.s. *Stella* pass. La Coubre 11.5. p. R. t. Pasajes.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Melbourne 17.5.
 s.s. *Stockholm* ank. Antwerpen 16.5.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Zeebrugge 11.5. til Aalborg.
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk, Va., 12.5. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm* ank. Manchester 10.5.
 s.s. *Svava* afg. Aarhus 14.5. til Liverpool.
 s.s. *Svend Pii* afg. Morrovia 8.5. til Freetown.
 s.s. *Soborg* afg. Lisbon 13.5.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 16.5. til Warrington.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Boston 17.5.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. San Pedro 14.5.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Middlesbrough 21.5.
 s.s. *Teddy* afg. Sunderland 11.5. til Struer.
 s.s. *Tekla* ank. Preston 6.5.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 8.5. til Oslo.
 s.s. *Thyra* afg. Aabenraa 11.5. til Svendborg.
 m.s. *Thyra S.* ank. Alexandria 6.5.
 s.s. *Tomsk* afg. Livorno 13.5. til Lissabon.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Nakskov 5.5.
 s.s. *Tove* ank. Aalborg 11.5.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Huelva 14.5.
 s.s. *Transporter* afg. Boness 11.5. til Aabenraa.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Faxe Ladeplads 21.5.
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 17.5.
 s.s. *Tula* ank. Danzig 13.5.
 m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 15.5.

U

s.s. *Uffe* afg. Swansea 14.5. til Kbhvn.
 s.s. *Ulla* afg. Santos 4.5. til Hamburg.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Granton 11.5. til Viipuri.
 s.s. *Uranienborg* pass. Winward Passage 15.5.

V

s.s. *Valborg* ank. Zeebrugge 11.5.
 s.s. *Vendia* ank. Lemvig 15.5.
 s.s. *Venus* afg. Newport News 28.4. til Ardrossan.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Bayonne 30.4.
 s.s. *Viborg* ank. Malta 15.5.
 s.s. *Victoria* ank. Middlesbrough 15.5.
 s.s. *Viola* pass. Dungeness 23.4. p. R. t. Pictou.
 s.s. *Virginia* afg. Holbæk 14.5. til Spjutsund.
 m.s. *Vistula* ank. Stettin 18.5.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Melbourne 12.5.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Klaipeda 10.5.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rouen 18.5.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 17.5.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Setubal 16.5.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER 1
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 337

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene«

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

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmsild"
Amaliegade 38TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olle — H & W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLOF & CO. A/SSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

Sinclair
»OPALINE« og »UNEX«

Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARITIME
OLIER**
**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

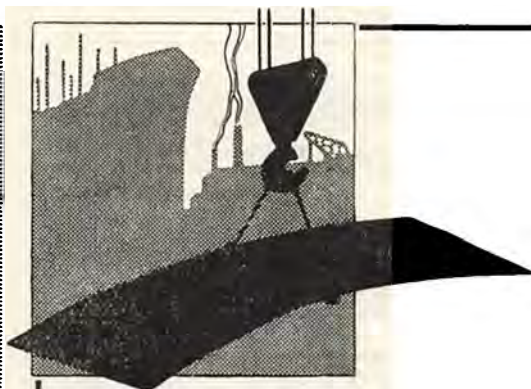
LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE
PAA FJERDE AAR

BRUG KUN
»SINCLAIR«
SMØREOLIER

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS
VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

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
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	



**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

**Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.**

Consult us — send us your enquiries.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

DANISH MARITIME SERVICETELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

TOLDBODGADE 19

COPENHAGEN

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

KØBENHAVNS VANDFORSYnings-Selskab

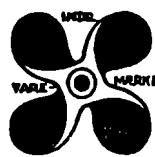
Vi undertegnede anbefale os med færek Vand, baade til Kedlar og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon: Nat Telefon:

Amager 5366 og Amager 5637.

Otto Møller & Co.



Brug **Holzappel's
International**
skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøllid"

Amaliegade 36

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

**CHR. MØLLER A/s**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 22

TORSDAG 27. MAJ 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S BERETNING FOR 1936

For første Gang i 6 Aar er det med en vis Tilfredshed, at Dansk Dampskibsrederiforening kan udsende sin aarlige Skibsfartsberetning, og dog begyndte Aaret 1936 endda usædvanligt daarligt, hedder det til Indledning i den i disse Dage udsendte Beretning.

Forholdene i 1935 havde ganske vist givet berettiget Haab om, at den da indtraadte Bedring vilde holde sig, men dette viste sig ikke at slaa til.

Tonnageoplæggerne, der steg gradvis fra Aarets Begyndelse, kulminerede henimod April Maaned, da de i de mest betydende Farter iværksatte Minimalrateplaner gjorde deres Indflydelse gældende paa Fragtmarkedet og efterhaanden bevirkede, at de oplagte Skibe atter kom ud.

Det var dog først hen paa Aarets Hæld, at man kunde tale om en virkelig bemærkelsesværdig Bedring af Fragtmarkedet, som i Hovedsagen maa tilskrives den daarlige Høst i Europa og U. S. A., den hektiske Rustningsindustri og Borgerkrigen i Spanien.

Denne Bedring reddede Aaret, saaledes at dansk Skibsfarts Bruttoindsejling i Fart paa Udlandet er steget til ca. 215 Mill. Kr. mod ca. 201 Mill. Kr. i 1935 og saaledes, at Rederierne har været i Stand til at betale deres Aktionærer et beskedent Udbytte.

I en Rapport afgivet ved Aarets Udgang af den britiske »Tramp Shipping Administrative Committee« (den Komite, som under den britiske Regerings Auspicier administrerer de internationale Minimalfragter) udtales:

»Tonnage og Handel synes nu at nærme sig Ligevægt. Men Skibe kan kun leve af Handel, og international Handel er endnu hindret af Vanskeligheder af enhver Art, opfundne af Regeringer, og understøttede og forøgede ved en stadig aktiv nationalistisk Tankegang. Indtil disse ødelæggende Tendenser er omstyrtet baade i Tanke og Gerning, kan man ikke forvente en varig økonomisk Helsen for Skibsfarten.«

Disse Ord kan Dansk Dampskibsrederiforening fuldt ud underskrive med den Tilføjeelse gældende særligt for dansk Skibsfart, at det maa haabes, at Erhvervet, som i de daarlige Tider har klaret sig selv, nu ogsaa, naar der synes at komme en Smule Medbør, kan faa Lov til at passe sin Virksomhed uden utidig Indblanding, og uden at det stilles overfor urimelige og byrdefulde Krav.

Dansk Skibsfart har gennemlevet en Periode, som har været den vanskeligste i Mands Minde, men Forholdene er altid vanskelige for dansk Skibsfart. Landet har næsten ingen Transporter selv. Udgifterne under dansk Flag er høje. Lønninger og lignende er stadig stigende. Myndighederne er meget nøjeregnende med Skibenes Indretning og deres Paabud med Hensyn til Kosthold vidtgaaende.

Hvad der tiltrænges nu er Ro og Konsolidering. Hvis dette ikke indses af alle rette Vedkommende, staar dansk Søfart, dens stolte Traditioner og alt hvad den betyder for Landet, i Fare.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Skibsfarten paa de danske Havne fremgaar af nedenstaaende Tabel, der viser Skibsanløb og omsat Varemængde i de sidste 10 Aar:

Aar	Antal Skibe	R. R. T.
1936	96.500	17.514
1935	94.600	16.646
1934	93.400	16.322
1933	94.500	16.005
1932	91.400	15.784
1931	103.200	17.576
1930	110.100	17.033
1929	98.600	15.942
1928	108.500	15.988
1927	100.300	15.606

Antallet af Skibsanløb er i det forløbne Aar steget med 1900 og Tonnagen med 5 Pct. Udlosset og indladet Gods er steget med henholdsvis 7 og 4 pCt.

Af Stigningen i den samlede Godsomsætning, 1,1 Mill. Tons, falder den største Del, nemlig ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Tons, paa Omsætningen med Udlandet. Fremgangen skyldes væsentligt Indførslen af Kul og Foderstoffer, som er steget med henholdsvis ca. 400.000 Tons og ca. 130.000 Tons.

Den til Udlandet afskibede Godsmængde er forøget med henved 100.000 Tons, hvilket skyldes en Stigning for en Række forskellige Grupper — Teglværksprodukter, levende Dyr m. m. — medens omvendt Foderstoffer viser en betydelig Nedgang.

Godstransporten mellem danske Havne indbyrdes er i 1936 blevet forøget med 177.000 Tons eller 7 pCt., bl. a. som Følge af forøgede Korntransporter.

Ca. 36 pCt. af den Tonnage, der anløb danske Havne, var Skibe i fast Rutebart, men af den samlede Godsmængde tog Ruteskibe dog kun 18 pCt., nemlig 12 pCt. af det udlossede og 33 pCt. af det indladede Gods.

Det maa dog herved bemærkes, at Rutebaadsgodset, der for en meget væsentlig Del bestaar af Landbrugsprodukter, sikkert har en betydelig større Værdi, end det Gods, der transporteres paa Trampskibe.

Af Skibsfarten i 1936 paa de danske Havne faldt ca. 21 pCt. af Skibsantallet, ca. 40 pCt. af Netto-Tonnagen og ca. 35 pCt. af Godsmængden paa Københavns Havn.

I denne Havn indgik der i 1936 ialt 25.025 Skibe med en samlet Tonnage af 7.848.024 N.R.T. mod 25.432 Skibe 7.452.041 N.R.T. i 1935.

Af de indkomne Skibe var 418 med 110.972 N.R.T. Sejlskibe; i 1935 var de tilsvarende Tal 346 og 98.260.

15.124 Skibe 2.282.567 N.R.T. kom fra indenrigske Havne og 9.901 Skibe 5.565.457 N.R.T. fra udenrigske Havne.

I Indenrigstrafiken er det naturligt de danske Skibe, der spiller størst Rolle med 14.493 Anløb. Derefter kommer svenske Skibe med 255 Anløb, tyske Skibe med 200 Anløb, hollandske Skibe med 71 Anløb og norske Skibe med 48 Anløb.

Af Trafiken fra Udlandet falder ikke engang Halvdelen paa danske Skibe, og der har i 1936 i denne Fart været næsten lige saa mange svenske Skibe i Københavns Havn som danske Skibe, nemlig 3.579 mod 3.789. Tyske Skibe havde 1.060 Anløb, finske 344, hollandske 310, engelske 289 og norske 192.

De i Københavns Havn omsatte Varemængder androg i 1936 ialt 6.285.233 Tons mod 6.002.877 Tons i 1935, og der har saaledes fundet en Stigning Sted paa 0,28 Mill. Tons, der fordeler sig med 0,24 Mill. Tons paa Indførslen og 0,05 Mill. Tons paa Udførslen.

Til samtlige Provinshavne indgik der i 1936 76.500 Skibe, som udlossede 8.864.000 Tons og indladede 3.492.000 Tons, og hvis Registrertonnage androg 10.441.000 N.R.T.

Stigningen i Vareomsætningen andrager 0,84 Mill. Tons, der ialt væsentligt falder paa Indførslen.

Aalborg-Nørresundby staar med sine 6.429 Skibs-anløb stadig som den Havn, der har Landets næststørste Trafik; Aarhus har 4.469 Skibs-anløb.

Vareomsætningen i Aalborg-Nørresundby er siden 1935 steget med 10 pCt., og denne Havn staar ogsaa, hvad Vareomsætningen angaar, som Landets næststørste Havn. Aarhus, hvis Vareomsætning er forblevet uforandret, er Landets trediestørste Havn.

Landets fjerdestørste Havn er Odense, som i 1936 blev anløbet af 2.767 Skibe; derefter følger Esbjerg med 1.035 Anløb. Godsomsætningen for disse to Havne er forøget med henholdsvis 7 og 10 pCt.

SKIBSFARTENS AARSRESULTATER

Paa Grundlag af de Beretninger, som indsendes til Det Statistiske Departement om danske Skibes Fart paa Udlandet, har Departementet foretaget den sædvanlige Opgørelse af den Bruttofragt, som danske Damp- og Motorskibe uden Sejl har indsejlet i 1936, samt af det samlede Beløb i Maanedsfragt for de Skibe, der har sejlet paa Time-Charter.

Opgørelsen viser, at de nævnte Skibe i 1936 har indsejlet ca. 190 Mill. Kr. i Bruttofragt og ca. 15 Mill. Kr. i Maanedsfragt for udenlandsk Regning mod henholdsvis 170 Mill. Kr. og 18,8 Mill. Kr. i 1935.

Foretager man en Omregning af Maanedsfragt til Bruttofragt, kan den danske Handelsflaades samlede Fragtindtægt i 1936 ansættes til ca. 215 Mill. Kr. De tilsvarende Tal for 1935 og for 1934 var henholdsvis 201 Mill. Kr. og 191 Mill. Kr.

Som det vil ses af nedenstaaende specificerede Oversigt over den af dansk Skibsfart indsejlede Bruttofragt i Fart paa Udlandet, falder en meget stor Del af det indsejlede Fragtbetøb paa ren Fart mellem udenlandske Havne, og det vil heraf forstaas, at Skibsfarten for dansk Valuta er en Redningsplanke, som sikkert vil tillægges en Aarrække fremefter.

Aar	Bruttofragt i almindelig Fart			Ialt Bruttofragt	Maanedsfragt (fra Udland til Udland)
	fra Udland til Udland	mell. Danm. og Udl. til Danm.	fra Danm.		
1922	98,3	46,9	25,5	170,7	9,6
1923	126,5	61,0	23,9	211,4	10,5
1924	152,8	68,3	23,4	244,5	12,6
1925	129,4	50,2	19,4	199,0	12,0
1926	107,8	42,0	15,9	165,7	10,2
1927	114,9	43,6	18,5	177,0	12,9
1928	97,4	42,6	19,5	159,5	16,3
1929	107,3	43,2	18,4	168,9	19,8
1930	93,8	36,6	19,2	149,6	13,2
1931	77,8	35,0	19,1	131,9	13,3
1932	81,3	31,6	18,5	131,4	9,1
1933	111,2	35,0	19,3	165,5	9,2
1934	114,5	35,7	19,0	169,2	13,7
1935	115,6	36,2	18,2	170,0	18,8
1936	—	—	—	190,0	15,0

Som omtalt i de sidste Aars Beretninger har Rederierne i de senere Aar fortrinsvis anvendt deres Fortjeneste til Konsolidering. Den samme Fremgangsmaade har ogsaa været benyttet i 1936, men de forøgede Indtægter har dog tilladt at give et noget større Udbytte til Aktionærerne end set i adskillige Aar. Da Rederivirksomhed meget vanskeligt kan drives

under anden Form end Aktieselskabsformen, er det ogsaa paa Tide, at Aktionærerne ser en rimelig Forrentning af deres Penge, thi ellers maa det befrægtes, at det efterhaanden vil blive vanskeligt at formaa Kapitalen til at interessere sig for Erhvervet, og hvad dette vilde betyde for Landets Økonomi og Beskæftigelsesproblemet behøver næppe nærmere Paavisning.

Dansk Dampskibsrederiforening har gennem en Aarrække foretaget en Opgørelse over 13 af de største og mest betydende Rederiers Aarsudbytte m. m., der fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Aar	Selskabernes samlede B. R. T.	Selskabernes samlede Aktiekapital	Udbyttet pr. B. R. T.	Udbyttets procentvise Andel af Aktie- og Reservekapitalen
1922	488.231	95.450.000	18,70	5,6
1923	485.359	81.450.000	16,20	6,0
1924	515.564	83.350.000	11,20	4,5
1925	530.724	85.050.000	5,00	2,4
1926	540.618	85.050.000	4,60	2,2
1927	539.118	80.270.000	10,00	5,0
1928	533.715	76.285.000	10,30	5,3
1929	522.890	76.285.000	12,40	6,0
1930	543.122	76.245.000	7,00	3,5
1931	557.041	76.245.000	1,78	1,0
1932	569.124	76.245.000	1,81	1,0
1933	521.483	76.245.000	2,74	1,4
1934	494.357	66.225.000	4,02	2,2
1935	476.084	66.225.000	7,83	4,1
1936	459.867	68,225.000	10,90	5,4

Tabellen viser bl. a., at siden 1922 er de paagældende Selskabers Aktiekapital nedskrevet fra ca. 95 Mill. Kr. til ca. 68 Mill. Kr. og samtidig er deres Reservekapital faldet fra ca. 67 Mill. Kr. til ca. 24 Mill. Kr. Udbyttet er faldet fra 9,6 pCt. til 7,3 pCt. og har i Aarene 1931—1933 været helt nede paa under 2 pCt. Tabellen viser ogsaa det meget beklagelige Faktum, som er omtalt i den udsendte Beretnings Af-snit om Handelsflaaden, at Tonnagen er i stærk Tilbagegang, idet de samme Selskaber, som i 1926 havde en samlet Tonnage paa ca. 540.000 B.R.T., 10 Aar efter kun raadede over ca. 460.000 Tons, et Indicium for, at Evnen og Lysten til at drive Skibsfart i vort Land er paa Retur, og at man fra alle Sider bør være uhyre varsom med ikke at svække denne Evne og Lyst ved Paalæg af nye Byrder, saasom Skatter og Afgifter, forhøjede Lønningskrav etc.

Til Bedømmelse af de Konjunkturer, under hvilke dansk Skibsfart arbejder, giver følgende Tabel en Oversigt over Skibsfartens Lønninger, Det Statistiske Departements Pris- og Fragtindex, indsejlet Bruttofragt samt Aktieudbytte i Aarene 1929—1936:

Aar	Samtlige Besætningslønninger	Prisindex	Fragtindex	Bruttofragt	Aktieudb.
1929	100	100	100	100	100
1930	100	96	81	83	59
1931	100	90	78	75	15
1932	100	90	80	71	16
1933	100	92	88	88	22
1934	100	95	88	93	31
1935	101	99	89	97	58
1936	101	101	99	104	78
1937	109	—	—	—	—

Med Hensyn til Skibsfartens Driftsudgifter viser en Oversigt over 15 af de største og mest betydende Rederiers Bruttoindsejling og Driftsudgifter i 1932—1936, at disse sidste nu andrager ca. 77 pCt. af den indsejlede Fragt, ca. 112 Mill. Kr., og der har saaledes kun været ca. 23 pCt. eller ca. 26 Millioner Kr. af Fragten tilbage til Afskrivning paa Skibene, Henlæggelse til Reserver, Renter, Administration og Udbytte til Aktionærerne.

FRAGTRATETALLET FOR APRIL 1937

	Aaret 1931 gnstl.	100.0.		
April	1936 ..	119.4	November 1936 ..	138.9
Maj	— ..	120.2	December — ..	153.9
Juni	— ..	120.6	Januar 1937 ..	156.3
Juli	— ..	123.4	Februar — ..	155.7
August	— ..	127.1	Marts — ..	162.5
September	— ..	131.2	April — ..	173.2
Oktober	— ..	134.9		

Beregnel med Aaret 1931 som Basis steg Fragtrate-tallet fra 162.5 i Marts til 173.2 i April. Med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for April være blevet 152.

Oplægningerne, som nu væsentlig omfattes af Reserveskibe o. l., androg ved April Maanedes Udgang 7 Skibe paa 7,000 Brutto Reg. Tons mod 8 Skibe paa 8,000 B.R.T. ved Udgangen af Marts.

OSLOSTATERNE

OSLOSTATERNES økonomiske Samarbejde — set med belgiske Øjne — var Tittlen paa et Foredrag holdt i dansk-belgisk Selskab i København af den belgiske Advokat og Deputerede, Borgmesteren i Deurne, Hr. *Lode Craeybeckx*.

Man fik gennem Borgmesterens Udtalelser en klar Forestilling om, at Belgiens Regering og Erhvervsdrivende nærer store Forhaabninger til Oslokonventionen. Det var Borgmesteren magtpaaliggende at fremhæve, at Belgien altid havde været en Ven af Samarbejde. Han citerede i den Forbindelse et Brev fra Kong Albert. Endvidere understregede han Belgiens store Arbejde indenfor Folkeforbundet. Hvad Oslokonventionen angik var han ubetinget Optimist. De smaa Stater, som her havde sluttet sig sammen, repræsenterede 30 Millioner Mennesker og en god Procent af Verdenshandelen. Det var hans Haab, at det Samarbejde, der var sat i Gang, vilde være et Eksempel for den øvrige Verden. Belgiens Samhandel med Sverige og Norge var steget, hvorimod Samhandelen med Danmark var dalet siden 1931. Foredragsholderen mente dog, at dette kun var midlertidigt, hvad vi ogsaa haaber.

Borgmesteren sluttede sit Foredrag med at udtale: Den rene Protektionisme eller Frihandel har ingen Fremtid for sig. Fremtiden skal bygges paa en *rational Reorganisation af Vareudvekslingen*. I dette er der Fremskridt og Fornuft.

Den belgiske Minister talte for Damerne og den gode Sag, der her havde samlet den lille Klubs Medlemmer.

ET NYT OTTAWA?

Empire Konferencen, der nu er traadt sammen og som følges med mindst lige saa stor Interesse paa Kontinentet som i Imperiets forskellige Lande, vil naturligvis ogsaa have Betydning. Ligesom Ottawa i sin Tid satte Skel vil denne Conference gøre det. Man gaar ingen for nær ved at sige, at det var i 1932, at Vanskelighederne for Alvor begyndte, at England fik dem understreget og indledte den nye Politik, som vi i Dag befinder os midt i. Det vil ikke mindst fra de skandinaviske Landes Side blive hilst med Tilfredshed, hvis man kunde opnaa, ikke en Fortsættelse af den hidtil fulgte Politik, men en Kursændring i den Forstand, at England i højere Grad end i det sidste Aar lagde sin Politik an paa et Samarbejde i økonomisk Henseende med Oslo Staterne — og gerne ogsaa andre. Fra Oslo Magternes Side er der allerede — hvor faa Resultater der end endnu i Følge Sagens Natur er opnaaet — vist en fremstrakt Haand, og det er af Betydning, at dette er sket, inden den store Kon-

ference. Man vil der ikke kunne komme udenom Oslo Magternes Drøftelse, og for hele den kommende Udvikling vilde det være af stor Værdi, om der kunde finde Forhandlinger Sted, der førte til et positivt Resultat. Et nyt Ottawa — ja, hvor der sluttedes Aftaler ogsaa med de Lande, der i deres Handelspolitik følger England, og som nu med den største Opmærksomhed følger, hvad Nyt der vil komme fra London.

Det vilde betyde ganske overordentlig meget for hele Udviklingen af den økonomiske Situation, og det vilde være ensbetydende med et Skridt i den rigtige Retning. Ottawa-Konferencen bragte i sin Tid for os beklagelige Konsekvenser; vi har Lov til at haabe og tro, at London-Konferencen vil medføre det modsatte.

SKIBSFARTEN PAA VERDENSUDSTILLINGEN I PARIS

PAA Verdensudstillingen i Paris, som er blevet aabnet i disse Dage, har Skibsfarten selvfølgelig faaet en fremtrædende Plads. Frankrig, som har 4,6 pCt. af Verdens Handelsflaade, har ved den Placering, som Skibsfarten og tilknyttede Erhvervsgræne har faaet paa Udstillingen, vist, at man fuldtud er klar over Skibsfartens Betydning — ikke blot for Frankrig, men lige saa meget for Udviklingen af et tilfredsstillende mellemfolkeligt Samarbejde.

Søfartsudstillingen er placeret mellem Concorde- og Alexander-Broerne. To fortøjede Baade, et Fyr — det stærkeste i Verden — Bøjer af alle Former og Farver og en Baadebrygge giveer Stedet et Udseende, som minder om franske Smaahavne. Inde paa Land ligger en 200 Meter lang Udstillingsbygning, og her indenfor ses alt, hvad Videnskaben og Tekniken har gjort for at muliggøre og fremskynde den internationale Omsætning af Varer og Ydelelser. Her findes Gengivelse af de franske Storhavne, ligesom den besøgende faar et Indblik i Fyr- og Lodsvesenets Betydning for Sikkerheden til Søs. Flod- og Kanalfarten — som jo spiller en meget stor Rolle for en Række europæiske Lande — har faaet sin egen Afdeling. En særlig Fiskeudstilling findes ligeledes, og som et Kuriosum kan nævnes, at her findes en Mollusk, som er fisket op fra 6000 Meters Dybde af Fyrst Albert af Monaco — den oceanografiske Videnskabs Fader.

I en Bygning i Nærheden af den store Søfartsudstillingshal har de franske Skibsværfter en Fællesudstilling, hvor man kan følge Fartøjet fra dets Planlægning til Søsætningen.

Søfarts-Afdelingen rummer ogsaa et Biografteater, hvor der forevises Film, visende Søfartserhvervets forskellige Sider, Handelsflaadens økonomiske og politiske Rolle og den Betydning, Søfarten har for det mellemfolkelige Samvirke.

Hele denne Afdeling er først og fremmest anlagt som en Ramme om franske Skibsfartsinteresser — men vil selvsagt interessere enhver, der beskæftiger sig med Skibsfarten.

DET SVENSKES FRAGTINDEX STEG I APRIL

DET svenske Fragtratetal, viser for April en stærk Stigning, nemlig 11 Points op til 156. Der har været Stilstand i Februar og Marts, og i April 1936 var Tallet 105.

Den største Stigning falder paa Kornfragterne med 39 Points til 205, eller over dobbelt saa meget som for et Aar siden. Kulfragterne har været uforandrede, Trælast steg 2 til 156 og Træmasse 1 til 143. Træfragterne er saaledes i Løbet af et Aar steget med ca. en Trediedel og Kulfragterne med over 50 Procent.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Aabningen af Navigationen paa Archangelsk

Den 7. Maj aabnedes Navigationen paa Archangelsk med Ankomsten af den græske Damper »Giorgies«. Den 8. Maj ankom to lettiske Baade »Sports« og »Kangara«. I Løbet af Maj Maaned ventes 40—45 udenlandske Baade til Archangelsk.

Sidste Aar ankom den første Baad til Archangelsk den 16. Maj.

Isforholdene ved Leningrad 1936—1937

Efter en kortere Frostperiode i Slutningen af November begyndte Isgangen fra Ladogaseen den 1. December. Isgangen varede ca. 2 Døgn, hvorefter den ophørte uden at efterlade Spor hverken paa Floden eller i Havnen. I Løbet af Maanedens herskede der overvejende mildt Vejr, og først henimod Slutningen af December viste der sig Drivis i Farvandet mellem Leningrad og Tolbuchinfyret. Det meste af denne Strækning kunde dog forceres af Skibene uden Isbryderhjælp. De udenlandske Skibe havde i Mellemtiden ophørt Sejladsen paa Leningrad, men der ankom stadig sovjetrussiske Baade. Den første Del af Januar Maaned var Vejret mildt, og Havnen besejledes uden Isbryderhjælp. Omkring Midten af Januar faldt det ind med streng Frost, og Isen bredte sig hurtigt. Ved Begyndelsen af Februar Maaned var der Fastis indtil Hogland og Drivis af forskellig Tykkelse et betydeligt Stykke videre vestpaa. Hele Februar holdt Frostens sig, og Fastisen bredte sig videre indtil Rotskær. Fra Begyndelsen af Marts Maaned trak Fastisen sig tilbage til Seskær, men Farvandet mellem denne Ø og Hogland var dog dækket af meget svær Is i Drift og med hyppige Skrninger. I Løbet af Maanedens skete der ikke nogen nævneværdig Forandring i Isforholdene. I Begyndelsen af April foretog Havnens Isbryder »Truvor« et Rekognosceringstogt ud paa Bugten, men da Isforholdene mellem Schepelefyret og Hogland viste sig at være vanskelige, blev Aabningen af Foraarsnavigationen foreløbig udskudt. Den 12. April afgik »Truvor« paa et nyt Rekognosceringstogt. Isen var i Mellemtiden takket være vedvarende mildt Vejr gaaet i Opløsning, og Turen til Hogland tilbagelagdes i Løbet af 12 Timer. Paa Tilbagevejen medtog Isbryderen den sovjetrussiske Baad »Mossovjek«, som laa og ventede paa at komme ind til Leningrad. Hermed aabnedes Foraarsnavigationen, og i den følgende Tid ankom en Del russiske Baade til Havnen. Isens Opløsning fortsattes i rask Tempo, og den 28. April indstilledes Isbrydertiøsten. Den 1. Maj aabnedes Sommernavigationen officielt.

Kulforekomster langs Nordost-Passagen

Efterhaanden som Skibsfarten langs Sovjetunionens Ishavskyster tillager, kræver denne en stadig større og større Kulforsyning. Megen Tid og stort Lasterum gaar tabt ved, at Kullene skal tilføres langt fra eller Skibene selv medbringe saa store Forsyninger, at Dele af Lasterummene oplages heraf. Ledelsen af »Nordost-Passagen« har derfor i de sidste Par Aar udført et stort Arbejde for at lindre nye Kulforekomster langs Nordostpassagen. I indeværende Aar vil saaledes 40 geologiske Ekspeditioner med ialt 1000 Deltagere undersøge det meste af Ishavskysten. 20 Millioner Rubler er bleven assigneret hertil.

Kulforekomster er hidtil bleven fundet ved Kysten af Karahavet ved Amerderna, ved Jenissei-Bassinet i Omegnen af Anadyr (Kulbugten) og ved Kap Nordvik. Udnyttelsen af de fundne Lejer vil blive ledet af en i dette Øjemed nydannet Institution »Arktikugol«. I indeværende Aar vil der langs med hele Nordost Ruten blive oprettet fem Kuldepoter, nemlig: i Kulbugten, i Tiksibugten, ved Kolymsflodens Munding, paa Diksonøen og ved Jugorsky Schar. De nordlige Kullejer skal i indeværende Aar producere over en halv Million Tons Kul til Skibsfarten i Ishavet. De Steder, hvor Kuludvindingen allerede er i Gang, er nu fuldkommen mekaniserede og staar ikke tilbage for Donbaslejerne i Ukraina.

Samtidig med Eftersøgningerne efter Kulforekomster foretages der ligeledes Eftersøgninger efter Naftaforekomster, som man særlig ventet at forefinde ved Kap Nordvik og ved Jenisseiflodens Munding.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i April 1937

I April Maaned har Trafikken været mindre end i Marts Maaned og navnlig Erts- og Korntilførslerne og Kulafskibningerne er blevet tilbage. Sammenlignet med April 1936 er der dog endnu en meget betydelig Fremgang i Trampskibs- og Rutefartstrafikken.

I April 1937 ankom til Rotterdam 736 Skibe (April 1936: 624 Skibe) med Ladninger og afgik 718 Skibe (April 1936: 609 Skibe) med udgaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	April 1937	April 1936
Erts	139	108
Korn	62	40
Trælast	15	16
Jordolie	33	20
Kul	35	19
Anrde Ladninger	63	75

Ialt ankom med mindre Liniebaade 268 (237) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i April 1936) og med større Liniebaade 121 (109). Yderligere ankom 347 (278) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 263 (244) mindre Liniebaade, 84 (83) større Liniebaade og 371 (292) Trampbaade, heraf 238 (189) med Kul- eller Koks-Ladninger.

For Bunkers anløb kun 31 (47) Skibe Nieuwe Waterweg. Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamburg og Nieuwe Waterweg androg 34,07 pCt. (31,34 pCt.), Antwerpens Andel: 30,60 pCt. (31,86 pCt.) og Hamburgs Andel: 28,27 pCt. (32,10 pCt.).

I Tidsrummet Januar/April 1937 ankom til Rotterdam 2.829 Skibe (samme Tidsrum ifjor: 2.517 Skibe) med Ladninger, heraf 974 (942) mindre Liniebaade (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Tidsrummet Januar/April 1936), 477 (472) større Liniebaade og 1378 (1103) Trampbaade.

I samme Tidsrum udlossede Trampbaadene følgende Ladninger:

	Januar/April 1937	Januar/April 1936
Erts	544	387
Korn	241	187
Trælast	59	42
Jordolie	109	84
Kul	118	91
Andre Ladninger	307	312

Ialt afgik 2.833 (2.370) Skibe med Ladninger, nemlig 980 (963) mindre Liniebaade, 339 (296) større Liniebaade og 1.514 (1111) Trampskibe, heraf 1.068 (784) med Kul- eller KoksLadninger.

Rotterdam Havn

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnageængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i April Maaned 1937 samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Ladning	Ballast
U. S. A.	12	41.278	11	1
Belgien	2	7.379	2	—
Brasilien	5	17.707	3	—
Danmark	26	56.073	20	3
Tyskland	320	460.592	281	45
Estland	6	5.076	6	—
Finland	21	24.284	16	3
Frankrig	61	86.323	59	3
Grækenland	35	86.161	29	13
Storbritannien	203	368.327	144	39
Ungarn	2	693	—	—
Italien	25	73.691	24	2
Jugoslavien	12	31.955	12	2
Japan	12	52.278	7	6
Lettland	6	12.318	6	2
Litauen	2	695	2	2
Nederlandene	261	346.082	177	41
Norge	80	186.466	52	22
Panama	7	33.378	3	3
Polen	7	5.234	4	2
Portugal	1	2.026	1	—
Rumænien	1	2.288	—	—
Rusland	12	22.573	8	2
Spanien	—	—	1	1
Island	1	524	1	—
Sverige	77	71.589	60	18
Ialt	1.200	1.994.933	929	213

Ialt afgaaet: 1.142 Skibe.

De bulgarske Metalmonter

Ifølge derom gennem Udenrigsministeriet modtagen Underretning vil i Henhold til en Lov af 2. Februar d. A. de bulgarske Metalmonter af 1, 2, 2½, 5, 10 og 20 centimes blive inddraget og vil fra den 30. November d. A. at regne ikke mere have Gyldighed og ikke blive indfriet af den bulgarske Nationalbank.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING ★

Heller ikke i den forløbne Uge har Udsvingene paa Fragtmarkedet været store. For de oversøiske Markeders Vedkommende er Rateniveauet i det store hele hævdet, men det er, lige som om Markederne mangler Kolorit. Forretningerne udvikler sig kun trægt, hvilket delvis skyldes, at Tilgangen af disponibel Tonnage kun er ringe for de tidligere Positioners Vedkommende, og for senere Lastning er saavel Befragterne som Rederne uvillige til at slutte. Der synes dog stadig at skulle bruges en Del Korn i Europa før den nye Høst er klar til at gaa ind i Konsumet, og af og til finder der ogsaa sporadiske Tilløb Sted til større Aktivitet, men hidtil er det blevet ved Tilløbene, selvom den Opfattelse stadig er fremherskende, at det ikke kan vare længe, før Kornimportørerne atter maa i Markedet for at dække deres Behov. River Plate Markedet har været stille, saavel hvad Efterspørgsel til Europa som til Staterne angaar. Der er sluttet til omkring 32/6 til p.p.U.K., og 40/- til Nordstaterne eller St. Lawrence. Der noteres iøvrigt Korn til Pacifickysten til 37/6 og til Japan til samme Rate.

Hvad de øvrige Kornmarkeder angaar, har Sydafrika været det mest aktive. Der er sluttet en Række Baade for Juni/Juli/August Lastning til Rater varierende mellem 32/6 og 33/6 til U.K. Continent eller St. Lawrence. Australien har kun taget en enkelt Baad til 15/- over Scheduleraten, og for Montreals Vedkommende rapporteres netop, da dette skrives, Afslutning af en prompt Damper til 3/- pr. Qr., hvilket er 3d. lavere end sidste Slutning, og ligeledes 3d. under, hvad der kan faas for Jun/Juli Lastning. Donau viser kun ringe Interesse for Tonnage.

Paa de andre oversøiske Markeder har Aktiviteten heller ikke taget større Omfang. Der er sluttet en Række Baade for Scrap fra Northern Range til U.K. til 26/- og til Gdynia/Danzig 26/6. For Scrap til Japan er betalt 38/- for prompt Baad.

Vest-Indien viser større Interesse for Tonnage for Sukker til Europa. Der er sluttet 3—4 Baade fra Cuba for Juni Lastning til omkring 26/-. San Domingo er aaben for Tonnage til 1/- lavere.

Sydamerikas Vestkyst interesserer sig som sædvanlig kun for Tonnage paa Timecharterbasis. Nitratbefragterne er villige til at slutte, saavel for enkelt Rundtur som for lang Periode, og indikerer herfor 7/6 for kort Periode og 6/- for 24—30 Maaneder. Nordpacific-Markedet er roligere. Den voldsomme

Aktivitet, der har karakteriseret dette Marked efter den langvarige Strejkes Ophør, synes nu at være forbi, og Markedet er igen inde i roligere Forhold. Transpacificraten paa fio. Basis ligger i Øjeblikket næppe over 50/- pr. 100 bale Fod, og samme Rate kan antagelig opnaas til Australien. Ogsaa Lumberraterne paa Certepartibasis er faldende, og Værdien Columbia River/Shanghai er næppe mere end \$15.25. Der har cirkuleret forskellige Scrapjersordrer fra Pacifickysten til Japan, men det kniber tilsyneladende for japanske Ekportører at skaffe den nødvendige Valuta. De noterede Rater for disse Forretninger har ligget omkring \$8. British Columbia/U.K. paa fio. Basis, som sidste Uge blev betalt med 40/-, indikerer nu kun 38/.

Østens Markeder har været rolige. Soyabønneraten er nominelt 42/6, men Linerspace skal være sluttet til 37/6, Basis Rotterdam/Hamburg. Ris fra Saigon har sluttet en enkelt Juni Damper til 48/- til Bordeaux/Hamburg Range via Suez, men Befragterne indikerer i Øjeblikket ikke mere end 46/3 for lignende Forretning for Juli. Sukker fra Philippinerne vil betale \$10 for August/September, og \$9.25 for senere Positioner.

De indiske Markeder er ligeledes rolige. Madras-kysten har betalt 43/9 for Juni Damper til U.K. Continent, og denne Rate kan gentages. Fra Vizagapatam er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Erts. Juli Baad er sluttet til Middlesbro.

For de europæiske Markeders Vedkommende er de mest fremtrædende Træk stadig de faste udgaende Kulmarkeder. Der er igen i den forløbne Uge sluttet til Port Said/Alexandria til 14/-, og samme Rate er betalt til Lower Plate. Kul for København er sluttet til 6/6d.

Trælastmarkederne er faste, og Rateniveauet ligger nu omkring 20/- over Minimalraterne. Middelhavet viser god Efterspørgsel efter Tonnage for Phosphater og Erts til U.K. Continent, og fra Sortehavet har Russerne sluttet forskellige Baade for Erts, saavel til Continentet, hvortil er betalt 16/7¹/₂d., som til Northern Range til 20/3d.

Timechartermarkedet er noget roligere, men der er stadig en støt, allround Efterspørgsel. Aktiviteten har været ringe, og vi vil derfor udskyde en detailleret Gennemgang til næste Uge.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Et belgisk-skandinavisk Udstillings-skib

En belgisk Delegation har været i København for at drøfte forskellige interessante Spørgsmaal angaaende Samarbejde mellem Belgien og de nordiske Lande.

Delegationens Chef er den tidligere Handelsminister Camille Huysmans, som nu er Formand for Belgiens Deputeretkammer og Første Borgmester for Antwerpen. Desuden bestaar Delegationen bl. a. af Direktøren for »Det internationale Udstillingstog«, som var her i København i Fjor, Staelen, Borgmesteren for Etterbeek ved Bruxelles, Schmidt og Direktør Martinot.

Direktør Staelen har i København talt med en Række ledende Industrimænd og søgt at interessere dem for en Plan, der skal iværksættes af Belgiens Industriraad. Den gaar ud paa at sende et Skib paa ca. 18,000 Tons til Sydamerika med en Udstilling af Industrivarer. Der eksisterer allerede en »L'Union Nordique«, som Dronning Astrids Fader, Pris Carl af Sverige er Æresformand for. Og Belgierne søger nu et Samarbejde med denne Organisation, saaledes at Danmark, Sverige og Norge udstiller sammen med dem paa Udstillingsskibet.

Beboelsesforholdene i Skibe

Liverpool Havn har udsendt en Rapport for 1936 vedrørende de hygiejniske Forhold i ialt 4638 Skibe. I ikke

mindre end 533 Skibe i udenrigs Fart betegnes Forholdene som utilfredsstillende, d. v. s. i ikke mindre end 11,49 pCt. af de inspicerede Skibe.

Aarsagen hertil søges vel i nogen Grad i den Maade, Rummene er holdt af Besætninger, der skal afmønstres, og hvor den almindelige Disciplin derfor er slappere end normalt.

Det er dog værd at bemærke, at der synes at være en Bedring i Forholdene for Nybygningers Vedkommende. I alt Fald betegnes Beboelsesforholdene i et Skib fra 1924 som værende »af værste Slags, men dog nogenlunde af usædvanlig Type«. I et Skib bygget i 1935 er Forholdene vel væsentlig bedre, men »der er intet sat ind paa at skabe en hyggelig, hjemlig Atmosfære«.

I et Skib fra 1936 var Besætningen imidlertid anbragt i 2-Mands Kamre, og Vaske- og Toiletforhold »kunde ikke være bedre«.

Et fremmed Lastskib havde yderligere forbedret Standarden med Gardiner for Køjer o. s. v., med Lænestole og med en Radiomodtager.

Motorskibene til Rumænien

Forleden blev Kolen lagt til det første af de to Motorskibe, som fra Rumænien er bestilt hos Burmeister & Wain. Den rumenske Minister for Skandinavien Assau,

der har Bopæl i Stockholm, var til Stede sammen med Legationsraad Rimonesco og Generalkonsul Kongsted, foruden Værftets Direktion o. fl.

Minister Assan skruede den første Bolt i, og derefter var der en festlig Sammenkomst i Burmeister & Wains Direktionslokaler.

De to bestilte Baade bliver Motorskibe, der hver skal laste 7000 Tons. De udstyres meget moderne, og man venter, at de skal kunne løbe 22 Knob paa Last. Baadene skal sættes i fast Passager- og Godsart mellem Constanza, hvor de faar Hjemhavn, Istanbul og Alexandria. Den første af Baadene leveres til næste Foraar og den anden hen paa Sommeren 1938.

Helsingørsværftet

I Onsdags var den store finske Passagerbaad »Anlotar« (»Soens Dronning«), som Helsingør Skibsværft for Tiden bygger til »Finske Dampskibsselskab«, paa teknisk Prøvetur i Sundet. Henimod Midten af Juni vil Dpsk. »Helga« være klar til teknisk Prøvetur. Den næste Søsætning bliver Nybygning Nr. 244. Det er en Passagerdamper til Rusland, som antagelig vil kunne løbe af Stabelen midt i Juli Maaed.

»Olfert Fischer«

Ribbet for alt, hvad der var af særlig Værdi, gled det gamle Artilleriskib »Olfert Fischer« forleden gennem Havnen, slæbt af et Par Slæbebaade, der skulde bringe det til Petersen & Albecks Ophugningsværft i Sydhavnen.

»Olfert Fischer« blev sat i Vandet i 1903 og var bygget som en forbedret Monitor med svært Artilleri, svært Panzer, ringe Synlighed og lille Dybtgaende.

Indtil 1933, da Skibet sidste Gang var udrustet under Kommandør Wolfhagen, havde det foretaget mange Togter baade herhjemme og i fremmede Farvande, og det var under Sikringsstyrken et af Rygstødene i Flaadens omfattende Tjeneste ved Opretholdelsen af Forbindelsen mellem Landsdelene og Sikringen af vor Skibsfart. I 1936 blev »Olfert Fischer« ombygget til Maal for en Del Bombekastningsforsøg fra Luftfartøjer, og dermed sluttede Skibets aktive Tjeneste i Flaaden.

Af større Begivenheder i dets Liv kan anføres, at det under Kommandør Hovgaard's Kommando eskorterede Kong Haakon til Norge i 1905, og at det i 1911 repræsenterede Danmark ved den forrige Kronges-Flaaderevy paa Spithead Red, ført af daværende Kommandør, senere Vice-admiral A. F. M. Evers.

I 1912 var Skibet paany udrustet, idet det eskorterede Kong Frederik den 8.s Lig hjem fra Travemünde til København.

I 1920 var Skibet paany ude i en højtidelig Mission, idet »Olfert Fischer« overførte de første danske Tropper til Sønderborg og senere deltog i Genforeningen. I 1922 var det Admiral Carlsensens Flagskib under den store danske Eskadres Besøg i Stockholm, og endelig i 1930 overgik det til Reserven.

Med »Olfert Fischer« forsvinder et Orlogsskib, som har ydet fortrinlig Tjeneste i sin Tid.

Skibsbrande Verden over

Hvert Aar gaar Kæmpesummer tabt ved Skibsbrande til Søs, i Havn eller i Dok.

Germanischer Lloyd har udregnet, at to Millioner Tons Skibstonnage rammes af Brandskade i 1935, og sidste Aar har Ildebrandene hærdet i omtrent samme Omfang. Hvad denne Skade har kostet Assurandørerne, kan ikke udregnes umiddelbart heraf, men følgende Skibsbrande har kostet tilsammen ca. 200 Millioner Kroner: den tyske Kæmpedamper »Europa« under Bygning i Hamborg, den franske Damper »Paris« under Reparation i St. Nazaire, den amerikanske Passagerdamper »Amerika«, som brændte under Reparation og Ombygning, det helt nye franske Passagerskib »Georges Philippart«, der brændte i rum Sø, det engelske Motorskib »Bermuda«, der brændte i Belfast under en Reparation, det helt nye hollandske Passagerskib »Pieter Corneliszoon«, som efter endt Nybygning brændte i hollandsk Havn, den franske et Aar gamle Kæmpedamper »L'Atlantique«, som brændte i den engelske Kanal, den amerikanske Passagerdamper »Morro Castle«, der brændte ud for New Jersey Kysten, den italienske Passagerdamper »Ausionia«, som i November 1935 brændte i Alexandria, og det næsten nye danske Motorskib »Nora Mærsk«, som brændte i Havn paa Philippinerne.

Hvad danske Skibe angaar, ligger Antallet af Brande gennemsnitligt omkring 10 om Aaret. Selv om dette Tal maaske ikke kan synes særlig stort, har Skaderne i sig selv været ganske overordentlig store. »Nora Mærsk«s Brand medførte et Milliontab, og Branden i Aar ombord paa J. Lauritzsens nye Damper »Laila« anrettede Skade for mange Hundrede Tusinde Kroner.

Brandene opstaar hyppigst i Ladningerne, af hvilke Kul, Kopra og Bomuld tilsyneladende er de farligste.

Prøvetur

Det første af Dampskibsselskabet »Norden«s to store nye Fragt-Motorskibe, der bygges ved Nakskov Skibsværft, Motorskibet »Norden«, er bleven afleveret fra Værftet efter Prøvetur i Langelandsbæltet.

»Norden«, der er paa ca. 8,380 Tons Dødvægt, har største Længde 430 Fod, Længde mellem Perpendikulærerne 400 Fod Brede paa Spant 57 Fod og Dylde til Hoveddæk 27 Fod 6 Tommer. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse med aabent Shelterdæk med Bak og Huse midtskibs og agter. Skibets Dobbeltbund, der strækker sig over hele dets Længde, er indrettet til Brændselsolie. Skibet er forsynet med 2 Master og 2 Samsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 1 med 20 Tons og 10 med 5 Tons Løfteevne, der betjenes af 10 Stk. 5 Tons elektriske Lossespil fra Thomas B. Thrige, Odense. Endvidere findes der ligeledes af Thomas B. Thrige's Fabrikat elektrisk drevne Ankerspil, Forhalingsspil og elektrisk Styremaskine. I Salonhuset er der, foruden en stor smukt udstyret Salon, indrettet lyse og komfortable 2 Personers Kamre til Passagerer med dertil hørende Toilet- og Baderum, endvidere findes her Kamre for Styrmand og Restaurant samt Pantry. Kaptajnhuset, der findes paa Underbroen og hvori er indrettet Kaptajnens Opholdsrum og Sovelukaf med tilhørende Toilettrum, indeholder endvidere 2 Passagerkamre. Paa Kommandobroen findes Bestikhus og Radiostation med Radio-Pejleapparat.

Alle Opholdsrum for Officerer og Besætning er lyse, rummelige og hyggeligt udstyrede og godt ventilerede. Til Opbevaring af Skibets Proviant findes et stort Kølerum med dertil hørende Kølemaskineri leveret af Thomas Th. Sabroe & Co., Aarhus. I Kamre, Toilettrum og Badeværelser findes varmt og koldt Vand.

Skibets Maskineri bestaar af 2 Stk. 6 cyl. Burmeister & Wain 2 Takts enkeltvirkende Dieselmotorer paa tilsammen 4,300 I.H.K., der giver Skibet en Fart af ca. 14 Knob lastet. Til Opvarmning af Skibet findes en Kedel, der er saaledes indrettet, at den i Søen opvarmes af Motorernes Spildegas, medens den ved Land opvarmes ved Oliefyering, samme Kedel bruges til Opvarmning af ca. 1000 Meter »heating coils« anbragt i Skibets Højtanke, der er indrettet til Transport af saavel vegetabilsk som mineralisk Olie foruden naturligvis af andre Slags Ladninger. Alle Skibets Lastrum er forsynet med CO₂ Ildslukningsapparater. Prøveturen foretoges i Langelandsbæltet i Overværelse af Selskabets Inspektører og Repræsentanter for Lloyds.

I Prøveturen deltog blandt andre Rederiets Skibsinspektør, Kaptajn Linnel, fra Værftet Direktør H. P. Berg og Underdirektørerne Henningsen og Christiansen, samt Repræsentanter fra Lloyds Register, Burmeister & Wain m. fl. Efter Prøveturen gik Skibet til København for at indlade Olie. Herfra gaar Skibet, ført af Kaptajn Ingerslev, paa Jomfrurejse til Japan.

Spanien og Frederikshavn Skibsværft

Ved Fogedretten blev der i Torsdags afsagt en Kendelse i Sagen mellem den baskiske Regering og Rederiet »Pysbe«, der ejer de to Trawlere, der er blevet bygget paa Frederikshavn Skibsværft. Domsbegrundelsen fremhæver, at Værftet har protesteret mod Forbudets Nedlæggelse, da man har anført, at man har kontraheret med Rederiet og maa være forpligtet til, naar Rederiet præsterer den aftalte Betaling, at udlevere Skibene og subsidiært har Værftet foreslaaet Forbudet gjort afhængigt af en Sikkerhedsstillelse efter Retten's Skøn, i hvilken Henseende Værftet har henvist til, at der paa Skibene endnu skyldes ca. 300,000 danske Kroner foruden Retter.

Rederiet har protesteret mod Forbudets Nedlæggelse, idet man gør gældende, at den baskiske Regering ikke er anerkendt af den danske Stat, og at et Dekret, der er udstedt af nævnte Regering, derfor ingen Retsvirkninger har i Danmark. Rederiet fremhæver desuden, at Nationaliseringen eller Beslaglæggelsen er ugyldig efter dansk Ret, og har i saa Henseende henvist til en Række danske Domsafsigelser. Subsidiært har man krævet Forbudet gjort afhængigt af en Sikkerhedsstillelse, der ikke kan sættes til mindre end 5 Mill. Kr.

Rekvirenterne har overfor de fremsatte Indsigelser gjort gældende, at den baskiske er en med den af Danmark anerkendte spanske Regering sidestillet Regering, og at der foreligger Retsanmodninger fra Spaniens Højesteret i Valencia. Man protesterer derfor imod, at Forbudets Nedlæggelse gøres afhængig af Sikkerhedsstillelse.

Efter det oplyste finder Retten, at der nu man gives Rekvirenterne Medhold i, at det for nærværende Sags Afgørelse er uden Betydning, om den baskiske Regering ikke er anerkendt af den danske Stat, da der foreligger Retsanmodning fra den spanske Højesteret. Da det er sandsynliggjort, at Rekvirenterne synes at have et Krav paa Rederiet, og da det skønnes rimeligt, at et saadant Krav beskyttes, til en endelig Retsafgørelse kan opnaas, synes den

begærede Forbudsforretning at burde fremmes ved Nedlæggelse af Føgedforbud mod, at de to omhandlede Trawlere forlader Frederikshavns Havn, dog saaledes, at der af Rekvirenterne maa kræves en Sikkerhed, og denne skønnes efter Omstændighederne at burde fastsættes til 500,000 danske Kroner. Den krævede Sikkerhed skal være stillet inden 8 Dage fra Kendelsens Afsigelse, saaledes at Forbudet bortfalder, saafremt denne Betingelse ikke opfyldes af Rekvirenterne.

»C. F. Tietgen« — Søforhør

Ved Søretten i Aarhus har været afholdt Søforhør i Anledning af »C. F. Tietgen«s Kollision med Motorsejleren »Leda«. Der fremkom intet nyt under Forhøret. Den konstituerede Fører, Førstestyrmand E. W. Eriksens Forklaring var i Overensstemmelse med det tidligere oplyste. 3. Styrmand, Rothausen, hævdede ligesom Kaptajnen, at man intet Taagesignal havde hørt fra »Leda«, medens derimod Udkigsmanden, Matros Jens Peter Mortensen, mente umiddelbart for Toplanternen dukkede frem i Taagen at have hørt et ganske svagt Signal og Motorlarmen. Han vendte sig om og varskede Kaptajnen, men da han atter vendte sig om, skete Kollisionen. Sigbarheden var efter hans Mening en Skibslængde. Der afhørtes flere af Besætningen, uden at der fremkom yderligere til Belysning af Sagen.

Søforhør

Ved So- og Handelsretten har der været afholdt Søforhør i Anledning af en Kollision, som fandt Sted den 13. Maj i Drogden. Det drejer sig om Motorgaleasen »Lizie« af Svendborg, der er paa godt 37 Netto-Tons, og Motorskonnerten »Noah« af Svendborg. »Lizie« var paa Vej fra Egersund til København med Mursten, medens »Noah« var paa Rejse til Gdynia.

Det var »Lizie«s Kaptajn og Ungmand, der afhørtes. Man mener, at »Noah« ingen Skade har taget, og man har heller ikke hørt noget fra dens Kaptajn. Skibsfører S. M. Petersen forklarede, at der den paagældende Dag var Taage, hvorfor »Lizie« havde sat Farten ned. »Lizie« fik en

Del Planker beskadiget, og det menes, at Reparationen vil koste 750—800 Kr. Hvis det andet Skib havde holdt sin Kurs, vilde Kollisionen efter Kaptajnens Mening være undgaaet.

Under Afhøringen diskuteredes »Lizie«s Maade at give Signal paa nærmere. Udkigsmanden betjente Taagehornet, og det førtes til Protokol, at Madsen havde med sig et mekanisk Taagehorn med Stempel. Der var ikke ombord andet Apparat til at afgive Lydsignaler. — Det blev foreholdt Kaptajnen, at han saaledes var ude af Stand til at give Signal, naar han ændrede Kurs. Hertil bemærkede Kaptajnen, at saaledes var det efter hans Mening paa alle Skibe af denne Størrelse, og det var jo et ekstraordinært Tilfælde, at Hornet netop skulde bruges paa Forskibet.

PERSONALIA

Nye Direktører ved Nakskov Skibsværft

Ved et Bestyrelsesmøde i Nakskov Skibsværft er der udnævnt to nye Underdirektører ved Siden af Værftets mangeaarige Leder, Direktør Berg.

Overingeniørerne S. Henningsen og O. Christiansen er bleven Underdirektører, og samtidig er Ingeniør, cand. polyt. Axel Berg udnævnt til Overingeniør.

De to nye Underdirektører har arbejdet ved Værftet i en Aarrække.

Dødsfald

Grosserer *Alf Wattne* er død, 73 Aar gammel. Ganske ung kom han her til København og fik Ansættelse i Firmaet Nielsen & Winther. I 1894 løste han sin Grossererborgerskab og drev i en Aarrække Adolph Wulff's Eftf. I 1912 blev han Direktør for Engelhardt Decked Life Boat Co. og forhandlede dette Firmas Redningsbaade her i Landet.

POSITIONSLISTE PR. 26. MAJ 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Aalborg 25.5.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, ank. Leith 21.5.
s.s. *Aaro* pass. Casquets 13.5. p. R. t. Lisbon.
s.s. *Aase* afg. Goole 20.5. til Helsingfors.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Campana 20.5. til La Libertad.
s.s. *Absalon* ank. Helsingfors 13.5.
m.s. *African Reefer* pass. Beachy Head 12.5. p. R. t. Santos.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, ank. København 1.5.
s.s. *Agnete* ank. Tyne 17.5.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Port Said 13.5. til Leith.
s.s. *Alabama* ank. Rosario 23.5.
s.s. *Alf* afg. Immingham 20.5. til Aarhus.
s.s. *Alfa* afg. Irvine 18.5. til Koivisto.
s.s. *Algarve* afg. Messina 25.5. til Palermo.
s.s. *Alice* ank. Immingham 20.5. p. R. t. Aalborg.
m.s. *Almena* afg. New York 13.5. til Azun.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. København 22.5.
s.s. *Alssund*, C. Andersen, ank. Danzig 24.5.
m.s. *American Reefer* afg. Alexandria 20.5. til Haifa.
m.s. *Amerika*, J. Borch, ank. Hamburg 23.5. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 16.5. til Land's End.
s.s. *Anna* ank. Oran 20.5. p. R. t. Marseilles.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Philadelphia 20.5. p. R. t. Shanghai.
m.s. *Annam*, V. Kragelund, ank. La Rochelle-Pallinæ 22.5. hjg.
s.s. *Anne* afg. Alexandria 8.5. til Hull.
m.s. *Argentina* ank. Buenos Aires 19.5.
m.s. *Arizona* afg. Bahia 10.5. til Madeirn.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Trinidad 12.5.
m.s. *Ashbjørn*, Bjark, afg. New York 20.5. til Kobe.
s.s. *Aslaug* ank. Madeira 21.5.
m.s. *Asia*, F. Andersen, pass. Dondrahead 21.5. udg. for Singapore.
m.s. *Astoria*, K. Jensen, afg. San Francisco 10.5.
s.s. *Askø*, Emil Hansen, afg. Leningrad 22.5.
s.s. *Astra* ank. New York 16.5.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Corontes 23.5.
m.s. *Australian Reefer* afg. Haifa 17.5. til London.
m.s. *Australien*, H. S. Hansen, pass. St. Maria 23.5. udg. for New Orleans.
s.s. *Avance* ank. Riga 10.5.

B

s.s. *Belgien* ank. Stettin 14.5.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Port Said 15.5. til Christiansand.
s.s. *Bergenhus* afg. Kbhvn. 24.5. til Arendal.
s.s. *Bertha* ank. Køge 15.5.
s.s. *Bes* pass. Skagen 22.5.

s.s. *Betty* afg. Malta 17.5.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Lisbon 11.5. til Seville.
s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, ank. Schiedam 18.5.
s.s. *Birgitte* afg. Dakar 15.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Bordeaux 19.5.
s.s. *Bodil* afg. Naples 18.5. til Carrara.
m.s. *Boringia*, H. I. Vøring, ank. Marseilles 23.5. hjg.
m.s. *Bornholm*, P. H.-Petersen, ank. B. Ayres 20.5.
s.s. *Bothal* H. Hansen, ank. Rotterdam 23.5.
s.s. *Brasilien* afg. Stavanger 6.5. til River Plate.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Antwerpen 20.5. p. R. t. Stockholm.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, ank. New York 19.5.
s.s. *Britta* afg. Sete 19.5. til Caronte.
s.s. *Broholm* i Dok i Frederikshavn.
s.s. *Brosund*, J. Andersen, afg. Sverige 1.5. til Portalang, N. Y., pass. 43,40° N., 61,31° W. 21.5.
s.s. *Brynhild*, ank. Kbhvn. 24.5.

C

m.s. *California* ank. Buenos Aires 22.5.
m.s. *Canada*, C. Knudsen, afg. Champerico 21.5. udg. for Los Angeles.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Ekvator 15.5. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Carmen* pass. Helsingør 20.5.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 8.5.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Hoila 7.5. til Panama.
m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Ækvator 22.5. udg. for Sydney.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Ekvator 11.5. p. R. t. Fremantle.
s.s. *Cimbria*, J. Lund, afg. Danzig 23.5. til Zeebrugge.
s.s. *Charkow* ank. London 18.5.
s.s. *Chr. J. Kampmann* pass. Dungeness 18.5. p. R. t. Dakar.
m.s. *Chr. Holm* ank. Caripito 25.5.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Cape Town 24.5. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Christiansborg* pass. Pentland Firth 23.5.
s.s. *Clara Clausen* afg. Lubeck 10.5. til Kolding.
s.s. *Clara*, Johansen, pass. Oran 23.5. p. R. t. Rouen.
m.s. *Columbia*, K. Mullertz, afg. Auckland 18.5.
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Swansea 20.5.
s.s. *Cyril*, S. J. Farup, ank. København 9.5.

D

s.s. *Dagmar* ank. Liverpool 21.5. p. R. t. Manchester.
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 20.5. til Bremen.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 24.5.
m.s. *Danmark* ank. Aruba 29.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25.5.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	454,00	AMSTERDAM.....	249,80
BERLIN.....	182,15	STOCKHOLM.....	115,85
PARIS.....	20,50	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,60	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,90	PRAG.....	15,95
ROM.....	24,15	WARSAWA.....	86,45

s.s. *Dania*, N. P. Danholt, ank. Antwerpen 24.5.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Shanghai 24.5. for Yokohama.
 s.s. *Delaware* afg. Houston 22.5. til Norfolk, Va.
 s.s. *Dorrit* ank. Castellon 15.5. p. R. t. Valencia.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. London 18.5. til Antwerp og Rotterdam.
 s.s. *Ebro* afg. Kbhvn. 22.5. til London.
 s.s. *Edith* afg. Marseilles 19.5. til Valencia.
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Tyne 18.5.
 s.s. *Effe Mærsk* ank. Lisbon 9.5.
 s.s. *Egholm* ank. Liverpool 21.5.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Dakar 16.5. til Santos.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Los Angeles 14.5. til Curacao.
 s.s. *Elisabeth* afg. Tallinn 15.5. til Hudiksvall.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Philadelphia 16.5.
 s.s. *Ellen* ank. Guernsey 18.5.
 s.s. *Ellensborg* ank. Leningrad 22.5.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, ank. St. John's 19.5.
 s.s. *Else* ank. Immingham 19.5.
 s.s. *Emanuel* ank. Vardø 21.5.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Riga 14.5. til Cardiff og Swansen.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Port Said 8.5. til Abadan.
 s.s. *Energi* afg. Tromsø 24.5. til Onega.
 s.s. *England*, C. Stengade, ank. Danzig 24.5.
 s.s. *Enigheden* ank. Hernæsand 22.5.
 s.s. *Erik Boye* pass. Delaware Breakwater 6.5. p. R. t. Göteborg
 s.s. *Erna* afg. Gibraltar 16.5. til Liverpool.
 m.s. *Erria*, O. Dahl, ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Erindring*, afg. Holbæk 20.5. til Archangel.
 s.s. *Ester* pass. Dover 21.5. p. R. t. Goole.
 s.s. *Esther Maria*, V. P. Lisberg, forv. afg. Rotterdam 26.5.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, afg. Holbæk 22.5.
 s.s. *Estrid* afg. Dieppe 18.5. til Fort de France.
 m.s. *Europa*, A. Rasmussen, ank. San Francisco 21.5. hjg.

F

m.s. *Fano* afg. Holtug 18.5. til Stevns.
 s.s. *Finland* afg. Kbhvn. 17.5. til Riga.
 m.s. *Fionia*, S. Kolls, afg. Penang 20.5. hjg. for Colombo.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kbhvn. 18.5.
 s.s. *Frankrig* ank. Boness 13.5.
 s.s. *Fredensborg* ank. Kbhvn. 21.4.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Cardiff 22.5.
 s.s. *Freja* ank. Karrebæksminde 18.5.
 s.s. *Frida* ank. Guayaquil 19.5.
 s.s. *Frøde* afg. New York 17.5. til Oslo.
 s.s. *Fylla* pass. Hirtshals -9.5. p. R. t. Gravelines.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 22.5. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 18.5. til Baltimore.
 s.s. *Gerd* afg. Alexandria 18.5. til Susa.
 s.s. *Gerda* ank. Trapani 16.5.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Sevilja 21.5.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 11.5. til New York.
 s.s. *Gorm* ank. Norfolk, Va. 22.5.
 s.s. *Grete* ank. Valencia 12.5.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Yokohama 17.5. p. R. t. Manila.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, ank. Marseilles 23.5.
 s.s. *Gudena* ank. Methil 18.5.
 s.s. *Gudrun* afg. Dakar 9.5. til Antwerpen.
 s.s. *Gudrun Mærsk* afg. Istanbul 19.5. til Bandar Abbas.
 s.s. *Gunhild* pass. Dover 21.5. p. R. t. Irland.
 s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Fornæs 14.5. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 1.5. til Singapore.
 s.s. *Gyda* pass. Helsingør 18.5. p. R. t. Riga.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Vardø 22.5. til Soroka.
 s.s. *Hafnia*, C. Ravn, ank. Amsterdam 24.5.
 s.s. *Halfdan* ank. Riga 23.5.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Burntisland 20.5.
 s.s. *Hanne* afg. Helsingør 21.5.
 s.s. *Hans Broge* pass. Gibraltar 18.5. p. R. t. Malta.
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 26.5. til Aalborg.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Mobile 13.5. til New Orleans.
 s.s. *Harald* afg. Ira Leixoes 26.5. til Kbhvn.
 s.s. *Harriet* ank. Sete 15.5.

s.s. *Helene* ank. Helsingfors 17.5.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Hamburg 19.5.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Leith 20.5. til Koge.
 m.s. *Herdis* ank. Alexandria 14.5.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Cannes 15.5.
 s.s. *Hilde* afg. Riga 17.5. til Kallene.
 s.s. *Hindsholm* ank. Aabenraa 23.5.
 s.s. *Holland* afg. Immingham 20.5. til Vejle.
 s.s. *Horsia* pass. Skagen 17.5. til Rudkøbing.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Brest 10.5. til Seville.

I

m.s. *India*, S. Krarup, afg. Aden 23.5. hjg. for Suez.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Oran 17.5. p. R. t. Fraserburgh.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Zeebrugge 19.5. til Kalundborg.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Hull 19.5.
 s.s. *Inger* ank. Sele 13.5.
 s.s. *Inger Toft* afg. Cardiff 20.5.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Huelva 14.5.
 m.s. *Irland*, A. B. Meinerlz, afg. New York 15.5.
 s.s. *Ivan Kondrup*, C. Larsen, ank. Rouen 17.5.
 s.s. *Ivar* afg. Kbhvn. 24.5. til Gdynia.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 24.5.
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. London 21.5. til Immingham og Murmansk.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Rotterdam 3.5. til Corpus Christi.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 18.5.
 m.s. *Jawa*, T. Skjoldam, afg. Hongkong 20.5. for Singapore hjg.
 s.s. *Jenny* ank. Svendborg 12.5.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Skagen 16.5. p. R. t. Hammerfest.
 s.s. *Johanne* pass. Spurn Head 19.5. p. R. t. Helsingfors.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Alexandria 21.5.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 24.5.
 s.s. *Jonna* afg. Bahia 17.5. til Santos.
 s.s. *Juliane* afg. Oskarshamn 10.5. til Leningrad.
 m.s. *Jutlandia*, A. Topp, pass. Perim 20.5. udg. for Colombo.
 s.s. *Jutta* afg. Leningrad 18.5.
 s.s. *Jægersborg* ank. Stettin 25.5.
 s.s. *Jytte* ank. Sunderland 16.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Antwerpen 24.5. til Oran.
 s.s. *Kalo*, C. A. Huusum, ank. Vizagapatam 21.5.
 s.s. *Karen* ank. Gdynia 16.5.
 s.s. *Karen Toft* ank. Huelva 25.5.
 s.s. *Karla* ank. Zeebrugge 20.5. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 24.5. til Kbhvn.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Antwerpen 11.5. til La Libertad.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Arzew 14.5. til London.
 ss. *Kentucky* afg. Greaker 24.5. til Drammen.
 s.s. *Kirsten* afg. Boness 17.5. til Nakskov.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Quebec 20.5.
 s.s. *Knud* ank. Danzig 15.5.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 20.5.
 s.s. *Knut* pass. Helsingør 15.5. p. R. t. Wasklot.
 s.s. *Kongea* pass. Skagen 20.5. p. R. t. Drogheda.
 s.s. *Kjobenhavn* ank. King's Lynn 17.5.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Bangkok 19.5. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Port de Bouc 14.5.
 s.s. *Laura* afg. Rotterdam 19.5. til Hamburg.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Antwerpen 14.5.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Gdynia 15.5.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Philadelphia 19.5.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Zeebrugge 12.5.
 s.s. *Lilian* afg. Wiborg 18.5. til Rouen.
 s.s. *Lilleborg* ank. Jacobstad 24.5.
 s.s. *Lily* ank. Svendborg 12.5.
 s.s. *Linda* pass. Hanstholm 18.5. p. R. t. Rochester og London.
 s.s. *Lise* afg. Sete 13.5. til Denia.
 s.s. *London* afg. Boston 20.5.
 s.s. *Lotte* afg. Brest 17.5. til Corunna.
 m.s. *Louisiana* afg. Bergen 20.5. til River Plate.
 m.s. *Lundby* afg. Aberdeen Wn. 14.5. til Antwerp.
 s.s. *Lyræs* pass. Donnet Head 22.5.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Nakskov 10.5.
 s.s. *Magnus* afg. Dunkirk 22.5. til Middelfart.
 s.s. *Maine* afg. Neufahrwasser 17.5. til Albany.
 s.s. *Maja* ank. Vesteras 17.5.
 m.s. *Malaya*, Chr. Nielsen, afg. Kobe 21.5. for Osaka udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Acton Grange 22.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Sfax 23.5. til Boucau.
 s.s. *Margrete* ank. Kotka 15.5.
 s.s. *Margrethe* ank. Helsingør Dok 20.5.
 s.s. *Marianne* afg. Helsingfors 15.5. til Leningrad.
 s.s. *Marie Toft* afg. Huelva 21.5.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 11.5.
 s.s. *Marna* afg. Talcahuano 18.5. til San Antonia

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



m.s. *Marocco* ank. Tunis 26.5.
 s.s. *Martin Carl*, V. Kolster, afg. Leningrad 20.5.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Philadelphia 16.5.
 s.s. *Marx* afg. Helsingør 9.5. til Leningrad.
 s.s. *Maryland* afg. Santos 20.5. til Madeira.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Alexandria 15.5.
 m.s. *Meonia*, P. Sørensen, afg. Rotterdam 23.5. udg. for
 Marsailles.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 20.5.
 s.s. *Mette* afg. Emden 14.5. til Table Bay.
 s.s. *Minsk* afg. Cardiff 24.5. til Tunis.

N

s.s. *N. C. Monberg*, L. P. Hansen, ank. Rouen 24.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. South Shields 24.5.
 s.s. *Najaden* ank. Hull 20.5.
 s.s. *Nancy* afg. Goole 21.5. til Kbhvn.
 s.s. *Nerma* pass. Cuxhaven 19.5. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Nevada* afg. Malmø 24.5. til Kalmar.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Djibouti 6.5.
 s.s. *Niel Mærsk* ank. Cristobal 20.5. p. R. t. Los Angeles
 og Cebu.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Kbhvn. 18.5. til Helsingør.
 s.s. *Niobe* afg. Kotka 18.5. til Bordeaux.
 s.s. *Norco* pass. Skagen 17.5. p. R. t. Millford Haven.
 m.s. *Nordbo* afg. Wallaroo 18.5. til Manchester.
 s.s. *Nordborg* ank. Methil 23.5.
 m.s. *Normandiet*, K. H.-Petersen, afg. Para 19.5.
 s.s. *Nordby* pass. Southend 19.5. p. R. t. Frederikssund.
 m.s. *Nordfarer* ank. Alherri 19.5.
 m.s. *Nordhavet* afg. Manila 19.5. til Los Angeles.
 m.s. *Nordhval* ank. San Francisco 5.5.
 m.s. *Nordkap* afg. Buenos Aires 9.5. til New York.
 s.s. *Nordlys* pass. Hampton Rds. 18.5. p. R. t. Santos.
 m.s. *Nordpol* afg. Yawala 2.5. til Seattle.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 25.4.
 s.s. *Olga* ank. Lemvig 17.5. p. R. t. Thisted.
 s.s. *Olaf* ank. Garston 14.5.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Port Said 13.5. til Hull.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, ank. Santos 23.5.
 m.s. *Oregon* afg. Buenos Aires 22.5. til Santos.
 s.s. *Orion* afg. Cardenas 18.5. til Baltimore.
 s.s. *Oslo* ank. Hartlepool 17.5.
 s.s. *Otto Petersen* ank. New York 21.5.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Kbhvn. 20.5. til Brahestad.
 s.s. *P. N. Damni* afg. Hampton Rds. 8.5. til Gdynia.
 m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, pass. Ushant 23.5. udg.
 for Port Said.
 s.s. *Paris* afg. Leningrad 16.5.
 s.s. *Paula* ank. St. Louis (Rhône) 14.5.
 m.s. *Peru*, A. Juul Christensen, pass. Cape Leeuwin 23.5.
 hjg. for Las Palmas.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 16.5.
 s.s. *Polly* ank. Klaipeda 13.5.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Ørager 26.5. til Kbhvn.
 s.s. *Prins Knud* afg. Leningrad 18.5.

R

s.s. *Randi* ank. Sete 18.5.
 s.s. *Riga*, afg. Hernøsand 25.5. til Groningen.
 s.s. *Rigmor* pass. Helsingør 14.5. p. R. t. Åbo.
 s.s. *Rikke* pass. Dungeness 19.5. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 24.5.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Garston 20.5.
 s.s. *Robert* ank. Liverpool 15.5.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Bombay 15.5. til Calucutta.
 s.s. *Rosenborg* ank. Kalundborg 23.5.

S

s.s. *Saga* ank. Skien 25.5.

m.s. *Sally Mærsk* pass. Gibraltar 14.5.
 s.s. *Samsø*, A. P. Pedersen, afg. Strøby 21.5.
 s.s. *Scandia*, H. Lorenzen, ank. Dieppe 23.5.
 s.s. *Scotia*, E. A. Nielsen, pass. Brunsbuttel 23.5. p. R. t.
 St. Nazaire.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 24.5.
 s.s. *Sejro*, S. A. Brockmann, ank. Garston 22.5.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 18.5.
 m.s. *Siam*, F. Ravnsnæs, pass. Cape Leeuwin 18.5. hjg.
 for Las Palmas.
 s.s. *Signe* afg. Helsingør 21.5.
 s.s. *Sigrid* pass. Hirtshals 12.5. p. R. t. Stansgate.
 s.s. *Sigrun* ank. Odense 21.5.
 s.s. *Silkeborg* ank. Port Talbot 17.5.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Helsingør 21.5.
 s.s. *Skagerak* ank. Lemvig 17.5.
 s.s. *Skandia* ank. Rio de Janeiro 2.6.
 s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 24.5.
 s.s. *Skodsborg* afg. Burntisland 17.5.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, pass. 45 Nord 46 West 21.5.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Lodingen 5.5. p. R. t. Murmansk.
 s.s. *Sophie* ank. Blyth 17.5.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 25.5. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Charlottetown 23.5. til Portland Me.
 s.s. *Stella* afg. Gibraltar 18.5.
 m.s. *Stensby, Eggers*, afg. Chemainus 19.5. til Tsingtao og
 Taku Bar.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Melbourne 17.5.
 s.s. *Stockholm* ank. Antwerpen 16.5.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Hammershus 19.5. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk, Va. 12.5. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* afg. Partington 22.5. til Aalborg.
 s.s. *Suava* ank. Antwerpen 23.5.
 s.s. *Svend Pii* afg. Freetown 10.5. til Rotterdam.
 s.s. *Soborg* ank. Tyne 23.5.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Warrington 22.5.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, forv. ank. Colon 25.5.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, forv. ank. Balboa 25.5.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Kbhvn. 25.5.
 s.s. *Teddy* ank. Tees 20.5.
 s.s. *Tekla* ank. Hull 19.5.
 s.s. *Tennessee* afg. Oslo 24.5. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra* ank. Riga 16.5.
 m.s. *Thyra S.* afg. Alexandria 16.5. til London.
 s.s. *Tomsk* afg. Lissabon 21.5. til Kbhvn.
 m.s. *Tongking*, A. Berg, ank. Nakskov 5.5.
 s.s. *Tove* afg. Aalborg 13.5. til Ventspils.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. Huelva 14.5.
 s.s. *Transporter* afg. Aabenraa 20.5. til Burntisland.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Faxe Ladeplads 25.5. til Sunderland.
 s.s. *Trondhjem* ank. Frederikshavn Dok 25.5.
 s.s. *Tula* afg. Kbhvn. 24.5. til Manchester.
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 24.5.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. New York 22.5. til Jacksonville,
 Fla.

U

s.s. *Uffe* ank. Danzig 24.5.
 s.s. *Ulla* afg. Las Palmas 20.5. til Hamburg.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Kbhvn. 15.5. til Wiborg.
 s.s. *Uranienborg* pass. Christobal 20.5.

V

s.s. *Valborg* pass. Skagen 15.5. p. R. t. Falkenberg.
 s.s. *Vendia*, P. Lund, afg. Danzig 24.5. til Fecamp.
 s.s. *Venus* ank. Clyde 17.5.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Dungeness 21.5. p. R. t. Dover.
 s.s. *Viborg* ank. Tunis 23.5.
 s.s. *Victoria*, H. L. Kiilgaard, ank. Methil 21.5.
 s.s. *Viola* afg. Pictou 18.5. til Garston.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 23.5. til Buenos Aires.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 25.5. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, H. Barfoed, ank. Melbourne 12.5.
 s.s. *Willh. Colding* ank. Riga 15.5.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Rouen 18.5.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 24.5.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Port-de-Bouc 23.5.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 557

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

RANDERS

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
 Mamdresch

Aalborg

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

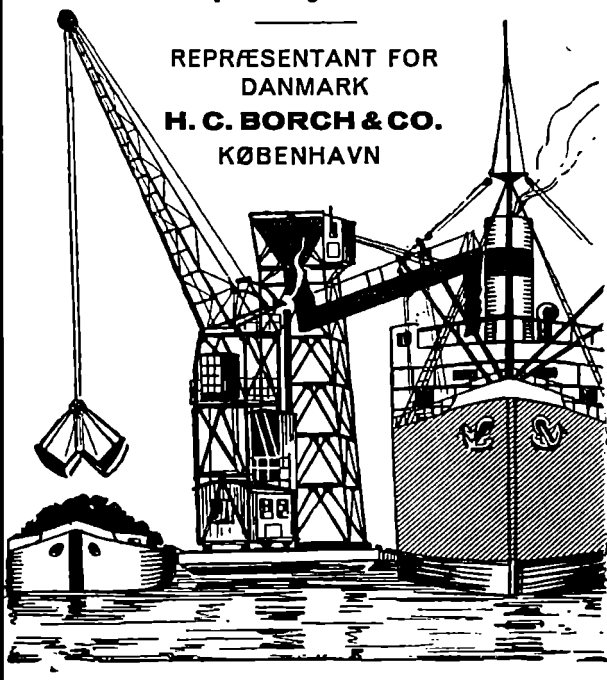
Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
 DANMARK

H. C. BORCH & CO.
 KØBENHAVN

**Toldbodens Motorfærge og
Transportforretning**

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)

anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til
 Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseløring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
 Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
 Telefon: Central 13779.

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkeco

ROTTERDAM

Telephone:
 24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp


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.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

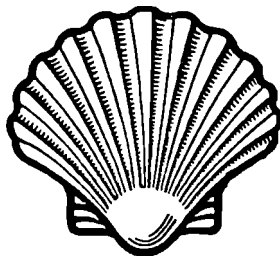
This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

WORLD-WIDE BUNKERING SERVICE



SHELL OIL FUEL

FOR

MOTOR SHIPS AND STEAMERS' BUNKERS

MARINE OILS

AND OIL FOR ALL INDUSTRIAL PURPOSES

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO. :: SHELL HUSET :: COPENHAGEN, V.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

KJØGE

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

AARHUS

NØRRESUNDBY

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

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

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. Statstelefon 8

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsant.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

BANDHOLM

RANDERS

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

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

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FREDERICIA

SKIVE

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 23

TORSDAG 3. JUNI 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DAMPSKIBSREDERIFORENINGENS BESTYRELSE

Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Mandag afholdte ordinære Generalforsamling blev Skibsreder H. A. Hansen genvalgt til Formand og Direktør J. A. Korbjerg til Næstformand.

Endvidere genvalgtes til Bestyrelsen: Direktør H. Gether, Skibsreder T. C. Christensen og Skibsreder Knud Lauritzen samt nyvalgte Skibsreder Chr. Harhoff i Stedet for Direktør Th. Adler Svanholm, som havde frabedt sig Genvalg.

SKIBSFARTEN PAA SPANIEN

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

Ifølge derom fra Udenrigsministeriet modtagen Underretning har Generalkommandanten for Marine-departementet udsendt følgende Meddelelse:

»Der vil paa Fransk, Spansk, Tysk og Engelsk blive udsendt pr. Radio følgende Meddelelse »Avurनावः Omstændighederne i Forbindelse med Krigen nødvendiggør, at Sejlads paa Red og Havne under General Franco's Overhøjhed, beliggende i Departemente Ferrol, forbydes at regne fra den 14. Maj, med mindre der haves forud indhentet Tilladelse fra Chef-Admiralen for Departementet Ferrol. Skibe, der anmoder om en saadan Tilladelse, skal rette Anmodning senest 48 Timer i Forvejen og meddele, paa hvilken Dato man ønsker at komme ind eller forankre. Skibene vil have at afvente Afgørelse samt Instruktioner i saa Henseende. Regeringen fralægger sig ethvert Ansvar med Hensyn til Sikkerhed overfor Ulykker opstaaede ved Overtrædelse af nærværende Bestemmelser, til hvis Overholdelse der vil blive taget de nødvendige Forholdsregler til Beskyttelse af Havnene. Det konsulære Korps i de paagældende Havnebyer skal gøres bekendt med Bestemmelserne.«

NY OVERENSKOMST MELLE OSLO-MAGTERNE

Der er i Fredags Eftermiddag i Haag blevet underskrevet en ny Overenskomst mellem den gamle Oslokonventions Signatarmagter. I den nye Overenskomst, hvis Ordlyd offentliggjordes den 2. Juni, paatager Belgien, Luxemburg og Holland sig den Forpligtelse, at de uden nogen Indskrænkning vil aabne for Indførelsen for Varer fra de Lande, der er Deltagere i Overenskomsten eller give enhver Lettelse angaaende de Varer, der kræver en særlig Importbevilling. En Liste over disse Varer er vedføjet Overenskomsten. Disse tre Lande er ligeledes forpligtet til ikke at forhøje Tolden paa disse Varer.

Danmark, Finland, Norge, Sverige og Holland, derunder hollandsk Ostindien, paatager sig Forpligtelse til ikke at forhøje Toldsatserne eller øge Antallet af Varearter, der kræver særlig Importtilladelse, og som er opført paa en anden Liste, eller i det hele taget indføre nye Vanskeligheder for Importen.

Nye Restriktioner paa Handelsområdet fra en af Signatarmagternes Side skal meddeles de øvrige.

Overenskomsten vil træde i Kraft den 1. Juli og have en Varighed paa et Aar. Overenskomsten staaar aaben for ethvert Land, der ønsker at tiltræde den.

EMPIRE-KONFERENCEN

Det er ikke blot Imperiets, det er hele Verdens og specielt Europas Øjne, der er rettet mod den Konference, der i Øjeblikket afholdes i London. Ganske vist er der ikke større Respekt for Konferencer i al Almindelighed længere, fordi der har været for mange af dem, og Resultaterne deraf staaer i omvendt Forhold til Mængden, men i hvert Fald Empire-Konferencen følges med spændt Opmærksomhed. Det er England, som raadfører sig med Imperiets Lande — paa lige Fod. Kanada, Australien, New Zealand, Sydafrika er lige saa selvstændige Stater inden for Imperiet som England selv. Juridisk er det kun Kongefællesskabet, som binder dem sammen, og hvis der ikke var andre Baand, som knyttede, vilde Imperiet efterhaanden falde fra hinanden. Men der er de stærke Traditioner, Slægtskabsfølelsen, Interessesfællesskabet og den Fornemmelse af Styrke, som Sammenholdet giver. Tilsammen udgør de det største Rige i Verden. Der er Tegn til, at Kanada i Øjeblikket — ganske naturligt — i handelspolitisk Henseende orienterer sig stærkere mod Amerika end mod England, samtidig med at U. S. A. viser Tilbøjelighed til et nærmere Interessesfællesskab med Imperiet. Andre Dominions har mere direkte Fællesinteresser med England. Australiens Interesse er Stillehavet, og dets Frygt er Japan med dets store Befolkningsoverskud; Sydafrika interesserer sig levende for alt, hvad der foregaar paa Afrikas Fastland, og er derfor ikke ligegyldig Tilskuer til Udviklingen i Middelhavet.

Empire-Konferencens Hovedemne er et Forsvars-Fællesskab, i første Række Opbygningen af en Flaade til Sikring af de lange Handelsruter (og derigennem Sikring af Englands Tilførsler under en Krig). Man regner løseligt med, at der til Udbygningen af dette Forsvar for Imperiet skal bruges 100 Mill. Pd. Sterling, hvoraf England betaler de 60 Millioner og vil have de andre til at give de 40 Mill. En saadan Forsvars-Aftale vil naturligvis knytte Imperiet nærmere sammen, men samtidig vil der ogsaa være skabt en Sikkerhed gennem det største Rige i Verden, og det vil man fra alle Sider se hen til. Ikke mindst de smaa Lande — og det er en Betyggelse at vide, at dette store Riges Interesser er Fred og atter Fred. Med den Uro, der i Øjeblikket hersker i Verden, faar Empire-Konferencen en dobbelt og tungt vejende Betydning.

FAREN DER LURER

Nægtes kan det jo ikke, at Faren truer i Øjeblikket for alvorlige Forviklinger. De spanske Bomber mod det tyske Krigsskib »Deutschland« taler deres farlige Sprog. Vi er efterhaanden blevet vant til, at der hvert Øjeblik opstaaer saadanne Forviklinger, og at de løses ad fredelig Vej — og der er ikke andet for end at haabe, at det ogsaa skal lykkes denne Gang. Men Faren truer — den er der stærkere end nogensinde før, og denne sidste Begivenhed er os et alvorligt Memento om, at saa længe Borgerkrigen raser i Spanien, ligger Faremomentet uhyggeligt nær — man maa stadig frygte for, at Konflikten skal blive mere omfattende. Der skal meget diplomatisk Snille og megen Ro og Afbalancerthed hos de forskellige Parter til for at undgaa endnu farligere Komplikationer.

DANMARKS HANDELSSAMKVEK MED UDLANDET

DET statistiske Departement har udsendt Redegørelse for Danmarks Vareomsætning med Udlandet i April Maaned.

Resultatet viser en meget betydelig Eksport-Forøgelse. Vi har solgt til Udlandet for 141,8 Mill. Kr., hviket er 19½ Mill. Kr. mere end i Marts og 35½ Mill. Kr. mere end i April i Fjor.

Samtidig har Indførslen udgjort 143,3 Mill. Kr. Det er ca. 2½ Mill. Kr. mindre end i Marts, men 48,2 Mill. Kr. mere end i April i Fjor.

Merindførslen for April er 1½ Mill. Kr. mod 23,6 Mill. Kr. i Marts. I April i Fjor havde vi et Eksportoverskud paa 11,2 Mill. Kr.

For de første fire Maaneder af 1936 har vi en Merindførsel paa 49,4 Mill. Kr., medens det tilsvarende Tal i Fjor var et Eksportoverskud paa 5,6 Mill. Kr.

Den betydelige Fremgang for Eksporten skyldes især Handelen med England. Vi solgte i April i Fjor for 56,4 Mill. Kr. til England, i April i Aar for 72,3 Mill. Kr. Men Indførslen fra England er steget endnu mere, nemlig fra 35,9 Mill. Kr. i April i Fjor til 53,9 Mill. Kr. i April i Aar.

Indførslen fra Tyskland er steget fra 21,8 Mill. Kr. i April i Fjor til 37,5 Mill. Kr. i April i Aar. Derimod er vor Udførsel til Tyskland praktisk talt uforandret.

Udførslen til Norge, Sverige og Schweiz er forøget betydeligt sammenlignet med i Fjor.

DE SKANDINAVISKE LANDES UDENRIGSHANDEL

Den officielle danske Handelsstatistik viser, at Danmark i de 4 første Maaneder i Aar har haft et Indførselsoverskud paa ca. 49 Mill. Kr. mod tilsvarende i Fjor et Eksportoverskud paa ca. 5,6 Mill. Kr.

Der foreligger samtidig for samtlige de øvrige skandinaviske Lande tilsvarende Oversigter med Hensyn til Handelsbalancerne for Aarets første 4 Maaneder.

For Islands Vedkommende var Importen i Aar paa 12,5 Mill. Kr., Eksporten paa 10,9 Mill. Kr., altsaa et Importoverskud paa 1,6 Mill. Kr.; den islandske Statistik omfatter dog kun Aarets første 3 Maaneder. I 1. Kvartal i Fjor var Indførselsoverskudet ca. 1 Mill. Kr.

I Sverige har Importoverskudet i de 4 første Maaneder i Aar været ca. 134 Mill. Kr. mod i Fjor ca. 102 Mill. Kr. For Norge er der en saa betydelig Stigning som fra 62 Mill. Kr. til 161 Mill. Kr., — vi anfører for alle Landenes Vedkommende Tallene i Mill. Kr., idet man dog selvsagt, for at faa Bedømmelsen helt korrekt, maa regne med de Kursdifferencer, der er mellem de forskellige Arter af skandinavisk Valuta.

Søger man at anstille en Sammenligning mellem Landene, er Danmark — naar Island med sin ganske ringe Udenrigshandel lades ude af Betragtning — det Land, der sidder haardst i det, fordi Hovederhvervet, Landbruget, ikke er kommen med i den generelle Prisstigning, der bærer en væsentlig Del af Ansvar for baade Udenrigshandelens værdimæssige Stigning og Stigningen i de skandinaviske Landes Importoverskud.

Sverige klarer med Lethed sit voksende Importoverskud, idet Landet er saa kapitalrigt, som det er, og valutamæssigt staar saa enormt stærkt, som det gør.

I Norge har den stærke Stigning i Importoverskudet — alene April Maaned bragte en Import paa 130 Mill. Kr., den største siden Februar 1925 — vakt nogen Uro. Man er ængstelig for, at Aaret, hvis Importen fortsætter som nu, skal ende med et Importoverskud paa 400—450 Mill. Kr., og at Betalingsbalancen derefter skal stille sig ugunstigt, selv om den norske Skibsfart stadig har meget store Indtægter.

Direktør Rygg, Norges Bank, hævder imidlertid, at

den stærke Importforøgelse hovedsagelig er Tegn paa — bortset fra, hvad Prisstigningerne betyder — stærkt forøget Virksomhed i norsk Industri, og at der derfor ikke er nogen Fare paa Færde.

Norge mener saaledes at kunne klare Situationen, Sverige klarer sig med Lethed, Danmark sidder desværre adskilligt sværere i det.

ERSTATNINGER FOR OLIE OG BENZIN

Isnart mange Aar har Verdens Olieforbrug vist en stadig stigende Tendens. Saa længe Motoriseringen og det dermed stigende Forbrug af Benzin og Olie holdt sig indenfor nogenlunde rimelige Grænser, kunde man selv inden for de ikke-olieproducerende Lande betragte denne Udvikling med nogenlunde Ro. Men med de senere Aars vældige Udvikling inden for Motoriseringen har man i stigende Grad haft sin Opmærksomhed henvendt paa Muligheden af inden for egne Landegrænser at skabe Drivkraft til Motorer.

For Danmarks Vedkommende — og forøvrigt ogsaa for en Række andre Landes — har dette i første Række været et Spørgsmaal om i saa høj Grad som muligt at indskrænke Anvendelsen af udenlandsk Valuta. Andre Lande som f. Eks. England har sikkert navnlig tænkt paa Nødvendigheden af at bekæmpe den Mangel paa Olie og Benzin, der ganske utvivlsomt vil indtræffe, naar en kommende Krig sætter Forbruget vældigt i Vejret, samtidig med at Tilførslerne udefra afbrydes eller vanskeliggøres.

Hvad end Motiveringen er, er det i alle Tilfælde en Kendsgerning, at de oliefattige Lande over hele Verden for Tiden arbejder paa i saa vid Udstrækning som overhovedet muligt at gøre sig uafhængig af den udenlandske Olie og Benzin ved at fremstille Erstatningsstoffer inden for eget Landomraade. Vore hjemlige Bestræbelser i saa Henseende har vi ofte nok omtalt. Blot for at nævne de vigtigste europæiske Lande, foregaar der for Tiden en tilsvarende aktiv Borevirksomhed i Lande som England, Frankrig, Italien og Tyskland. Alle vil gøre sig uafhængige af de udenlandske Brændselsstoffer.

KONTREADMIRAL GODFRED HANSEN

Det er en af dansk Søfarts bedste Mænd, der er gaaet bort med Kontreadmiral *Godfred Hansen*, der ganske pludselig døde, 61 Aar gammel. For sin Samtid staar han som den bedste Type paa den danske Søofficer, og det var en Mand, der nød stor Respekt overalt.

Godfred Hansen ønskede ikke at være Paradeofficer, men vilde med alle sine Evner og hele sit virkelystne Temperament gøre sit Fædreland al den Gavn, han kunde. Som Formand i Det danske Luftfartselskab førte han en utrættelig Kamp for at føre dansk Luftfart frem til en Plads i Solen i Europa. Paa Grønland ønskede han Plads for dansk Initiativ, og i de Aar, han sad som Chef for Kadetskolen, øvede han en betydelig Indsats, om hvilken han selv sagde:

— Vise Flaget og øve en Indsats til Støtte for dansk Foretagsomhed — det er Opgaver, som vor gamle Flaade heldigvis endnu kan varetage derude i Verden. Ikke ved Slaaen paa Sværdet eller ved skjulte Trusler, men ved at hævde Nationens Værd og fortsætte de gamle Traditioner, der har givet Danmark sit særlige Ansigt i Nationernes Kredsl

Det er Ord, der fortjener at leve efter ham og leve som Minde om ham.

HANDELSFLAADEN OG VALUTACENTRALEN

FRA Ærøskøbing er indgaaet en Meddelelse, der har vakt ikke ringe Opmærksomhed i danske Søfartskredse. Et derværende Rederi har af Valutacen-

tralen faaet Afslag paa en Ansøgning om Bevilling af Valuta til Indkøb af en 450 Tons Motorsejler i Holland. Skibet skulde bruges til Afløsning for den i Vinter forliste 3-mastede Skonnert »Fuglen«.

Som alle, der interesserer sig for Skibsfart, ved, var den danske Flaade for faa Aar siden udsat for en beklagelig Nedgang i Tonnage, og i de senere Aar har det samlede danske Tonnagetal nærmest været stagnerende. Samtidig har de baltiske Lande, Grækenland og navnlig Norge forøget deres Skibsbestand ganske betydeligt. Som Situationen i Øjeblikket er kan en dansk Reder, der sælger et ældre Skib til Udlandet, ikke frit købe et nyere og bedre Skib fra Udlandet igen. Valutakontoret spærrer Vejen. Dette er saa meget mærkeligere, da Skibsfarten er et af de Erhverv, der bringer mest fremmed Valuta hjem til Landet.

PARISER KONFERENCEN

Comité Maritime Internationale har afholdt Møde i Paris, og ved denne meget vigtige Konference blev der vedtaget tre Konventioner. Ordlyden i de tre Konventioner blev efter forskellige Diskussioner endelig vedtaget. Det hedder saaledes:

Art. 1: In the event of collision or any other accident of navigation on the high seas, the master, as well as any other person in the service of the ship either wholly or partly responsible, can be prosecuted under penal or disciplinary proceedings only before the Courts of the State of which the ship was flying the flag at the time of the collision or other accident of navigation.

Art. 2: The high contracting parties, without foregoing their sovereign right to institute penal action for offences committed in their territorial waters, are agreed in admitting that the principle contained in Art. 1 should be followed in practice when the collision or other accidents occur in the territorial waters of a State other than that under whose flag the responsible vessel is sailing.

Art. 3: In the case provided for in the preceding article, no forfeiture or arrest of the vessel shall be ordered, even for the purpose of preliminary inquiry by authorities other than those whose flag the ship is flying.

Med Hensyn til »Civil Jurisdiction Convention« i Tilfældet af Kollision blev forskellige Modifikationer indført. Saaledes hedder det til Art. 3: Only counterclaims arising out of a collision may be brought before the Court before which the main action is brought.

Konventionen der vedrører »Civil Jurisdiction« fik følgende Ordlyd, idet et Forslag fremsat af den belgiske Delegerede og støttet af Franskmændene og Svenskerne, til sidst blev afvist paa Forslag af Konferencens Præsident *M. Ripert*:

Art. 1: The action for collision between sea boats or between sea boats and inland water craft (bateaux de navigation interieure) can only be introduced at the plaintiff's option;

(a) Before the Court of domicile of the defendant or the defendant vessel's port of register;

(b) Before the Court of the place where the defendant ship has been arrested, even when the ship has been released against a guarantee before the action has been introduced;

(c) Before the Court of the place of collision when the latter occurred within territorial waters.

Art. 2: The preceding provisions do not in any way prejudice the right of the parties to have the matter brought before a Court they have chosen by mutual agreement or to refer it to arbitration.

Art. 3: Counterclaims arising out of the same colli-

sion may be brought before the Court dealing with the principal action under the terms of Art. 1.

Art. 4: The present convention extends to actions for the repair of damage done by a vessel either by the execution or omission of a manoeuvre, or by lack of observance of regulations to another ship or to things or people on board, even if there be no collision.

Art. 5: (as in the Fourth Draft of the International Convention with the word "non-commercial" introduced before "public service" at the end).

Hvad angaar Spørgsmaalet om Arrest i Skibe udtalte M. Dor at de største Vanskeligheder var: *the matter of damage*. Efter forskellige Udtalelser og en kortere Diskussion blev følgende Tekst vedtaget:

Art. 1: Any creditor of the owner of a ship, by reason of a collision, may cause the provisional arrest of such ship, even when ready to sail. This right may be exercised by the citizens of the contracting States on the vessels flying the flag of one of the contracting States and which are found within the jurisdiction of the Court of one of them.

Art. 2: Arrest can only be effected under an authority of the Court. The arresting creditor may be required to furnish such guarantees as may seem proper to make good the damage caused to the parties concerned in case the arrest should prove to have been unlawful.

Art. 3: The Judge shall order the release of the arrest when adequate guarantee is supplied.

Art. 4: The fact that release of the arrest against guarantee is requested, shall not be construed as an acknowledgment of liability or a renunciation to the benefit of the legal limitation of liability.

Art. 5: In the event of an unlawful arrest, the arrestor shall be ordered to refund the cost of the guarantee furnished for avoiding arrest or obtaining the release. The question whether the arrestor has to make good other damage resulting from unlawful arrest, shall be determined by the law of the place of arrest.

Art. 6: The forms of procedure relating to the provisional arrest of the ship as well as the incidental proceedings which it may entail, are governed by the law of the place of arrest.

Art. 7: This Convention also applies to arrest effected for the purpose of obtaining compensation for damage which, either by the carrying out or by the omission of a manoeuvre, or by non-compliance with regulations, a ship has caused either to another ship or to property or persons on board such ship, even if there has been no actual collision.

Art. 8: Nothing contained in this Convention shall modify the laws and principles now in force in the various contracting States in regard to collisions involving warships and Stateowned vessels, exclusively employed on non-commercial public service.

Endelig var der Spørgsmaalet: "Through Bills of Lading" og Professor *Georges Ripert* var her i For-
mandstolen.

Hr. A. Bagge, Sverige udtalte bl. a. paa den svenske Delegations Vegne, at som Følge af den internationale Handels Udvikling havde det været nødvendigt at "organise a through bill of lading covering goods by land and sea, as existed in railway and air traffic."

Efter længere Debat herom blev det vedtaget at hen-

viser dette Spørgsmaal til "The Permanent Bureau." Konferencen sluttede med Udtalelser af Tak for Gæstfrihed o. s. v. til de franske Sammenslutningers Præsident *M. Ripert* og Handelskamret og Hr. *Lindenmaier* inviterede Comité Maritime Internationale til at afholde sit næste Møde i Tyskland, enten i Berlin eller Hamburg.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Indkomne Skibe i Københavns Havn i April Maaned 1937

Nationalitet	Antal	Tonnage
Danske	1,393	334,817
Svenske	322	68,547
Norske	21	24,240
Tyske	143	33,972
Engelske	20	18,250
Franske	1	951
Finske	36	32,984
Russiske	1	1,282
Hollandske	32	12,735
Letlandske	3	4,116
Estlandske	4	3,544
Islandske	5	3,959
Amerikanske	8	25,647
Græske	2	6,435
Polske	2	16,204
Ialt	1,993	587,683

Tyske Stor-Rederiers Aarsresultater

Norddeutsche Lloyd, Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrt Gesellschaft, Hamburg—Amerika Linie og de forskellige Afrikalinier har udsendt Meddelelser angaaende Resultaterne af det forløbne Forretningsaar.

Norddeutsche Lloyds Regnskab udviser efter Fradrag af et Beløb af 17,7 Millioner Reichsmark til Afskrivninger et Underskud af 1,28 Millioner Reichsmark.

I Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrt Gesellschafts Beretning udtales det, at der ikke i Aar vil blive udbetalt Dividende. Selskabet vil benytte sit Overskud til Konsolidering.

Hamburg—Amerika Liniens Beretning udviser efter foretagne Afskrivninger til et samlet Beløb af 22,2 Millioner Reichsmark et Tab paa ca. 750.000 RM.

Den tyske Østafrika-Linie udviser efter Afskrivninger paa 1,33 Millioner Reichsmark et Tab paa 29.100 RM. Det samme Tab registreres hos Woermann-Linien efter Afskrivninger til et Beløb af 1,67 Mill. RM.

Gdynias Havn i Marts

Der indgik i Maanedens Løb 450 Skibe med 436.467 N.R.T. mod 394 Skibe med 392.207 N.R.T. i Februar 1937. Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Polen	59	74.409
Danzig	3	1.761
England	19	37.665
Belgien	1	506
Czekoslovakiet	0	0
Danmark	58	37.848
Island	1	469
Estland	14	10.638
Finland	24	33.552
Frankrig	0	0
Grækenland	7	17.412
Spanien	0	0
Holland	11	4.755
Japan	0	0
Litauen	1	585
Letland	6	7.825
Tyskland	69	48.072
Norge	34	28.364
Portugal	0	0
Sovjetrusland	3	3.516
Amerikas Foren Stater	8	24.864
Sverige	123	80.711
Ungarn	1	346
Italien	6	20.534
Argentina	0	0
Panama	2	2.635
Ialt	450	436.467

Vareindførslen i Marts androg 152.589 ts. mod 67.666 ts. i Februar. Vareudførslen androg 589.492 ts. mod 461.419 ts. i Februar. Af indførte Varer skal nævnes 7.975 ts. frisk Frugt, ca. 3000 ts. Sild, ca. 13.000 ts. Phosphat, 1440 ts. animalsk Fedt, ca. 2400 ts. Huder, ca. 1100 ts. Jule, ca. 2100 ts. Uld, ca. 5500 ts. Pyrit, ca. 54.900 ts. gammelt Jern, ca. 1300 ts. Kobber, ca. 1700 ts. Papir, ca. 7300 ts. Bomuld og ca. 1200 ts. Cellulose.

Af udførte Varer kan nævnes: ca. 4500 ts. Malt, ca. 1660 ts. saltet Skinke, ca. 1500 ts. Bacon, ca. 1700 ts. Polsevarer, ca. 77 ts. Smør, ca. 680 ts. Skinke, ca. 1740 ts. Oliekager, ca. 12.800 ts. Træ, ca. 448.900 ts. Kul til Eksport, ca. 41.000 ts. Bunkerkul, ca. 20.400 ts. Koks, ca. 1000 ts. Metalvarer, ca. 10.800 ts. Raajern og ca. 4400 tons Jern- og Staalrør.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i April Maaned 1937

Det Statistiske Kontor i Danzig har udsendt en Vægt- og Værdistatistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i April Maaned 1937: Indførsel 98,850,3 Tons til Værdi af 11,533,267 G. Udførsel 476,806,4 Tons til en Værdi af 29,889,205 G.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Marts Maaned androg 89,067,9 T. til en Værdi af 9,602,388 G., Udførslen 464,226,3 T. til en Værdi af 29,224,668 Gulden.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: c. 1,400 T. Ris, c. 11,000 T. Sten, c. 44,900 T. Erts, c. 4,800 T. Svovlkies, c. 6,900 T. Stenkul, c. 2,300 T. Koks, c. 6,400 T. Gødningstof, c. 3,200 T. gammelt Jern, c. 2,700 T. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 8,800 T. Rug, c. 8,500 T. Byg, c. 2,500 T. Havre, c. 1,400 T. Bælgfrugt, c. 2,800 T. Mel, c. 1,300 T. Kartofler, c. 285—900 T. Kul, 13,900 T. Koks, c. 1,100 T. Tjære, c. 1,400 T. Naftafrembringelser, c. 4,400 T. Oliekager, c. 1,400 T. Ammoniak, c. 123,900 T. Træ, c. 8,900 T. Jern og Staal, c. 2,500 T. Metalvarer.

Arbejderulykkesforsikring i Portugal

Saa godt som alle Forsikringsselskaber i Portugal har forhøjet Præmierne for Arbejderulykkesforsikring med 100 pCt., d. v. s. fra 8 til 16 pCt., og de faa resterende Selskaber vil sikkert snarest følge efter.

Engelske Selskaber, der tegner Forsikring for portugisiske Arbejdere, har truffet lignende Beslutning.

Dampskibsruuten Havre—Leningrad

Den 13. Juni aabnes Ruten Havre—Leningrad, som opretholdes af det franske Dampskibsselskab General Atlantic Co. I indværende Aar vil Selskabets to Baade »Columbia« og »Bretagne« blive indsat paa Ruten. Skibenes Afgang fra Havre vil blive passet sammen med de franske Amerikabaades Ankomst, saaledes at Passagerer fra disse omgaende vil kunne fortsætte Rejsen til Leningrad.

Skibsarten paa Leningrad i Kalenderaaret 1936

Ifølge Oplysninger modtaget fra Handelskammerets her-værende Afdeling ankom der i Løbet af Kalenderaaret 1936 ialt 1,560 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 2,021,483 Tons til Leningrad Havn, eller 282 Skibe mindre end i 1935, hvor Antallet androg 1,842 Skibe paa ialt 2,303,904 N.R.T. Skibsantallet fordeler sig paa de enkelte Lande som følger (Tallene i Parentes er for 1935):

U.S.S.R.	566 (657)	914,083	(1,032,973)	3017 (3204)
Tyskland	463 (553)	498,141	(636,946)	473 (1849)
Sverige	131 (131)	127,715	(125,548)	1189 (1286)
Danmark	114 (133)	107,194	(111,905)	2 (10)
Finland	113 (193)	47,632	(66,703)	— (1)
Letland	38 (36)	62,174	(66,013)	— (—)
Estland	37 (36)	22,076	(19,820)	— (2)
Norge	25 (23)	42,189	(34,936)	486 (403)
Holland	23 (23)	39,936	(46,385)	001 (546)
England	16 (44)	57,717	(117,582)	1279 (1720)
Grækenland	12 (1)	25,756	(2,462)	— (—)
U. S. A.	11 (9)	34,731	(28,389)	302 (209)
Frankrig	8 (2)	33,819	(15,108)	831 (447)
Belgien	1 (—)	6,520	(—)	241 (—)
Spanien	1 (—)	1,549	(—)	— (—)
Persien	1 (—)	251	(—)	2 (—)

Som det vil fremgaa af ovenstaaende Tabel, indtager Danmark ligesom sidste Aar, trods en Tilbagegang paa 19 Skibe, Fjerdepladsen, beregnet saavel efter Antallet af Skibe som efter Tonnagen. Man vil lægge Mærke til, at Tilbagegangen i Tonnagen er forholdsvis mindre end Tilbagegangen i Antallet af Skibe skulde forudsætte, nemlig kun 4711 N.R.T. Det er ligeledes Værd at lægge Mærke til, at der i Forholdet mellem U.S.S.R.'s og Danmarks Deltagelse i Skibsarten paa Leningrad ikke er sket nogen Forskydning siden sidste Aar, hvor Forholdet var ca. 5 til 1.

Den samlede Vareomsætning over Leningrad Havn androg i det forløbne Aar 3,648,723 Tons mod 4,197,869 i 1935 d. v. s. en Nedgang paa 549,146 Tons. (Nedgangen i Vareomsætningen fra 1934 til 1935 androg ca. 230,000 Tons). Eksporten beløb sig i 1936 til 3,234,392 Tons mod 3,745,307 Tons i 1935, en Nedgang paa 510,915 Tons, og Importen var 414,331 Tons mod 452,562 Tons i 1935, en Nedgang paa 38,231 Tons.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Kornpriserne ligger noget bedre, og i Overensstemmelse herved har der ogsaa været noget større Aktivitet i de forskellige Korntrades. Specielt River Plate har været fast, og mange Redere havde vistnok haabet, at den forøgede Aktivitet paa dette Marked hurtigt vilde brede sig til de andre oversøiske Markeder. Indtil nu synes der dog ikke at være Tegn til større Liv nogetsteds, men til Trods for den Træghed, der i Almindelighed karakteriserer de oversøiske Markeder, er Rateniveauet dog i det store og hele hævdet, hvilket skyldes Mangelen paa tidlig Tonnage, den gode Fordeling af Tonnagen, der har fundet Sted de sidste 3—4 Maaneder, og endelig at Rederne synes at anse deres Stilling for meget tilfredsstillende, hvorfor de ikke er særlig ivrige efter at slutte for fremskudte Positioner.

Som ovenfor nævnt har River Plate Markedet været aktivt, og det er naturligvis specielt de tidlige Positioner, der har opnaaet de gode Rater. Tidlig Junibaad sluttedes til 36/- til p.p.U.K., og en lang Række Junibaade er sluttet til Rater omkring 34/6 à 35/- til p.p.U.K., med sædvanlige Reduktioner for de hurtige kontinentale Havne. Ogsaa for amerikansk og kanadisk Regning har der været god Efterspørgsel efter Tonnage, og der er sluttet en Række Baade til Rater mellem 38/- og 41/-. Ogsaa for disse Baades Vedkommende er det naturligvis de tidlige, der har faaet de bedste Rater.

Af de øvrige Kornmarkeder er det stadigvæk Sydafrika, der har været mest aktivt. En Række Baade er sluttet for Juli/August Lastning til U.K. eller Canada til Rater mellem 32/6 og 33/6. Australien har taget en enkelt Baad til omkring 15/- over Minimalraten, og fra St. Lawrence er sluttet Juni Tonnage til 3/- pr. Qr., hvorimod Juli/August noteres til 3/3d. Fra Donau er der kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage for Korn, og fra British Columbia noteres der heller ikke en eneste fuld Last, hvorimod der skal være sluttet enkelte Parcels til Rater omkring 35/- til U.K.

Paa de andre oversøiske Markeder spores der kun ringe Aktivitet. En enkelt Undtagelse danner dog Scrapjernsforretningerne fra U.S.N.H. til Europa og Japan. Der er stadigvæk en Del Efterspørgsel efter Tonnage herfor, men Raterne viser en svag nedadgaende Tendens. Der er sluttet til mellem 25/6d. og 26/- til U.K. og til Østen indikeres 36/- for Juni/ Juli.

Fra Vestindien var der i Ugens Begyndelse ganske god Efterspørgsel for Sukker, og der sluttedes en Del Baade til Rater omkring 25/6 og 26/- fra Domingo, og 26/6d. fra Cuba. Senere er Presset hørt op, og der er sidst sluttet til 25/- fra Domingo for en Juni/ Juli Damper til U.K. Continent.

Nord Pacific Markedet er roligt, men der spores dog Tegn til en Udvidelse i Efterspørgslen, specielt hvad Transpacific Forretning angaar. Sidste Slut-

ninger ligger paa omkring £13.500.- for 546.000 cbft. Damper og £12.750 for 496.000 cbft. Baad, Basis Shanghai. Paa flo. Basis til U.K. er der kun ganske enkelte Forretninger. Befragterne noterer herfor 37/6d. for Juli Lastning. Østens Markeder er rolige, Soyabønner viser slet ingen Interesse for Tonnage for hele Ladninger, men der skal derimod være sluttet enkelte Parcels til Rater mellem 36/- og 42/6d. Ris fra Saigon er sluttet for prompt Tonnage til 48/- til Marseille og/eller fransk Atlanterhavskyst. For Juli er betalt 46/6d. og for Juli/August 45/3d. Der noteres forskellige Ordre fra Saigon og/eller Kolsichang til Vestindien, og 2—3 Baade er sluttet for saadan Forretning til Rater omkring 50/-. For Sukker fra Philippinerne er netop sluttet en enkelt Junibaad til \$10.- til U.S.N.H. Kul fra Port Campha til Frankrig indikerer 41/3 paa f.i.o. Basis.

De indiske Markeder er rolige. Madraskystkerner indikerer 43/9d. for Juli. Junibaad er sluttet til samme Rate.

Fra Sydamerika er der stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Kul, saavel til Rødehavet, som til Ostindien. Der er sluttet adskillige Baade fra Durban til Port Sudan eller Aden til omkring 20/-, og Sabang/ Singapore indikerer omkring 15/-.

Paa de europæiske Markeder er Udsvingene ikke store; der er god Efterspørgsel efter Tonnage paa Trælastmarkederne, og specielt Russerne synes at have Vanskelighed ved at skaffe det tilstrækkelige Skibsrum. For enkelte specielle Ladninger fra Østersøen lykkedes det at faa Tonnage til omkring 15/- à 16/- over Minimalraten, men i det store og hele ligger Raterne fra Østersøen ca. 20/- over Tariffen. Derimod har Russerne forgæves budt 24/- over Minimalraten for Last over Hvidehavet. Det er Frygten for langsom Ekspedition paa Lasteplasserne, der gør sig gældende for disse Ladningers Vedkommende.

Kulraterne er uforandret faste, saavel fra Kontinentet som fra U.K. til Middelhavet. Kul fra U.K. til Danmark betaler omkring 6/6d. for 3.000 Tonner med hurtig Losning.

For Middelhavsfragternes Vedkommende er det paa Grund af disse Forretningers forskelligartede Natur vanskeligt at give noget Gennemsnit, men der kan stadig opnaas gode Rater for saavel Erts- som Phosphatladninger. Fra Sortehavet har Russerne udvist temmelig stærk Aktivitet, og der er i de sidste Dage sluttet forskellige Ordre med Kul og Erts, saavel til Staterne som til Kontinentet. Vi skal nævne et Par enkelte Slutninger: 6.000 Tonner Mariupol/St. Lawrence Kul 21/6d. Juni, 7.000 Tonner Poti/Rotterdam eller Antwerpen Erts 16/9d.

Paa Timechartermarkedet er der stadig jævn Efterspørgsel efter Tonnage, saavel med Levering Europa som i Staterne og i Østen. For moderne Dieselbaade noteres f. Eks. 10/- 9 Maaneder Levering og Tilbagelevering Østen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rederiet blev dømt

Jydsk Andels Foderstofforretning havde ved Sø- og Handelsretten sagsøgt Rederiet for Dampskibet »Covenne« af La Rochelle til Beløbet af 6,359 Kr. i Erstatning, fordi en Del af en Ladning Jordnødkager var blevet beskadiget af Sved.

Damperen var daarligt indrettet til Transporten, hvorfor det menes, at Selskabet var ansvarlig for Skaden.

Rederiet dømtes forleden til at betale Beløbet plus 600 Kr. i Omkostninger.

Fyring med Jordnødder

Trans-Saharabanen mener i den kommende Sæson at

kunne opretholde hele Banens Fyring med Jordnødder, da Priserne paa Kul og Olie stadig stiger. Denne korte Meddelelse viser tydeligt, at der maa være noget forkert i den nuværende økonomiske Verdenspolitik, at man ikke forstaar at afpasse Priserne saaledes, at de kan tjene de forskellige Formaal. Der er dog noget laabeligt i, at man skal til at fyre med Jordnødder, i Stedet for med de naturlige Brændselsstoffer — ligesaa unaturligt som det er, at man i Brasilien kaster Kaffe i Havet.

Fjerntelefonering med Skibe

Fjerntelefonerings-Arrangementet over Blaa vand Radio mellem Land og Skibe i Suen vil blive aabnet i denne

Maaned. Stationen er færdig, og der er ført en Række Prøvesamtaler.

D. F. D. S. Sommerfart

Det Forenede Dampskibs-Selskab har udsendt Fartplanen for Sommeren. Alle Selskabets Passagereruter er optaget deri med Tider, Priser og alle Oplysninger, og der er nok at vælge imellem, enten det gælder en lille indenlandsk Sørejse eller en Rekreationsrejse til Middelhavet. I Tiden fra 27. Juni til 31. August er der udvidet Ferie-sejladt paa de forskellige Ruter. Disse særlige Fartplaner findes meget let, idet alle Planer for Sommersæsonen er trykt i orangefarvede Felter, hvilket gør Fartplanen særlig overskuelig.

Malmö Frihavn i 1936

Malmö Frihamns-Aktiebolag har afholdt Generalforsamling, og af Beretningen fremgaar, at Aaret 1936's økonomiske Resultat overstiger det foregaaende Aars og kan betegnes som det bedste siden Frihavnens Oprettelse. Den Konjunkturbedring, som i 1935 gav sig til Kende i Malmö Frihavn, er fortsat i det forløbne Aar.

I Aarets Løb har Havnen været anløbet af 827 Skibe paa tilsammen 402,400 Netto Reg. Tons mod 771 Skibe og 359,300 Tons Aaret forud. Efter at alle Udgifter er afholdt, er der et Overskud paa 350,000 Kr. mod 321,000 Kr. i 1935.

Nyt dansk Akademi

Førende Mænd indenfor dansk teknisk Videnskab og dansk Industri har stiftet et dansk »Akademi for de tekniske Videnskaber«. Akademiets Formaal skal være at fremme den teknisk-videnskabelige Forskning og Anvendelsen af dens Resultater til Gavn for det danske Erhvervs-liv.

Danmarks Akvarium

Om nogle Dage paabegyndes i Charlottenlund Opførelsen af det største Akvarium paa Kontinentet, »Danmarks Akvarium«. Der indrettes ialt 80 Akvarier.

»Najaden«

Damperen »Najaden«, som i næsten 40 Aar besejlede Hallandsbolagets Rute mellem Göteborg, København og Lybæk og derefter i en halv Snes Aar opretholdt Forbindelsen over Kattegat mellem Danmark og vort Broderland Sverige, har nu paa sine gamle Dage faaet en ny Opgave i de østsvenske Farvande som et Forbindelsesled mellem Sverige og de to baltiske Lande Estland og Letland.

»Najaden« er som tidligere meddelt blevet solgt til L. Jügg. Sergo & Co. i Tallinn og for kort Tid siden gjorde den sin første Tur under estnisk Flag fra Stockholm til Haapsula, Arensburg, Pernau og Riga. Skibet, som er blevet omdøbt til Ruhno, er blevet forsynet med nye Saloner o. s. v. Skibet vil opretholde Forbindelsen med Estland-Letland med en Tur om Ugen i hver Retning.

Nybygning fra Svendborg Staalskibsværft

Fra Svendborg Staalskibsværft er søsat Nybygningen, Færgeren »Egeskov« til Sydøstfynske Dampskibsselskab. Færgeren faar Plads til 350 Passagerer og 18 Biler. Dimensionerne er: Længde: Vandlinie 98 Fod 6 Tommer, Bredde paa Spant 22 Fod, Højde 9 Fod. Den forsynes med en 200 H.-K. Bukh-Dieselmotor, og Farten vil blive 10 Knob. I Overbygningen vil blive indrettet smukke Kahytter. Færgeren skal benyttes paa Ruten Svendborg—Rudkøbing.

Mangler ved de store Broer

I Skibsfartsberetningen oplyses, at Søfartsraadets Opmærksomhed er blevet henledt paa, at der ved Opførelsen af de større Broer over Sejløbene var opstaaet nogle Forhold, som af Hensyn til Skibsfartens Betyggelse burde afhjælpes.

Det ene angaar Mangelen af Vejledning for Skibsfarten om den frie Gennemsejlingshøjde under Broerne i de forskellige Gennemsejlingsfag, hvor den som ved Lillebælts-Broen og Storstrøms-Broen ikke er af samme Højde i de enkelte Fag, hvilken Mangel man mener burde afhjælpes ved, at der paa Broen over hvert Gennemsejlingsfag blev anbragt Tavler, der angiver Gennemsejlingshøjden.

Det andet Forhold angaar Mangelen af Midler paa Bro-pillerne for Skibbrudne eller paa anden Maade forulykkede Personer til at bjerge sig op paa Pillerne.

Søfartsraadet har gjort Handelsministeriet opmærksom paa de her omtalte Forhold og henstillet, at de paa-gældende Mangler blev afhjulpel snarest mulig.

Ny 15—16 Knobs Motorbaad søsat

Paa Helgolandsværftet i Sundkrogshavnen søsattes forleden en ny Motorbaad »Benthe« til Radiogrosserer Bjørn Christensen. »Benthe«, der er 10,5 Meter lang og 2,6 Meter bred, er bygget af fuld Mahogni. Det er en V-bygget

Baad af den Type, Motorbaadsforeningen lader bygge. Drivkraften er en amerikansk »Kermalt«-Motor paa 90 H.K., og Baaden vil faa en Fart af 15—16 Knob. Den er smukt indrettet med Kahyt med to Køjer og Pantry forude og en anden Kahyt med to Køjer samt Isskab agter. Cockpittet midtskibs har fast Vindskærm og kan under Sejladsen lukkes med en Presenning.

»Skandinavia« giver 8 pCt.

Bestyrelsen for Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales 8 pCt. Udbytte for Aaret 1936.

Norske Værfter afslaar Statsstøtte

De norske Skibsbyggerier har maattet sige Nej til Regeringens Tilbud om Statsinvestering paa mellem 6 og 7 Millioner Kroner paa Grund af de Betingelser, som opstilledes. Rosenbergs mekaniske Værksted synes helt at maatte indstille Virksomheden.

Det færøske Dampskibsselskab

Paa det færøske Dampskibsselskabs Generalforsamling vedtoges det at bemyndige Bestyrelsen til at købe et nyt Skib til at sætte ind i Englandsruten, hvortil man hidtil har anvendt et lejet Skib. Endvidere foresloges det at undersøge Mulighederne for et Samarbejde med det islandske Dampskibsselskab i Turistsæsonen, saaledes at de islandske Englandsbaade anløber Thorshavn paa Op- og Nedrejse. Selskabet udbetaler 5 pCt. i Udbytte.

»Vikingerne«

Tuborgs nye Film »Vikingerne, deres Forfædre og deres Efterkommere« har ved Premieren i den danske Nationalpavillon paa den internationale Udstilling i Paris vakt en betydelig Opsigt. Filmen er iscenesat af A. W. Sandberg, der har samarbejdet med Arkæologen Dr. phil. Johs. Brøndsted, og fra Nationalmuseet har været udlaant alle i Filmen forekommende Genstande og Redskaber, hvor disse har kunnet benyttes uden Risiko for de gamle Oldtidsager, ellers er der fremstillet nøjagtige Kopier.

Filmen viser, hvorledes Livet formede sig for de første Mennesker, der nedsatte sig i Danmark ca. 10,000 Aar før Kristi Fødsel, og gennem de forskellige Tidsaldrer, Stenalder, Broncealder, Jernalder, følger vi Danmarks Indbyggere op til vore Dage. Tilsidst vises i hastige Glimt Livet i By og paa Land i vore Dage, saa at Tilskueren faar et stærkt Indtryk af det, der har gjort Danmarks Navn kendt og agtet i Verden: Landbruget, Fiskeriet, Industrien og Skibsfarten.

Tuborg har med denne Film, i Stedet for at lave en Reklamefilm for sit Øl, valgt at gøre Propaganda for vort Land og derved skabe Interesse og Respekt om det i Udlandet.



Scene fra Filmen »Vikingerne«.

Dampskibsselskabet »Dannebrog«

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling, idet man har ønsket at foretage en Tilføjelse til Selskabets Vedtægter.

Det drejer sig om en Tilføjelse til Vedtægternes Paragraf 19, der handler om Overskuddets Fordeling. For at underbygge Selskabets Konsolidering og bedst muligt sikre den ønskelige Fornyelse af Flaaden har man fundet det hensigtsmæssigt positivt at faa slaaet fast at »Salgssummer indgaaet ved Afhændelse af Selskabets Skibe kan anvendes til Fornyelse af Flaaden, herunder ogsaa hell eller delvis nyt Maskineri eller Nyinstallationer af anden Art.«

Ændring heri skal kun kunne finde Sted paa Forslag af Bestyrelsen og kun kunne gennemføres, naar den vedtages med $\frac{2}{3}$ af de afgivne Stemmer uden Hensyn til den repræsenterende Aktiekapitals Størrelse, d. v. s. med den samme Majoritet, som kræves til Sammenslutning med et andet Selskab eller til Selskabets Opløsning.

Dansk-polsk Handelsomsætning

Det polsk-danske Handelskammer har udsendt en Oversigt over Vareomsætningen mellem Danmark og Polen, der er steget ganske betydeligt siden 1936.

I Januar Kvartal 1937 har Danmark til Polen og Danzig udført for 2,9 Mill. Kr., hvilket er 35 pCt. mere end i det tilsvarende Kvartal af 1936, da Eksporten androg 1,9 Mill. Kr. I samme Tidsrum indførte Danmark fra Polen for 6,243,000 Kr. mod 5,985,000 Kr. i Januar Kvartal 1936.

De væsentligste danske Eksportvarer til Polen er teknisk Fedt, af hvilket der i Januar Kvartal udførtes for 817,000 Kr., Automobileer og Maskiner for 509,000 Kr., Støbegods, Redskaber Værktøj og gl. Jern for 485,000

DAMPKIBSSELSKABET
PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Kr., Foderstoffer for 386,000 Kr., Uld for 332,000 Kr., Frø til Udsæd for 130,000 Kr og Frø for 47,000 Kr.

Den resterende Del af Eksporten fordeler sig paa 7 andre Varegrupper.

Polens Hovedeksportartikel til Danmark er Korn og Foderstoffer, af hvilke der i Januar Kvartal eksporteredes for 3,150,000 Kr. her til Landet, samt Kul for 1,582,000 Kr., Frø for 339,000 Kr., Træ og Krydsfiner for 255,000 Kr., Fjer og Haar for 296,000 Kr., Metal og Jernvarer og Heste for 164,000 Kr. samt Kortevarer for 99,000 Kr. og Smørelie og Tjære for 35,000 Kr.

PERSONALIA**Udenlandsk Ordensdekoration.**

Havnedirektør *W. Laub*, R., DM., FM., Kommandørkorsset af 2. Klasse af den svenske Vasaorden.

70 Aar

Maskininspektionsmester *Oscar Mortensen* fylder den 8. Juni 70 Aar.

POSITIONSLISTE PR. 2. JUNI 1937**A**

s.s. *Aalborg* ank. Windau 30.5.
s.s. *Aarø*, Teilman-Thomsen, afg. Aalborg 26.5. til Lenin-grad.
s.s. *Aarø* afg. Lisbon 21.5. til Huelva.
s.s. *Aase* ank. Helsingfors 27.5.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Campana 20.5. til La Libertad.
s.s. *Absalon* afg. Helsingfors 19.5. til Leningrad.
m.s. *African Reefer* afg. Dnkar 19.5. til Santos.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 29.5. udg.
s.s. *Agnete* pass. Helsingør 28.5. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Port Sudan 8.5. til Leith.
s.s. *Alabama* afgaar Rosario forv. 1.6. til Buenos Aires.
s.s. *Alf* pass. Hammershus 27.5. p. R. t. Gdynia.
s.s. *Alfa* pass. Helsingør 23.5. p. R. t. Kowisto.
s.s. *Algarve* afg. Palermo 29.5. til Algier.
s.s. *Alice* pass. Helsingør 28.5.
m.s. *Almena* afg. New York 27.5. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Middlesbrough 31.5. udg.
s.s. *Alssund*, C. Andersen, ank. Gdynia 30.5.
m.s. *American Reefer* afg. Haifa 21.5. til Santos.
m.s. *Amerika*, Borch, ank. Hull 27.5. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 16.5. til Harburg.
s.s. *Anna* pass. Gibraltar 28.5. p. R. t. Granton.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Baltimore 23.5. p. R. t. Shanghai.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Nantes 29.5. hjg.
s.s. *Anne* ank. Tyne 27.5.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 26.5. til København.
m.s. *Arizona* afg. Madeira 31.5. til København.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Cap Haitien 19.5.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Panama 27.5. p. R. t. Kobe.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Singapore 27.5. til Manila. udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Delfsijl 29.5.
s.s. *Aslaug* afg. Madeira 25.5.
m.s. *Astoria*, K. Jensen, forv. ank. Yokohama 1.6.
s.s. *Astra* afg. Norfolk 23.5. til Havana.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Tollonica 29.5.
m.s. *Australian Reefer* afg. London 28.5.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. St. Maria 23.5. p. R. t. New Orleans, udg.
s.s. *Avance* ank. Grangemouth 28.5.

B

s.s. *Belgien* ank. Drammen 23.5.
m.t. *Bente Mærsk* pass. Gibraltar 23.5. p. R. t. Christiansand.
s.s. *Bergenhus* afg. Trondheim 1.6. til Ålesund.
s.s. *Bertha* ank. Lemvig 25.5.
s.s. *Bess* pass. Southend 26.5.
s.s. *Betty* ank. Las Palmas 25.5.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Sevilla 15.5. til Baltimore.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Rotterdam 18.5.
s.s. *Birgitte* afg. Dakar 15.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Hull 30.5.
s.s. *Bodil* pass. Gibraltar 26.5. p. R. t. Liverpool.
s.s. *Bogø*, N. Nielsen, ank. Archangel 29.5.
m.s. *Boringa*, Væring, ank. London 30.5., hjg.

m.s. *Bornholm*, P. H.-Petersen, afg. Buenos Ayres 29.5.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Kbhvn. 30.5.
s.s. *Brasilien* afg. Stavanger 6.5. til River Plate.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Stockholm 26.5.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. New York 22.5.
s.s. *Britta* ank. Nice 25.5.
s.s. *Brosund*, J. Bundesen, ank. Albany, N.Y. 25.5.
s.s. *Brynhild* ank. Randers 1.6.

C

m.s. *California* afgaar Buenos Aires forv. 1.6. til Santos.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. San Francisco 28.5. til Vancouver, udg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Havre 27.5. til Hamburg.
s.s. *Carmen* afg. Kotka 25.5. til Mantyluoto.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 8.5.
s.s. *Charkow* afgaar Barry Dock forv. 1.6. til Sfax.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Iloilo 7.5. til Panama.
m.s. *Chilean Reefer* afg. Albany 26.5. til Fremantle.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Ækvator 22.5. p. R. t. Sydney, udg.
m.s. *Chr. Holm* ank. Guiria 28.5.
s.s. *Chr. J. Kampmann* pass. Dungeness 18.5. p. R. t. Dakar.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Cape Town 24.5. til Antwerpen.
s.s. *Christiansborg* ank. Gdynia 27.5.
s.s. *Cimbria* ang. Seaham 28.5.
s.s. *Clara Clausen* afg. Kbhvn. 26.5. til Gedser.
s.s. *Clara*, Johansen, pass. 43° 48' N. 8° 53' V. 28.5. p. R. t. Rouen.
m.s. *Columbia*, K. Müllertz, forv. afg. Nauru 29.5.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Swansea 27.5. til Montreal.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Kbhvn. 9.5.

D

s.s. *Dagmar* afg. Eastham 26.5. til Leith.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunshüttel 27.5. p. R. t. Bremen.
s.s. *Dagmar* ank. London 1.6.
s.s. *Dania* ank. Kalundborg 30.5.
m.s. *Danmark* ank. Aruba 28.5.
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kobe 31.5., udg.
s.s. *Delaware* afg. Norfolk, Va. antagelig 31.5. til New York.
s.s. *Dorrit* ank. Castellon 15.5. p. R. t. Valencia.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Flushing 27.5. til Frederikshavn.
s.s. *Ebro* ank. København 1.6.
s.s. *Edith* ank. Valencia 21.5.
s.s. *Emanuel* ank. Kemi 30.5.
s.s. *Edv. Nissen* pass. Beachy Head 24.5. p. R. t. Las Palmas.
s.s. *Effe Mærsk* ank. Port Talbot 24.5.
s.s. *Egholm* afg. Swansea 31.5. til København.
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Santos 24.5.
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Balboa 24.5. p. R. t. Curacao.
s.s. *Elie*, Lisberg, pass. Sydney N. S. 31.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1.6.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	465,75	AMSTERDAM.....	250,50
BERLIN.....	182,35	STOCKHOLM.....	115,85
PARIS.....	20,40	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,75	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,00	PRAG.....	18,00
ROM.....	24,15	WARSAWA.....	86,85

s.s. *Elisabeth* ank. Wisbech 21.5.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Philadelphia 26.5. til Liverpool.
s.s. *Ellen* afg. Amsterdam 27.5. til Kbhvn.
s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 31.5.
s.s. *Else* ank. Immingham 19.5.
s.s. *Emilie Mærsk* pass. Helsingør 27.5. p. R. t. Cardiff og Swansea.
m.l. *Emma Mærsk* afg. Port Said 8.5. til Abadan.
s.s. *Energi* ank. Onega 29.5.
s.s. *England* pass. Brunsbüttel 30.5. p. R. t. Rouen.
s.s. *Enighed* pass. Gdynia 31.5. p. R. t. Le Legue.
m.s. *Erria*, Dahl, ank. Nakskov 10.5.
s.s. *Erindring* ank. Archangel 30.5.
s.s. *Erik Boye* ank. Gothenburg 24.5.
s.s. *Erna* afg. Liverpool 26.5. til Pointe-a-Pitre.
s.s. *Ester* pass. Hanstholm 27.5. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Rotterdam 27.5.
s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, afg. Pernau 29.5.
s.s. *Estrid* afg. Dieppe 18.5. til Fort-de-France.
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Los Angeles 26.5. til Cristobal, hjg.

F

s.s. *Fano*, J. Korff, afg. Plymouth 22.5. til Archangel.
m.s. *Fano* ank. Tallinn 22.5.
s.s. *Finland* ank. Riga 20.5.
s.s. *Flynderborg* afg. Gdynia 29.5.
s.s. *Frankrig* ank. Aarhus 25.5.
s.s. *Fredensborg* ank. Kemi 31.5.
s.s. *Frederiksborg* afg. Cardiff 26.5.
s.s. *Freya* ank. Ventspils 24.5.
s.s. *Frida* afg. Callao 23.5. til Chile.
s.s. *Frode* afg. New York 17.5. til Oslo.
m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Colombo 28.5. til Aden, hjg.
s.s. *Fylla* pass. Hirtshals 19.5. p. R. t. Gravelines.

G

s.s. *Garonne* ank. København 31.5.
s.s. *Georgia* afg. Neufahrwasser 18.5. til Baltimore.
s.s. *Gerd* afg. Susa 26.5. til Leith.
s.s. *Gerda Toft* ank. Huelva 30.5.
s.s. *Gerda* afg. Gibraltar 27.5. til Gdynia.
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 26.5. til New York.
s.s. *Gorm* afg. Norfolk, Va. 25.5. til Houston.
s.s. *Grete* afg. Palma (Maj) 27.5. til London.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Shanghai 28.5. til Manila.
s.s. *Grønland*, Chr. Sørensen, ank. Bone 29.5.
s.s. *Gudena* afg. Aarhus 26.5. til Gøteborg.
s.s. *Guðrun* ank. Antwerpen 24.5.
s.s. *Guðrun Mærsk* afg. Port Said 22.5 til Bandar Abbas.
s.s. *Gunhild* afg. Dublin 27.5. til Goole.
s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Archangel 23.5.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 1.5. til Singapore.
s.s. *Gyda* ank. Riga 20.5.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Sorokja 31.5. til Great Yarmouth.
s.s. *Hajnia* afg. Immingham 29.5. til Korsør.
s.s. *Halfdan* afg. København 1.6. til Dunkirk.
s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Tuborg 29.5.
s.s. *Hanne* afg. Helsingør 21.5.
s.s. *Hans Broge* ank. Malta 23.5.
s.s. *Hans*, From, ank. København 2.6.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Port Eads 17.5. til Maracaibo.
s.s. *Harald* afg. Leixoes 28.5. til Kbhvn.
s.s. *Harriet* ank. Argentina 23.5.
s.s. *Helene* ank. Kemi 24.5.
m.s. *Henning Mærsk* afg. Rouen 26.5. til Abadan.
s.s. *Henry Tegner* ank. Kbhvn. 26.5. p. R. t. Leningrad.
m.s. *Herdis* afg. Alexandria 23.5. til Tyne.
s.s. *Hertha Mærsk* ank. Gibraltar 28.5. p. R. t. Kings Lynn.
s.s. *Hilde* ank. Hull 27.5.
s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 31.5.
s.s. *Holland* afg. Vejle 27.5. til Riga.
s.s. *Horsia* ank. Danzig 24.5.
s.s. *Hulda Mærsk* ank. Casablanca 21.5. p. R. t. Sevilla.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Jaffa 31.5. til Liverpool, hjg.
s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Fraserburgh 28.5.
s.s. *Inge Mærsk* ank. Danzig 27.5.

s.s. *Ingeborg S.* pass. Spurn Hd. 25.5. p. R. t. Korsør.
s.s. *Inger* ank. Augusta 23.5.
s.s. *Inger Toft* ank. Huelva 31.5.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Huelva 28.5.
m.s. *Ireland*, A. B. Meinertz, ank. Casablanca 29.5.
s.s. *Ivan Kondrup*, C. Larsen, ank. Blyth 31.5.
s.s. *Ivar* afgaar Köpmanholmen forv. 1.6. til Sikeå.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. København 30.5.
s.s. *Jakob Mærsk* pass. Spurn Head 25.5. p. R. t. Murmansk.
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. København 18.5.
m.l. *Jane Mærsk* afg. Rotterdam 3.5. til Corpus Christi.
m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Singapore 27.5. til Aden, hjg.
s.s. *Jenny* ank. Svendborg 12.5.
s.s. *Jessie Mærsk* ank. Hammerfest 22.5.
s.s. *Johanne* ank. Helsingfors 24.5.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Alexandria 26.5. til Trapani.
s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 2.6. til København.
s.s. *Jonna* afg. Santos 23.5. til Hamburg.
s.s. *Juliane* ank. Sarpsborg 22.5.
m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Penang 31.5., udg.
s.s. *Jutta* ank. Viborg 25.5.
s.s. *Jytte* afg. London 28.5. til Corunna.
s.s. *Jægersborg* pass. Kbhvn. 31.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Gibraltar 31.5. til Oran.
s.s. *Kalo*, Husum, afg. Colombo 29.5. til Genoa.
s.s. *Karen* pass. Skagen 25.5. p. R. t. Ghent.
s.s. *Karen Toft* ank. Dagenham 31.5.
s.s. *Karla* afg. Gibraltar 27.5.
s.s. *Katholm* afg. København 1.6. til Aalborg.
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Antwerpen 11.5. til La Libertad.
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. London 23.5.
s.s. *Kentucky* afg. Oslo 28.5. til Portland, Me.
s.s. *Kirsten* ank. Nakskov 22.5.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Port Alfred 21.5. til Sydney (NS).
s.s. *Kjøbenhavn* afg. Goole 29.5.
s.s. *Knud* afg. Danzig 29.5. til Preston
s.s. *Knud Villemoes* afg. Tyne 27.5. til Esbjerg.
s.s. *Knut* ank. Oulu 23.5.
s.s. *Kongea* afg. Ardrossan 25.5. til Drogheda.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Saigon 30.5., udg.
s.s. *Lars Kruse* pass. Gibraltar 25.5. p. R. t. Dakar.
s.s. *Laura* pass. Helsingør 27.5. p. R. t. Santos.
m.s. *Leise Mærsk* ank. Rotterdam 23.5.
s.s. *Lexa Mærsk* pass. Helsingør 27.5. p. R. t. Garston.
s.s. *Lica Mærsk* ank. Philadelphia 19.5.
s.s. *Lifland*, I. Hartmann, afg. Monrovia 27.5.
s.s. *Lilian* ank. London 24.5. p. R. t. Rouen.
s.s. *Lilleborg* afg. Jakobstad 29.5.
s.s. *Lily* ank. Svendborg 12.5.
s.s. *Linda* pass. Spithead 26.5. p. R. t. Malmø.
s.s. *Lise* afg. Marseilles 26.5. til Oran.
s.s. *London* ank. Leningrad 32.5.
s.s. *Lotte* ank. Cardiff 28.5.
m.s. *Louisiana* afg. Bergen 20.5. til River Plate.
s.s. *Lundby*, Lohse, afg. Aberdeen Wn. 14.5. til Antwerpen, Ostende og Rotterdam.
s.s. *Lynæs* pass. Donnet Head 22.5.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Nakskov 10.5.
s.s. *Magnus* ank. Danzig 31.5.
s.s. *Maine* afg. Neufahrwasser 17.5. til Albany.
s.s. *Maja* ank. Kemi 24.5.
m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Shanghai 30.5., hjg.
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Randers 30.5.
m.l. *Marchen Mærsk* ank. Hampton Rds. 27.5. p. R. t. Cebu.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Cape Raca 31.5. til Boncau.
s.s. *Margrete* afg. Kotka 20.5. til Leningrad.
s.s. *Marie* ank. Ardrossan 27.5.
s.s. *Marianne* pass. Hirtshals 26.5.
m.l. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 11.5.
s.s. *Marna* afg. Tocopilla 26.5. til Panama.
m.s. *Marocco* afg. Genua 1.6. til Livorno.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Grimsby 26.5.
s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Philadelphia 16.5.
s.s. *Marx* ank. Boston (Linc.) 25.5.
s.s. *Maryland* afg. Santos 20.5. til Madeira.
s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Alexandria 23.5. til Belfast.
m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Marseilles 30.5., udg.
s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 26.5.
s.s. *Mette* afg. Emden 14.5. til Table Bay.
s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 16.5.
s.s. *Minsk* afg. Cardiff 24.5. til Tunis.

N

s.s. *N. C. Monberg*, L. P. Hansen, afg. Rouen 29.5. til Wear.
s.s. *N. J. Ohlsen* pass. Lødingen 31.5. nordg.
s.s. *Najaden* pass. Helsingør 27.5. p. R. t. Helsingfors.
s.s. *Nancy* ank. Kbhvn. 24.5.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filtalkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Dampere i Hvidehavsfarten**Bunkrer i HARSTAD
hos KRISTIAN HOLST**

Kapacitet 100 Tons pr. Time

Ingen Havneafgift . Ingen Lodspenge . Intet
Klareringsgebyr . Ingen Overtidsbetaling

Telegramadr.: Kulholst.

Flejtetsignal: — — (2 lange)

s.s. *Nerma* ank. Rouen 21.5.
s.s. *Nevada* afgaar Vejle forv. 1.6. til Frederikshavn.
m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Maulmain 26.5.
s.s. *Niel Mærsk* afg. Panama 20.5. til Los Angeles og Cebu.
s.s. *Niels R. Finsen* afg. Helsingør 23.5. til Brahestad.
s.s. *Niobe* pass. Ushant 26.5. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Norco* ank. Milford Haven 22.5.
m.s. *Nordbo* afg. Wallaroo 18.5. til Manchester.
s.s. *Nordborg* ank. Kbhvn. 30.5.
s.s. *Nordby* pass. Southend 19.5. p. R. t. Frederikssund.
m.s. *Norden* pass. Start Point 26.5. p. R. t. Panama.
m.s. *Nordfarer* ank. New Westminster 26.5. p. R. t. Taku Bar.
m.s. *Nordhavet* afg. Manila 19.5. til Los Angeles.
m.s. *Nordhval* ank. San Francisco 5.5.
m.s. *Nordkap* afg. Buenos Aires 9.5. til New York.
s.s. *Nordlys* afg. Norfolk 18.5. til Santos.
m.s. *Nordpol* ank. Willapa Bay 21.5. p. R. t. Seattle.
m.s. *Normandiet*, K. H. Petersen, afg. Para 19.5.

O

s.s. *Odin* afg. Gøteborg 2.6. til København.
s.s. *Olaf* ank. Antwerpen 28.5.
s.s. *Olga* ank. Hernosand 26.5.
s.s. *Oluf Mærsk* afg. Port Sudan 7.5. til Antwerpen og Hull.
m.s. *Olympia*, A. Lorensen, forv. ank. Montevideo 29.5.
m.s. *Oregon* afgaar Santos forv. 1.6. til Rio.
s.s. *Orion* afg. Baltimore 26.5. til Caibarien.
s.s. *Oslo* ank. Libau 31.5.
s.s. *Otto Petersen* ank. New York 21.5.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Kbhvn. 20.5. til Brahestad.
s.s. *P. N. Damm* pass. Hammershus 26.5. p. R. t. Gdynia.
m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Algiers 29.5. til Port Said, udg.
s.s. *Paris* ank. Amsterdam 27.5.
s.s. *Paula* afg. Sfax 26.5. til Finland.
m.s. *Peru*, Juul Christensen, pass. Cape Leeuwin 23.5. p. R. t. Las Palmas, hjg.
m.s. *Peter Mærsk* afg. Hongkong 27.5. til Shanghai.
s.s. *Polly* pass. Skagen 25.5. p. R. t. Dundee.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. København 3.6.
s.s. *Prins Knud* ank. Boston 25.5.

R

s.s. *Randi* afg. Sete 23.5. til Gibraltar.
s.s. *Riga* ank. Groningen 31.5.
s.s. *Rigmor* ank. Danzig 22.5.
s.s. *Rikke* ank. Bordeaux 23.5.
s.s. *Rita* afg. København 2.6. til Hamburg.
s.s. *Rita Mærsk* afg. Garson 27.5. til Arendal.
s.s. *Robert* pass. Dunnet Hd. 27.5. p. R. t. Geste.
m.s. *Robert Mærsk* ank. Calcutta 22.5.
s.s. *Rosenborg* ank. Kemi 31.5.

S

s.s. *Saga* afg. København 2.6. til Oslo.
m.s. *Sally Mærsk* ank. Alexandria 22.5.
s.s. *Sunso*, Pedersen, afg. Ostende 25.5. til Trenton.
s.s. *Scandia* afg. Immingham 28.5. til København.
s.s. *Scoti* ank. St. Nazaire 27.5.
s.s. *Seine* ank. Antwerpen 2.6.
s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Brest 31.5.
s.s. *Sessa* afg. Havana 24.5.
m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Cape Leeuwin 18.5. p. R. t. Las Palmas, hjg.
s.s. *Signe* pass. Helsingør.
s.s. *Sigrud* afg. Leith 27.5. til Hudiksvall.
s.s. *Sigrun* afg. Aarhus 1.6. til Antwerpen.
s.s. *Silkeborg* afg. Port Talbot 29.5.

s.s. *Skaane*, C. Kylvn, ank. Riga 30.5.
s.s. *Skagerak* ank. Danzig 23.5.
s.s. *Skandia* 28.5. 100 m NØ. for Pernambuco.
s.s. *Skjold* ank. Havre 31.5.
s.s. *Skodsborg* afg. Ivigtut 31.5.
s.s. *Sleipner* afg. København 1.6. til Gdynia.
s.s. *Sonja Mærsk* ank. Ghent 23.5.
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Liverpool 30.5.
s.s. *Sophie* afg. Tyne 25.5. til Kiel.
s.s. *Stadion II* afg. Skien 3.6. til Horsens.
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Portland Me. 26.5.
s.s. *Stella* pass. Gibraltar 26.5.
s.s. *Stensby*, Eggers, afg. Chemainus 19.5. til Tsingtao og Taku Bar.
m.s. *Stjerneborg* ank. Noumea 31.5.
s.s. *Stockholm* ank. Hull 27.5.
s.s. *Susan Mærsk* pass. Dungeness 27.5. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Svanhild* afg. Oslo 31.5. til København.
s.s. *Svanholm* ank. Aalborg 27.5.
s.s. *Svava* ank. Aarhus 2.6.
s.s. *Svend Pii* afg. Freetown 10.5. til Rotterdam.
s.s. *Søborg* ank. Kbhvn. 1.6.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 1.6.
m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, pass. Golon 26.5.
m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, afg. Christobal 27.5.
s.s. *Teddy* afg. Kbhvn. 27.5. til Helsingør.
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Odense 1.6. til Hull.
s.s. *Tekla* ank. Stettin 26.5.
s.s. *Tennessee* afg. København 31.5. til Husum.
s.s. *Thyra* afg. Riga 24.5. til Great Yarmouth.
m.s. *Thyra S.* afg. London 28.5. til Antwerpen.
s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 28.5.
m.s. *Tongking*, Berg, ank. Gøteborg 28.5., udg.
s.s. *Tove* ank. Leith 27.5.
s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Huelva 31.5.
s.s. *Transporter* ank. Burntisland 23.5.
s.s. *Trio*, Svane, afg. Sunderland 1.6. til Rudkøbing.
s.s. *Trondhjem* ank. Frederikshavn Dok 25.5.
s.s. *Tula* afg. Manchester 1.6. til Birkenhead.
m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 28.5. til Casablanca.
s.s. *Tureby*, Eriksen, forv. afg. Charleston S.C. 2.6. til London.

U

s.s. *Uffe* afg. København 2.6. til Manchester.
s.s. *Ulla* ank. Antwerpen 27.5.
s.s. *Ulrik Holm* afg. Viborg 21.5. til Leningrad.
s.s. *Uranienborg* afg. Christobal 20.5.

V

s.s. *Valborg* ank. Bjørneborg 25.5.
s.s. *Vendia* ank. Le Treport 29.5.
s.s. *Venus* afg. Clyde 27.5. til Melhil.
s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Dover 21.5.
s.s. *Viborg* afg. Tunis 29.5.
s.s. *Victoria* ank. Danzig 31.5.
s.s. *Viola* afg. Pictou 18.5. til Garston.
s.s. *Virginia* afgik Neufahrwasse 23.5. til Buenos Aires.
m.s. *Vistula* afg. Stettin 2.6. til København.

W

m.s. *Westralia*, H. Barfoed, forv. afg. Bunbury 1.6.
s.s. *Wilh. Colding* ank. Riga 15.5.
s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Blyth 30.5.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 1.6. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. L'Estaque 26.5.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

I Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 757

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebedding for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikant af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af
 en betryggende forsikringsmæssig Pen-
 sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7808



Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Indchavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
 Telefon: 9246

Telegramadr.:
 MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Røder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmeild"
 Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSEN

Skibsklarering

Kommission

Bunkerkul
 Kul, Koks, Brænde
 Briketter

HELSINGØR
 Havnegade og
 nordre Havnearm
 Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkeco

ROTTERDAM

Telephones:
 24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

O. SWANLJUNG

Etableret 1803

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto
 & Kalajoki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung«, Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-
 schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Ro Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. OY

SKIBSMÆGLERE
 BEFRAGNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
 og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN OY

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)


Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND

THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES

IN FINLAND

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Sinclair
»OPALINE« og »UNEX«

Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARITIME
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE
PAA FJERDE AAR

BRUG KUN
»SINCLAIR«
SMØREOLIER

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS

VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

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«



KØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT





FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET SKANDINAVIA

— STIFTET 1899 —

KONGENS NYTORV 6

BALANCE
pr. 31. December 1936

KØBENHAVN K.

AKTIVA		PASSIVA	
	Kr. ø.		Kr. ø.
Værdipapirer	41.200.159.88	Aktiekapital	8.000.000.00
Aktier i andre Forsikrings-Foretagender (Forskrivninger afgivet Kr. 194.821.88)	1.947.919.08	Lovmæssig Reservefond	2.000.000.00
Paaløbne, ikke forfaldne Renter pr. ³¹ / ₁₂ 1936	185.705.58	Ekstra Reservefond (pr. ¹ / ₁ 1937) Kr. 2.000.000.00	1.500.000.00
Selskabets Ejendom, Kongens Nytorv 6 .. (Ejendomsskyld Kr. 950.000.00)	1.200.000.00	Dispositionsfond	1.750.000.00
Ejendomme i Udlandet	692.148.13	Sikkerhedsfond for Livsforsikring	1.227.018.98
Tilgodehavende i Banker	7.247.683.03	Sikkerhedsfond for Selskabets Ejendomme Kursreguleringsfond for Obligationer, Ska- desforsikrings-Afdelingen (pr. ¹ / ₁ 1937 Kr. 906.896.94)	300.000.00 406.896.94
Kassebeholdning	3.486.19	Kursreguleringsfond for Obligationer, Livs- forsikrings-Afdelingen	412.008.94
Depoter hos Forsikringselskaber	42.512.430.65	Præmie- og Skadesreserver pr. ³¹ / ₁₂ 1936:	
Tilgodehavende hos Forsikringselskaber og andre	5.417.665.26	Brandforsikring	9.384.567.00
Uafskrevne Erhvervsomkostninger for Livsforsikring	1.440.849.00	Sø- og Transportforsikring	3.467.138.94
Inventar, afskrevet	0.00	Ulykkes-, Tyverifors. etc... ..	2.566.072.00
		Livsforsikring	53.057.214.37
			68.474.992.31
		Prioriteter i Selskabets Ejendom	411.736.00
		Depoter fra Forsikringselskaber	11.441.274.44
		Gæld til Forsikringselskaber og andre ..	3.738.370.33
		Udbytte, ikke hævet	942.00
		Overskud	2.184.806.86
		fordeles saaledes:	
		Udbytte til Aktionærerne 5 % af 8.000.000.00	400.000.00
		Tantieme til Repræsentant- skabet	112.778.28
		Henlæggelse til Ekstra Re- servefond	500.000.00
		Henlæggelse til Kursregule- ringsfond for Obligationer Skadesforsikrings-Afdelin- gen	500.000.00
		Yderligere 3 % Udbytte til Aktionærerne	240.000.00
		Henlæggelse til Skat	360.000.00
		Overført i ny Regning	72.028.60
			2.184.806.86
			101.848.046.80

Af Selskabets Værdipapirer, Ejendomme i Udlandet og Tilgodehavender i Banker, som tilsammen andrager Kr. 49.139.991.04, er Kr. 34.214.671.08 baandlagt til Sikkerhed for Koncessionsdepoter og tekniske Reserver.

København, den 11. Maj 1937.

KRAG
Formand.

VALDEMAR HANSEN

BESTYRELSEN:

CARL HOLBEK

CHR. S. NIELSEN

MARIUS NIELSEN

DIREKTIONEN:

POVL HEY

INGOLF WITZKE

SJØRMAN
Formand.

S. BURVIL
Hovedbogholder.

Tegner alle Arter Forsikringer.....

A/S GRØN & WITZKE

Kongens Nytorv 6 Telefon C. 9316.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 24

TORSDAG 10. JUNI 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN I ØJEBLIKKET

Situationen, der for en Uge siden saa saa faretruende ud, har glædeligvis klaret sig meget i den siden forløbne Tid.

Bomberne mod »Deutschland« førte ikke til Krig, dels fordi Tyskland ønskede det lige saa lidt som England og Frankrig. Helst vilde de fleste Lande sikkert have likvideret hele den spanske Borgerkrig.

Fra engelsk Side gør man sig — med fransk og amerikansk Støtte — energiske Anstrengelser for at faa alle Spor af »Deutschland«-Episoden udslettet saa hurtigt som muligt. Men Englænderne ønsker sikkert, at de fire Flaademagters Søofficerer paa Stedet skal raadslaa om, hvad der skal foretages.

Garantierne kommer vist til at bestaa i Løfter fra spansk Side om ikke at foretage Krigshandlinger i visse Sikkerhedszoner, der stilles til Raadighed for Kontrolskibene, samt om ikke at lade spanske Flyvere nærme sig disse Skibe.

Vigtigere for Tyskland og Italien er det dog sikkert, at Drøftelserne føres uden for den store Ikke-Interventions-Komité — og derfor ikke med Rusland som Deltager — men kun mellem de fire i Flaadekontrollen deltagende Stormagter.

AMERIKAS ØKONOMISKE UDSIGTER

The National City Bank of New York bringer i sin Juni-Beretning Produktions-Indekstillene, der ligger 18—20 pCt. højere end forrige Aar og baade Tallene for Beskæftigelsesgraden og for Lønudbetalingerne ligger paa Maksimum for Opgangsperioder, mens Landmændenes Indtægter er betydeligt højere end for et Aar siden.

Paa den anden Side er den Afslappelse, som indtraadte i April med Hensyn til Indgaaelse af nye Ordre, blevet fortsat i Maj. Især gælder det, at de nye Ordre indenfor Handelen med Forbrugsvarer nu for to Maaneder i Træk har ligget lavere end Beløbet for de Forsendelser, der finder Sted fra Fabrikkerne. Der er imidlertid ingen Grund til at nære nogen Ængstelse eller at se et Mysterium i Afslappelsen af nye Ordre eller i Reaktionen paa Børserne, hævder Banken i sin Beretning. Det er normalt, at Erhvervslivet svinger lidt frem eller tilbage.

Om den Reaktion, der er indtraadt paa de forskellige Markeder i de sidste Par Maaneder, udtaler Banken, at Udsigterne for Efteraaret er lysere som Følge af, at den spekulationsmæssige Stigning i Kurser og Priser er blevet korrigeret.

I sin Omtale af Forholdene indenfor de enkelte Erhvervsgræne fremhæver Beretningen, at Efterspørgselen efter Kapitalvarer, Produktionsmidler og varige Forbrugsgoder er blevet holdt bedre oppe end Efterspørgselen efter de daglige Forbrugsvarer. Byggeindustriens Tal er en stor Skuffelse paa Baggrund af de Forventninger, man nærrede til dette Aar.

Indenfor Maskinindustrien udviste April Maaned det største Beløb Ordre, denne Industri har oplevet, og Rapporterne fra Automobilindustrien er meget lovende. Staalværkerne arbejder stadig med over 90 pCt.s Kapacitetsudnyttelse, dog undtaget de Steder, hvor der er Strejker.

PROBLEMET GULDET

Paa London-Børsen har der i den forløbne Uge fundet Rekordomsætninger Sted i Guld. Omsætningen naaede op paa 4,200,000 Pund en enkelt Dag, og paa ti Dage er der paa London-Børsen solgt Guldbarrer til en Værdi af over 15 Mill. Pund.

De udenlandske Spekulanter, der de sidste Aar har deponeret Guld i London, er blevet skræmt og kaster nu deres Beholdninger paa Markedet af Frygt for, at den store Guldsligning er ovre, og at Amerika trods alle Dementier inden længe vil reducere den fikserede Indkøbspris af 35 Dollar pr. Ounze. Trods Rygterne køber baade Amerika og England dog stadig op, og i engelske Finanskreise tillægges man ikke de mange Forlydender nogen Betydning.

Der har ogsaa været Tale om en betydelig Overproduktion, men Bank of England skal have ladet Avtoriteterne i Sydafrika forstaa, at Banken stadig var villig til at aftage det Guld, der kom paa Markedet til en Pris, der ikke laa under 7 Pund pr. Ounze.

I City regner man med, at der for udenlandsk Regning er deponeret Guld i London for over 100 Mill. Pund, og at Omsætningen, saa længe Uroen varer, vil komme til at bevæge sig i Rekordhøjder.

NORSKE SKIBSFARTSSYNSPUNKTER

Norsk Skibsmægler Forbund har holdt Landsmøde i Redernes Hus i Oslo, og her udtalte Forbundets Præsident, Direktør Sverre Wyller bl. a.:

Det er behageligt for den, der i Medfør af sin Stilling har til Opgave at skulle forsøge at give et Billede af Forholdene for Skibsfarterhvervet i det forløbne Aar, at kunne tegne et andet Billede af Udviklingen og Situationen end det, som nu har gaaet igen i denne Oversigt, og for den Sags Skyld i alle Oversigter i en Aarrække, hvor der ikke har været Tale om andet end Krise og atter Krise. Vi var saa indstillet paa Krise og opfyldt af Krisementalitet, at vi var godt paa Veje til at tabe Troen paa, at Tilstandene nogensinde kunde blive anderledes og bedre, vi havde saa at sige vænnet os til Krisetilstanden som vort naturlige Leje. Denne Tilstand varede jo forøvrigt langt ind i det Aar, vi nu kan se tilbage paa.

Det er nok at minde om Rederorganisationernes Appel til os saa sent som i Fjor om at støtte dem paa Minimumsfragt-Omraadet. De af os, som var til Stede ved Konferencens Aarsmøde her i Oslo i Fjor, vil huske, hvorledes hele den faglige Del af Mødet stod i Krisens Tegn og med Nødraab baade fra den ene og den anden, hvorledes Forhandlingerne var præget af den enkeltes daglige Kamp med Ryggen mod Væggen, og vanskeligt er det vel at glemme for den, som hørte det, hvorledes Tryglingen om Sammenhold paa Minimumsfragtomraadet antog Form af direkte Trusler fra Sider, som mente at sidde inde med de fornødne Magtmidler til at gøre en saadan Trusel alvorlig.

For Skibsmæglerne har det for saa vidt været interessant at se, hvordan Krisen har bragt os frem i Rampelyset, hvorledes Nødvendigheden af et godt Sammenhold mellem Redere og Mæglere er blevet saa at sige officielt erkendt, og hvorledes Krisen paa den Maade svejsede Skibsmæglere og Redere sammen til en homogen Shipping-Blok i gensidig Forstaaelse og Anerkendelse, men selvfølgelig med Bibeholdelse af begge Parters Særpræg og Individualitet. Lad os derfor, mens vi i denne Oversigt endnu opholder os i Kri-

sens Atmosfære, erkende dens opdragende og lutrende Evne, og lad os være opmærksomme paa og taknemlige for, at den i saa høj Grad, som jeg faktisk tror, det har været Tilfældet, har bidraget til, at vi Skibsmæglere staar der, hvor vi i Dag staar indenfor norsk Skibsfart.

For at gaa videre i Udviklingen husker vi, hvorledes vi saa at sige pludselig som ved en Overgang fra Vinter til Foraar saa en Forandring i Stemningen hen paa Eftersommeren. En skønne Dag saa vi, hvad der i en Aarrække havde været utænkeligt, en offentlig Aktie-Indbydelse til Dannelse af et nyt Rederi, og før vi vidste et Ord af det, gik det store Publikum — »the man in the street« — som vi ofte siger, ind for Shipping og tilførte Skibsaktiebørsen en ekstra og kraftig Stimulans. Kort sagt: Vi fik atter gode Tider i Shipping, og det var i den Atmosfære, vi gik fra 1936 til 1937.

Selvom jeg nok tror det er rigtigt at sige, at Majoriteten indenfor Fagkredse saa adskilligt mere nøgternt paa Situationen end det udenforstaaende Publikum, blev det efterhaanden tydeligere, at man stod overfor et andet Fænomen end en sædvanlig Sæsonstramning, baade fordi Niveauet faktisk blev hævet langt højere, end man tidligere havde set siden Krisen indtraadte, og fordi Stigningen var et almindeligt Fænomen indenfor saa at sige alle Grene af det, vi kalder Shipping, samtidig med at den satte ind med til dels voldsomme Prisstigninger paa de ledende Varemarkeder, i første Række Korn og Metaller. Det var saaledes ikke vanskeligt for Optimisterne at trække Momenter frem, som kunde tyde baade at Konjunkturforbedringen denne Gang var adskilligt bedre underbygget end ved tidligere Stramninger, hvor Forhaabningerne altid havde bristet.

Jeg skal vel vogte mig for at spaa om Fremtiden, sluttede Direktør Wyller. Det hele er endnu saa flydende og usikkert, at det er umuligt for noget Menneske at vide, hvilken Kurs Udviklingen vil følge. For os Skibsmæglere bliver imidlertid Opgaven, hvad enten Udviklingen gaar i den ene eller den anden Retning, altid den samme, nemlig — saa sandt det hele ikke skal ende i Kaos — at være vor Skibsfarts Vagtpost og følge Udviklingen paa Pulsen for efter bedste Evne at trække de Slutninger og benytte de Chancer, som en aarvaagen Kontakt med det Materiale, som daglig melder sig til Bedømmelse af Situationen, giver Anledning til. Det maa med Rette fortsat kunne siges om os, at vi udnytter den Stilling, vi har arbejdet os frem til, ikke bare til egen Fordel, men til Gavn for hele vor Skibsfart og dermed vort Land.

BUNKER KUL KONTRAKTERNE

Vi har tidligere meddelt, at Baltic and International Maritime Conference havde udsendt — i forrige Maaned — et Cirkulære vedrørende Mangelen paa Bunkersforsyninger paa Kulstationer og et Forslag om at Rederne skulde lage en Del af deres Kontrakter ind ved højere »emergency coal« Priser.

Dette Cirkulæres Indhold har givet Anledning til mange Kommentarer i den engelske Fagpresse, og der er særlig Grund til at mærke sig, hvad »Fairplay« naar til i sine Konklusioner efter at have behandlet Spørgsmaalet paa tre Spalter. Bladet skriver, at det staar det klart, at »the coal contractor is bound to lose a lot of money, and that owner who contract on the basis offered by bunker suppliers all over the world are acting like prudent men. It seems to me, that an owner who decline to fall in with the trade arrangements is hardly likely to get the chance of benefiting by such favourable contract terms in future.«

I deres sidste Maanedscirkulære giver Baltic and International Maritime Conference i Anledning af den førte Diskussion følgende yderligere Meddelelse:

»The bunker suppliers claim that the demand for

the particular brand of coal—Durham and Welsh Coals—has increased enormously; that the collieries are oversold, and that during the first months of this year bunker requirements at the Coaling Stations largely exceeded last year's quantity.

»Owners complain about the manner in which the matter is tackled. They are, in fact, faced with a fait accompli, a joint action comprising at any rate the proprietors of Coaling Stations at Gibraltar, Oran, Bona, Algiers, Ceuta and the Islands. Owners receive advise which is tantamount to a dictation of new terms regardless of agreed contracts. It should be borne in mind that this action follows upon another which was also dictated by the bunker suppliers, namely that owners were not allowed last year to change bunker suppliers freely.

»The weakness of the case of the bunker suppliers is that the very points which require proof are taken for granted. These points are whether the bunker suppliers have secured their normal supply from the collieries, and whether they have supplied bunkers at contract prices to owners over and above the normal contract requirements of these owners. The question further arises of whether non-contracting parties have been supplied with bunkers in preference to contracting owners but at higher prices.

»The question of abnormal requirements is always open to discussion, but the bunker suppliers' action seems to leave no question of discussion at all. Owners are neither unreasonable nor unsympathetic towards difficulties caused by abnormal circumstances, but they do expect to have reasonable proof that the difficulties are caused by such circumstances.

»A freight circular was recently submitted to us according to which up to 5,000 tons coal was offered from Oran to Barcelona. We do not know the details of this contract, but if a quantity of up to 5,000 tons coal is shipped from Oran, it is permissible to ask the question of whether this is coal which might have been used to satisfy owners' normal requirements of bunkers.

»It is reported that individual owners are being approached by agents and informed that other owners are giving way to the demands of the bunker suppliers. We are not aware of general agreements on owners part, and strongly urge owners not to enter into such agreement, but to take each case as it arises and deal with it on its merits.

»Our Executive Committee will meet in Copenhagen on June 8th, and the question of bunker supplies is placed on the Agenda.»

Dette Eksekutivmøde har altsaa været afholdt i disse Dage; der forlyder intet om, at man paa Mødet tog andet Standpunkt. Men, som en Reder udtalte overfor »Scandinavian Shipping Gazette«, det ser ud til, at Leverandørernes Holdning gør saadanne Bunkerkontrakter ganske illusoriske i Fremtiden. Og hvis »Fairplay«s Standpunkt er Bunkerleverandørernes, ved Rederen, hvad han har at vente.

ENGROSPRISTALLET, MAJ 1936-MAJ 1937

	1931 = 100	Maj 1936	Febr. 1937	Marts 1937	April 1937	Maj 1937
Vegetabiliske Levnedsmidler ..	130	155	156	162	161	
Animalske — ..	130	129	137	131	136	
Foderstoffer	125	154	150	155	151	
Gødningsstoffer	108	108	108	109	109	
Brændsel og Smørelser	130	143	150	163	165	
Jern, Metaller og Varer deraf	130	146	149	153	157	
Bygningsmaterialer (undt. Træ)	96	99	99	99	99	
Træ og Papir	115	136	143	145	147	
Tekstil og Konfektion	123	134	138	139	138	
Huder, Læder og Skotøj	127	138	144	152	149	
Kemisk-tekniske Varer	136	141	141	142	142	
Eksporpristallet.	126	140	143	146	147	

Raavarer og Halvfabrikata	133	158	162	170	170
deraf til Levnedsmidler	125	155	154	160	158
— Andre Varer	139	160	168	178	180
Færdigvarer	122	131	135	135	136
deraf til Levnedsmidler	128	136	140	139	141
— Andre Varer	118	128	130	131	132
Imporvarer	132	155	160	166	167
Eksportvarer	141	142	147	148	146
Hjemmemarkedsvare	121	129	132	132	132

ARBEJDSTIDEN I FRANSKE HAVNE

Som allerede meddelt er der indført 40 Timers Arbejdsuge i franske Havne. Nordisk Skibsrederforening oplyser nu yderligere, at man blandt andet i

Havre arbejder 6 Timer og 40 Minutter pr. Arbejdsdag, fordelt fra Kl. 8 til 11,20 og fra Kl. 13,30 til 16,50.

Da Arbejdernes Dagløn er uforandret, vil den nye Arbejdsordning medføre en yderligere Stigning i Stevedorepriserne. Stigningen hidtil er, efter hvad Forningens Agent skriver, 76,70 pCt. Dette er en foreløbig Ordning, indtil nye Priser kan blive fastsat i Overensstemmelse med den nye Lov. Agenten gør endvidere opmærksom paa, at det saavel i Havre som i de fleste franske Havne er meget vanskeligt at faa Arbejderne til at arbejde paa Overtid, men dette Spørgsmaal vil blive nærmere behandlet og afgjort om kort Tid.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Polens Kuleksport i April Maaned 1937

Tallene for de fra Polen i April Maaned d. A. eksporterede Kvantu Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig	47
Ungarn	3
Czekoslovakiet	3
Sverige	183
Norge	51
Danmark	20
Finland	21
Lettland	6
Frankrig	90
Belgien	79
Holland	20
Schweiz	26
Italien	169
Jugoslavien	3
Grækenland	5
Malta	6
Algier	15
Ægypten	11
Øvrige Afrika	14
Argentina	18
Brasilien	5
Andre Lande	2
Bunkerkul	104
Ialt....	901
Danzig	20
Ialt....	921

Blaavand Radio

Ministeriet for offentlige Arbejder meddeler, at Blaavand Radio den 4. Juni er aabnet for Ekspedition af Ra-

diotelefonamtaler mellem Skibe, hvis Radioinstallation er indrettet for Modtale, og Telefonabonnenter i Land, saavel i Indlandet som i Udlandet.

Angaaende Samtaler med Skibe, hvis Radioinstallation ikke er indrettet for Modtale, maa paagældende Rederi have Generaldirektoratets skriftlige Godkendelse af, at der maa føres Radiotelefonamtaler med bestemte, forud opgivne Telefonnumre, og dette kan kun ske, saafremt den særlige Ekspeditionsmaade (Skiftetale) ikke volder Vanskeligheder.

Radiotelefonamtalerne ekspederes over Blaavand Radio paa samme Maade som over Lyngby Radio; til Ekspeditionen anvendes de Bølgelængder, der normalt anvendes ved Telefonekspedition over Blaavand Radio. Taksten for indenrigske Radiotelefonamtaler er 1 Kr. 95 Øre for Samtaler af indtil 3 Minutters Varighed med Tiltæg af 65 Øre pr. Minut udover 3 Minutter. For udenrigske Radiotelefonamtaler fra danske Skibe beregnes et Kystgebyr af 75 Øre for de første 3 Minutter og 15 Øre pr. overskydende Minut, hvortil lægges Taksten for Samtaler mellem Esbjerg og paagældende udenrigske Centralstation.

Forandrede Havneafgifter i Genua

I Henhold til en i »Bollettino Informazione Commerciale« for den 22. Maj indeholdt Meddelelse er fra den 9. s. M. blevet indført følgende procentvise Forhøjelser i Havneafgifterne i Genua:

- 1) 7 pCt. paa Lastetariffen ved Skibsbryggerne Etiopia og Eritrea,
- 2) 9 pCt. paa Lastetariffen ved Lastning med S/A »Catalimbar«s Lossepramme,
- 3) 9 pCt. paa Tariffen for Losse-Selskaber,
- 4) 9 pCt. paa A S »Espresso Bagagli«s Tariffer,
- 5) 9 pCt. paa Lager- og Pakhustariffer for Bomuld ved »Molo Vecchio«, og
- 6) ca. 7 pCt. paa Kornopsugnings- og Kornindfyldnings-tariffen i Siloerne.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Generalforsamling i »Skandinavia«

Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia«s Generalforsamling Tirsdag lededes af Højesteretssagfører Fr. Winther, Formanden, tidligere Indenrigsminister, Dr. O. Krag, fremlagde Aarsregnskabet og knyttede hertil forskellige Bemærkninger:

Omlægningen af Selskabets Kapital-Forhold til en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 8 Mill. Kr. var gennemført ved Udgangen af 1936. Til Trods for, at den nye Kapital først indgik i Løbet af 2. Halvaar 1936, og Selskabet kun har haft en ganske minimal Indtægt af denne Kapital i Regnskabsaaret 1936, udbetales der dog fuldt Udbytte af dette Beløb. Det Udbytte paa 8 pCt., som foreslaas for 1936, og som beløber sig til ialt 640,000 Kr., bør saaledes ses i Forhold til en Kapital paa 6 Mill. Kr.

Det tekniske Resultat af Forretningerne har ogsaa i 1936 været tilfredsstillende; derimod har Obligationsbeholdningen medført et regnskabsmæssigt Tab.

Ved Kapitalens Omlægning kan det lovmæssige Reservefond nedsættes til 2 Mill. Kr., ¼ af Aktiekapitalen. Vi har derfor overført det overskydende Beløb, 500,000 Kr., til Ekstra-Reservefonden, hvorefter denne kommer op paa 1,500,000 Kr. Af Aarets Overskud foreslaas henlagt yderligere 500,000 Kr., hvorefter denne Fond vil udgøre 2 Mill. Kr. Med de i Aar henlagte Beløb udgør Kapitalreserven ialt ca. 7,277,000 Kr., nemlig Det lovmæssige Reservefond 2 Mill. Kr., Ekstra-Reservefonden 2 Mill. Kr., Dispositions-fonden 1,750,000 Kr., Sikkerhedsfond for Ejendomme 300,000 Kr., Sikkerhedsfond for Livsforsikring 1,227,000 Kr., hertil kommer yderligere Kursreguleringsfonden, som

efter Henlæggelsen af de forannævnte 500,000 Kr. ialt udgør 1,318,000 Kr.

Vi har i 1936 afleveret fremmed Valuta til danske Banker til et Beløb af 2,4 Mill. Kr., og i de første 3 Maaneder i Aar er afleveret for ca. 1,3 Mill. Kr. Vi mener derfor, at vor Virksomhed — navnlig i Betragtning af de for vort Land saa vanskelige Valutaforhold — har Krav paa et rimeligt Hensyn i nævnte Beskatningsspørgsmaal.

Det er nødvendigt for os at søge vort Selskab saaledes konsolideret, at vi har en Mulighed for fortsat at være stærke nok til at optage Konkurrencen med de store udenlandske Forsikringskoncerner, som ogsaa arbejder paa det internationale Marked, og vi kan derfor daarligt være tjent med at blive hemmet heri ved en urimelig Beskatning.

Regnskabet blev godkendt, og det vedtoges at udbetale 8 pCt. i Udbytte. Formanden forelagde derefter nogle Forslag til Vedtægts-Ændringer, der blev vedtaget med 24,431 Ja-Stemmer med 1 Nej og 36 blanke Stemmer. Til Slut genvalgtes til Repræsentantskabet Dr. O. Krag, Overretssagfører O. Frederiksen og Bankdirektør G. Jacobsen, medens Direktør Jens Christensen i Landbygningernes Alm. Brandforsikring nyvalgtes.

Minimalfragt-Planer

Det af The Baltic and International Maritime Conference for Aaret 1936 iværksatte *Baltwhite Timber Scheme* for Trælastfarten fra Hvidehavet og Østersøen til U.K./Cont. er som bekendt blevet fortsat med en ny Plan for Aaret 1937.

Planen fik den fornødne Tilslutning og traadte i Kraft fra 1. Januar 1937.

Det i forrige Aars Beretning, hedder det i Skibsfartsberetningen for 1936, omtalte, gennem International Shipping Conference iværksatte, internationale Samarbejde til Opretholdelse og Forbedring af Fragterne i særlige Farter har været fortsat ogsaa i 1936.

For de gældende Minimalfragt-Planer har en vis Udbygning fundet Sted, ligesom Fragterne er blevet forhøjet i Overensstemmelse med Markedet, men Minimalfragt-Planer for nye Farter blev ikke iværksat, hvorefter Planerne for: St. Lawrence Trade outwards (Kul) og Europe-U.S.A. Northern Range Ports (Kul) er blevet ophævet.

De eksisterende Planer er følgende:

River Plate Trade (Homewards),
Australian Grain Trade,
St. Lawrence & Northern Range U.S.A. Eastwards (Korn).

Henimod Aarets Slutning paabød Tramp Shipping Administrative Committee nogle Time-Charter Restriktioner i Farten St. Lawrence, Eastwards, Northern Range etc. (Korn), hvilke Restriktioner ikke vandt Tilslutning fra alle de danske Redere, heller ikke fra de norske Rederes Side. Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer endes dog om foreløbig at efterkomme de fremsatte Direktiver, idet endelig Stilling til Spørgsmaalet ikke vilde blive afgjort, før efter Afholdelsen af et skandinavisk Redermøde i Oslo den 9. December 1936.

Dansk Dampskibsrederiforening har senere meddelt International Shipping Conference, at til Trods for betydelig Modstand blandt Foreningens Medlemmer mod Time-Charter Restriktionerne var det blevet endeligt besluttet at henstille til Medlemmerne indtil videre at følge Tramp Shipping Administrative Committee's Instruktioner angaaende Time-Charters. Samtidig fandt man dog Anledning til overfor International Shipping Conference at præcisere, at Dansk Dampskibsrederiforening med de øvrige skandinaviske Rederiorganisationer maatte være enig i, at de nuværende Forhold for Skibsfartserhvervet ikke nødvendigvis nye kunstige Forholdsregler til dets Beskyttelse, og at Foreningens Medlemmer herefter næppe kunde forventes at ville akceptere Udvidelse af Time-Charter Restriktionerne til andre Farter saa lidt som yderligere Udbygning af Minimalfragt-Planerne.

Bestyrelsesmøde i »Conferencen«

Bestyrelsen for »The Baltic and International Maritime Conference« — the Executive Committee — har holdt Møde i København. Blandt Deltagerne i Mødet var Skibsrederne W. Böge, Hamburg, W. A. Mills, London, og T. Norman F. Salvesen, Leith, Harald Grieg Martens, Bergen, Erling H. Samuelsen, Oslo, Konsul Otto Hillerström, Helsingborg, og And. Smith, Stockholm. De danske Deltagere var Bestyrelsens Formand, Skibsreder T. C. Christensen, samt Skibsrederne Axel Kampen og Eigil Hahn-Petersen. Efter Anmodning af Hr. T. C. Christensen præsiderede Hr. Axel Kampen under Forhandlingerne.

Paa Dagsordenen stod Sager af saa stor Vigtighed og Aktualitet som Spørgsmaalet om Baltwhite-Planens Fortsættelse og Bunkers-Problemet. Disse to Spørgsmaal blev indgaaende drøftet, men uden at der blev truffet nogen Beslutning.

Bestyrelsen gav samtidig paa Langelinie-Pavillonen en Frokost til Ære for Skibsreder Willie C. K. Hansen, der efter 10 Aars Arbejde som Formand for Conferencens »Documentary Council« har ønsket at trække sig tilbage og er blevet afløst af Konsul Hillerström, Helsingborg. Der blev ved denne Lejlighed overrakt Hr. Willie C. K. Hansen en Gave som Tak for hans Arbejde. I Frokosten deltog foruden Bestyrelsens Medlemmer Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder H. A. Hansen, Generalkonsul Johan Hansen, Skibsreder Chr. Harhoff, Skibsreder H. P. Carl og Direktør Poulsen fra »Skuld« i Oslo.

Svensk Nybygning

Gøtaverken har søsat den første af to Nybygninger til Rederiaktiebolaget »Nordstjernen«, hvilket er det tolvte Skib, Værftet har bygget til dette Rederi. Skibet, der fik Navnet »Colombia«, har Dimensionerne 134,11 m × 16,99 m × 11,43 m. Lastevnen bliver 7060 Tons paa et Dybgaende af 7,7 m. Maskineriet skal være Dieselmotor af Gøtaverkens Fabrikat paa 6800 HK., og Farten er beregnet til 15½ Knob fuldt lastet.

Den svenske Amerikalinie aabner Kontor i København

Den svenske Amerikalinie har paa Grund af den øgede Trafik paa Danmark besluttet at aabne et Kontor i Palace Hotellets Bygning i København, og til Leder af den danske Afdeling er udpeget Direktør Helge Petersen, der i mange Aar var Leder af Skandinavien—Amerika-Linens Passagerafdeling i New York.

Direktør Helge Petersen rejste hjem fra New York i Efteraaret, da Skandinavien—Amerika-Linens Afdelinger i Amerika blev endelig afviklet. Det er nu tretten Aar, siden han drog ud efter i nogle Aar at have været Sekretær for Linens daværende danske Passagerchef, Kaptajn Holst. Han virkede i nogle Aar for Skandinavien—Amerika-Linien i Canada, men blev senere udpeget til Leder af New York-Afdelingen, da Direktør Halvor Jacobsen trak sig tilbage.

Helge Petersen har en klar Indsigt i alle de Problemer, der knytter sig til vor Tids Amerikafart.

Trafikken paa Göteborg

I Maj Maaned blev Göteborg Havn anløbet af 522 Skibe fra udenlandske Havne. Heraf lastede eller lossede 452 Skibe paa tilsammen 292,586 Netto Tons. Af de nævnte Skibe var 17 danske paa ca. 7600 Tons.

Svensk Damper havareret i Kattegat

Rutebaaden »Aalborghus« mødte forleden 15 Somil Sydøst for Hals Barre en trælastet svensk Damper »Hudiksvall«, der i Stormen havde lidt Havari og nu laa halv-kæntret og signalerede om Hjælp. »Aalborghus« satte en Redningsbaad i Vandet og kom i Forbindelse med Havaristen, der anmodede om, at der maatte blive telegraferet efter Assistance hos Svitzer.

Efter at have besøgt Telegram afsendt, fortsatte »Aalborghus« Rejsen til Aalborg, hvortil den ankom med 3 Timers Forsinkelse. Inden Svitzers »Garm« fra Frederikshavn var kommet til Stedet, passerede D. F. D. S.s Damper »Rhone«, der var paa Vej fra Aarhus til Aalborg, Havaristen og fik den taget paa Slæb. Da »Garm« noget senere naaede frem, overlod »Rhone« Bugseringen til Bjærgningsdamperen. Senere kom ogsaa Svizzerdamperen »Urd« til Assistance.

Indkøb i England

Tre af vore ledende Skibsværfter har gjort et samlet Indkøb paa 9000 Tons Staal i England til en Værdi af 2—3 Millioner Kroner.

Kornsejlerne

Af den store finske Sejlskibsflaade, der i de første Maaned af Aaret forlod de forskellige australske Udskibningshavne med Kornlaster til U.K. og Kontinentet, er allerede tre Skibe naaet Falmouth.

Det er Kaptajn Gustav Erikssons Hensigt i Aar at holde de store Sejlskibe i Soen hele Aaret, de skal nemlig indsættes i en gammel Sejlskibs-Trade, der paa Grund af de gunstige Fragter nu genoptages: fra finske og svenske Havne med høvlede og pløjede Brædder til sydafrikanske Havne. Det var tidligere en almindelig Rundfart for de store Sejlskibe, at de om Sommeren gik med en Trælast fra Finland eller Sverige til Sydafrika og derfra i Ballast til Australien for at laste Korn til Europa. I denne Fart var en stor Del af den daværende stolte, norske Sejlskibsflaade i Virksomhed, foruden en Mængde svenske og finske Skibe. De tyske Sejlskibe besejlede som Regel den sydamerikanske Vestkyst rundt Kap Horn, og engelske Skibe gik sammen med norske Skibe ofte i Stykgods fart fra Liverpool til Australien, hvorfra de hjemførte Korn. De tyske Skibe bragte Stykgods ud og Salpeter hjem fra Chile.

Det er karakteristisk for Tiden, at denne gamle Trælastfart til Sydafrika nu bliver genoptaget.

Nyt Frugtskib

Helsingør Skibsværft har fra det franske Selskab »Compagnie Fraissinet« modtaget en Ordre paa et Frugtmotorskib med 17½ Knobs Fart. Skibet, der skal leveres i første Halvdel af 1938, bliver et Søsterskib til »Cap des Palmes«, som Værftet i Efteraaret 1935 leverede til samme Rederi, og til »Ile de Loos«, der blev leveret i 1934, men forliste samme Vinter.

Det nye Skib vil faa en Længde overallt af 349 Fod 6 Tommer, Bredden bliver 44 Fod, Sidehøjen 27 Fod 3 Tommer og Dybgangen i lastet Tilstand 17 Fod 3 Tommer. Skibet skal have to Dæk og Mellemdæk i Lasterne. Det bliver specielt indrettet til Transport af Bananer i Farten mellem de franske Kolonier og Moderlandet, og der bliver et samlet Rumfang i Lastrummene af ca. 4350 Kubikmeter.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en B. & W. Motor paa 4500 Bremse-H.K. Fremdrivningsmotoren skal bygges paa Helsingør Skibsværft i Henhold til Licens.

Største Skib fra Odense Skibsværft

Odense Staalskibsværft søsatte i Fredags det største Skib, der til Dato er bygget paa Værftet ved Odense Kanal. Det var Nybygning Nr. 68, et Tankskib bygget til Lloyds højeste Klasse paa 15,500 Tons, som er blevet leveret paa Bestilling af det norske Rederi Snelonn i Stavanger.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Kornpriserne har svinget en Del i den forløbne Uge, hvilket som bekendt er all andet end gavnligt for Fragtmarkederne, idet disse Svingninger holder Køberne borte. Der er dog utvivlsomt stadig et temmelig stort udækket Behov for Korn i Europa, før den nye Høst er klar til at komme paa Markedet, og man ser da ogsaa, at det vigtige River Plate Marked paa visse Dage af Ugen har været særdeles aktivt, og har sluttet til den nye Rekordrate af 36/3d. til Rotterdam. De øvrige oversøiske Markeder er desværre slet ikke influeret af denne Aktivitet, og specielt er de Markeder, hvor Transporten af olieholdigt Materiale spiller en fremtrædende Rolle, meget træge, hvilket naturligtvis skyldes, at der ikke eksisterer nogen reel Efterspørgsel efter disse Varer. Dette gælder særligt Østens Markeder, hvor Købmændene hævder, at Raterne nu er kommet op paa et Niveau, der praktisk talt gør det umuligt for dem at gøre Forretning, idet Køberne ikke vil betale de højere Priser, der er forårsaget af de Fragter, der forlanges af Rederne. Man mener i London, at man, saafremt Rederne var villige til at acceptere Rater, der laa bare 1/- eller 2/- under det nuværende Niveau, straks vilde se en lang Række nye Ordre paa Markedet. Det er naturligtvis vanskeligt at have nogen begrundet Mening herom, men Rederne synes i hvert Tilfælde ikke meget villige til at give efter.

Som ovenfor nævnt har River Plate paa visse af Ugens Dage været meget aktivt, og Markedet har absorberet ikke saa faa Baade saavel til europæiske som til amerikanske Destinationer. Det er som sædvanlig prompte Positioner, der har opnaaet de bedste Rater, men Efterspørgslen strækker sig nu ogsaa ind i Juli, August og September, men Rederne maa for de senere Positioners Vedkommende acceptere Rater, der ligger en Del under, hvad der kan faas for prompt Lastning. I Øjeblikket er Efterspørgslen begrænset, hvilket for en stor Del skyldes, at der i Realiteten ikke findes flere Juni Baade, hvilket er den Position Eksportørerne interesserer sig mest for. Juli Tonnage sluttet til omkring 33/6d. til p.p.U.K., og for samme Position betales 41/- til Northern Range eller St. Lawrence.

Efterspørgslen efter Tonnage for Majs fra Sydafrika har været temmelig livlig, men Befragterne forsøger nu at presse Raterne noget ned. Der er sluttet en Række Baade til omkring 33/6d. til U.K.Continent eller St. Lawrence, men Befragterne indikerer for ny Forretning ikke mere end 32/-. Australien har været rolig. Raten ligger nominelt 15/- over Minimalraten. De øvrige Kornmarkeder har været uden Betydning.

Fra Northern Range er der stadig Efterspørgsel efter Scrap, hovedsagelig til Europa. Raten ligger omkring 26/- for 3—4000 Tonnere, og 25/6d. for større Tonnage, Basis U. K. Option Danzig til 6d. mere.

Fra Vestindien søges der Tonnage for Sukker til omkring 26/-, fra San Domingo, 27/- fra Cuba til U.K. Continent. Redernes Ideer ligger dog lidt højere, og det er derfor smaat med Forretning.

Nord Pacific Markedet er roligt, saavel hvad Transpacific som hvad Forretning til Europa angaar. En 375.000 cbft. bale Baad fik den forholdsvis gode Rate af £11.500.— til Shanghai, Juni Lastning, men senere Positioner er sluttet til omkring 52/6 pr. 100 bale Fod til Østen. Paa f.i.o. Basis til Europa indikeres 37/6d., men dette har ingen Interesse for Rederne.

Som nævnt ovenfor er Østens Markeder meget træge. Der noteres en enkelt Ladning Soyabønner for Juli Lastning, og der har været tilbudt Tonnage herfor til 42/6d., dog uden Resultat.

Ris fra Saigon til Frankrig er sluttet til den lave Rate af 45/- for Juli Tonnage, hvilket kan gentages. De indiske Markeder viser ingen Interesse for Tonnage for Linseed, Kerner o.s.v., men der er relativ god Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra Vizagapatam til U.K. Der er sluttet flere Baade til omkring 32/6d., og yderligere Forretning kan gøres hertil.

Fra Sydafrika søges der stadig Tonnage for Kul, saavel til Rødehavet som til Ostindien. Sidste Slutning var 20/6d. Durban/Aden og 15/6d. Sabang.

De europæiske Markeder har ikke været større Forandringer underkastet. Trælastmarkederne er stadig de Trades, der i hvert Fald for skandinaviske Redere har størst Interesse. Efterspørgslen er fortsat tilfredsstillende. Kul fra U.K. til Danmark er omkring 7/- værd for 2500 Tonnere.

Middelhavet og Sortehavet fortsætter med at tage Tonnage til uforandrede Rater.

Paa Timechartermarkedet cirkulerer der stadig en Række Ordre, saavel for enkelte Trips som for Perioder. Rateniveauet er i det store hele uforandret, men det synes som om der i de sidste faa Dage er kommet en Del flere Ordre frem. Vi skal nævne et Par enkelte Slutninger: 9.000 Tons Motor, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Østen, 10/- eller Tilbagelevering italiensk Somaliland 11/-. 8.000 Tons Damper, 2 Middelhavsrundture, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. 10/-. 8.500 Tons Motorskib, Levering Japan, Tilbagelevering U.S.N.H. 12/6d. Vest-Indiamarkedet viser ikke større Interesse for Tonnage. Værdien af 4.000 Tonnere ligger omkring \$2.25.—

Skibet skal drives af to 6-cylindrede B. & W. Diesel-motorer, hver paa 5000 HK. Skibet bliver udstyret med dampdrevne Dækspil, dampdrevne Styremaskine og iøvrigt alle moderne Udrustninger for et stort Tankskib. Nybygningen blev døbt af Fru Skibsreder Sigval Bergesen og fik Navnet »Charles Racine«. Afløbningen foregik glat.

En Række Gæster og Repræsentanter for det norske Rederi var sammen med Staalskibsværftets ledende Mænd til Stede ved Begivenheden.

Drogdens Fyr

Det er nu blevet besluttet, at Drogdens Fyr for første Gang skal tændes den 12. Juni, og dermed er Besejlingsforholdene i Københavns Nærhed naaet et langt Stykke fremad. Det nye Fyr, der har vakt saa stor Interesse, er helt færdig og klar til at modtage sin Besætning.

Selve Indvielsesdagen sejler Fyrinspektionsskibet »Absalon« et stort Antal Gæster ud til Fyret. Blandt disse er Statsminister Stauning, Handelsminister Kjærboel, Finansminister H. P. Hansen, Forsvarsminister Alsing Andersen, en Række Ingeniører og Officerer med Admiral Rechnitzer i Spidsen, Fyrdirektør Sinding og flere af Fyr- og Vager-væsenets Embedsmænd.

Fra Rederiregistrat

Skibsfører Johan Christian Mortensen, Ommel pr. Marstal, er Ejer af Skonnert med Hjælpemotor »Helga« af Marstal. Brutto- og Netto-Tonnagen henholdsvis 86 og 61 Tons.

Dp. »Klintekongen« af København. Skibets Hjemsted er nu Hou.

Intet at bebrejde »Askø«s Kaptajn

Esbjerg-Kutteren »Alice« var under Efteraarstormen den 27. Oktober i Fjor ude for en meget haard Torn og blev næsten slaaet til Vrag. Medens Kutteren laa nedstødt paa Havet, passerede Damperen »Askø« af København fra Rederiet »Hejmdal« i nogen Afstand. Det blev senere paastaat, at man fra »Askø«s Side ikke havde villet yde Kutteren fornøden Assistance, og der har været afholdt Søforhør til Belysning af dette Forhold.

Sagen har været forelagt Søfartsministeriel, der nu i en Meddelelse til Politiet i Esbjerg oplyser, at man er kommet til det Resultat, at der intet er at bebrejde Kapt. Langelykke paa »Askø«. I den haarde Storm har det været umuligt for ham at manøvrere og holde »Askø« hen mod Esbjerg-Kutteren.

»Stærkodder« gaar til Ophugning

I Lørdags vendte den gamle Isbryder »Stærkodder« tilbage fra sit Togt i de hjemlige Farvande med Navigationsclever, der har gennemgaaet forskellige praktiske Prover. Isbryderen lagde ind til Langelinemolen, hvorefter den gaar til Ophugning hos Petersen & Albeck.

Det har længe været paa Tale at udrangere Stærkodder, der efterhaanden er blevet saa gammel, at den ikke formaar at gøre synderlig Nytte under en Isvinter, og den mindre vellykkede Isbryder-Betjening i Vinter har sikkert været medvirkende til, at Ophugningen sker saa hurtigt.

»Stærkodder« blev bygget i 1883 hos Burmeister & Wain.

Skagens-Baad forlist med 4 Mennesker

Drivgarnsbaaden »T 277 Katharina« tog i forrige Uge ud paa Makrellfiskeri, men siden har man intet hørt til den, saa den formodes forlist. Det antages, at Baaden enten er stødt paa Bundgarnspølene eller er kæntræt paa Grenen.

Besætningen bestod af den 45-aarige Fisker Hans Jensen, hans to Sønner, den 20-aarige Christian og den 16-aarige Carl samt den 50-aarige Fisker Peder Toft, alle af Bavn.

Brand i »Batory«

I Torsdags Eftermiddag opstod der Ild ombord i Motorskibet »Batory«, forårsaget ved en Eksplosion i en af Skibets Hovedmotorer. Skibet var paa Rejse fra København via Cherbourg til New York, ca. 375 miles fra Halifax, omtrentlig paa Højde med Kap Race.

Takket være Besætningens energiske Optræden og Skibets hypermoderne Slukningsanlæg lykkedes det i Løbet af nogle faa Timer ved Isolering af de paagældende Rum og Anvendelse af Kulsyre at slukke Ilden, og Skibet neddelte Fredag Morgen, at det har fortsat sin Rejse til New York uden større Forsinkelse.

Søsterskibet »Pilsudski«, der afgik fra New York i Onsdags paa Rejse til København og befandt sig i Nærheden af »Batory«s Position, satte straks Kursen mod »Batory« for om muligt at kunne yde Assistance, og de to Skibe har ogsaa Fredag Morgen mødt hinanden. Paa dette Tidspunkt havde »Batory« imidlertid allerede fortsat sin Rejse.

Høje Stene

Der har længe været saa stille om Sagen angaaende Uddybningen af Løbet over Høje Stene. Der arbejdes dog stadig med Sagen, idet Opmaalning og Afmærkning af Sejl-løbet netop i disse Dage er tilendebragt, medens Vandbygningsdirektoratet i Sønderborg er i Gang med Udregning af Projektet.

Generalforsamling i »Dannebrog«

Paa den ekstraordinære Generalforsamling Mandag i Dampskibsselskabet »Dannebrog« motiverede Skibsreder Chr. Harhoff det tidligere omtalte Forslag til Vedtægtsændring. Forslaget gaar jo ud paa, at de Nettosummer, der maatte indgaa ved Salg af Selskabets Skibe, skal anvendes til Flaadens Fornyelse og Forbedring.

Skibsreder Harhoff oplyste, at Damperen »Amalienborg«s Salg fornylig for ca. 700,000 Kr. havde givet et bogholderimæssigt Overskud paa ca. 377,000 Kr. Selskabet kunde imidlertid ikke blive ved med at sælge Skibe. Ledelsen ansaa det ikke for klogt at købe Skibe under den nuværende Højkonjunktur, men den maatte have Slagkraft og Handlefrihed til at købe ny Tonnage, naar Tidspunktet viste sig gunstigt. Bestyrelsen følte sig ansvar overfor de Mennesker og Virksomheder, der var afhængige af Selskabets Rederivirksomhed.

Generalforsamlingen var ikke beslutningsdygtig, fordi den efter Vedtægterne nødvendige Del af Aktiekapitalen ikke var repræsenteret. Forslaget vil derfor blive forelagt en ny Generalforsamling Onsdag den 16. Juni.

Det danske Kulkompagni

Paa Generalforsamlingen i Det danske Kulkompagni besluttedes det at lægge Grunden til en Reserve til daarlige Tider. — Under Hensyn til den Risiko, den nuværende Højkonjunktur indebærer, sagde Formanden, Ingeniør Julius Madsen, anser Bestyrelsen det for paakrævet, naar Mulighed derfor gives, at skabe en Reserve for at have noget at staa imod med, hvis Markedet engang vender, og Varepriser og Fragter falder. Foreløbig er Priser og Fragter dog ikke lavere, end da Status afsluttedes.

Af Aarets Overskud vedtog man derefter at henlægge 300,000 Kr. til et Dispositionsfond, hvortil endvidere overføres den i Fjor oprettede Konto for Nybygninger, der andrager 150,000 Kr.

Om Regnskabet oplystes, at Brutto-Overskudet har været ca. 293.000 Kr. større end i Fjor, og at Værdien af Varelageret er ca. 140.000 Kr. større. Administrationsudgifterne har været praktisk talt uforandret. Kulkompagniet er interesseret i Akts. Kol & Salt i Reykjavik, hvor det har et større Beløb til gode, som det imidlertid — delvis paa

Grund af officiel Pengespærring — kniber med at faa afviklet.

Udbyttet 7 pCt. mod 6 pCt. i Fjor godkendtes.

Det Østbornholmske Dampskibsselskab

Det Østbornholmske Dampskibsselskab har afholdt Generalforsamling i Nekse. Formanden, Købmand E. Sonne-Hansen, aflagde Beretning.

Der fremkommer for 1936 et Overskud paa 48,218 Kr. 45 Øre plus Overførsel fra forrige Aar, 32,886 Kr. 23 Øre, eller ialt 81,104 Kr. 68 Øre, der af Bestyrelsen er vedtaget at afskrive paa Skibe og Inventar med 41,751 Kr. 42 Øre, til Reservefonden henlægges 646 Kr. 70 Øre, og til næste Regnskabsaar overføres 38,706 Kr. 56 Øre.

Til Bestyrelsen genvalgtes Proprietær Lind, Brogaard, Fiskehandler Kr. A. Jensen, Gudhjem, og Direktør Sonne-Hansen. Til Revisor genvalgtes Bankdirektor J. Westergaard.

»Store Nordiske«s Generalforsamling

Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab har afholdt ordentlig Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Brorson. Bestyrelsens Formand, Generalkonsul Weimann, fremlagde Beretning og Regnskab for det forløbne Aar, der har været offentliggjort.

Foruden den tidligere udbetalte à conto Dividende paa 5 pCt. foreslaas udbetalt som Restdividende 7½ pCt. og som Bonus yderligere 7½ pCt. Til Driftsaaret 1937 overføres 10,8 Mill. Kr.

Generalforsamlingen gav enstemmigt Decharge for Regnskabet og vedtog det foreslaaede Udbytte.

Som Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes Direktør Sørensen, medens Valget af Kabinetssekretær, Kammerherre O. P. M. Hansen og Ingeniør P. Kampmann, med hvem Bestyrelsen har suppleret sig i Aarets Løb, godkendtes.

Som Revisor genvalgtes Statsgældssekretær Holmdal og nyvalgtes statsaut. Revisor Adrian Johnsen.

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fonds Aarsmøder

I disse Dage har Repræsentanter og Delegerede været samlet til »Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fonds Aarsmøder. Lørdag den 5. Juni samledes Landsbestyrelsen, omfattende 30 Repræsentanter, til Aarsmøde paa Hvilshjemmet i Lillerød. Søndag den 6. Juni om Formiddagen besøgte Hjemmene i Skotterup og Helsingør, og om Eftermiddagen traadte Lands-Delegeretforsamlingen sammen til Aarsmøde i Hillerød.

Ca. 80 af Delegeretforsamlingens 100 Medlemmer gav Møde i Hillerød. De ikke mødende er saa godt som alle sejlende Repræsentanter, hvoraf de fleste paa Mødedagen er fjernet fra Danmark. Fonden har som bekendt Medlemmer og Repræsentanter i 65 Lande Verden over.

Tirsdag den 8. Juni indviedes i al Stilhed »Prins Georges Hjem« i Helsingør i Overværelse af Medlemmer af Kongehuset. Sognepræst Dalsager, Helsingør, holdt Indvielsestalen. Samme Dag rykkede det første Hold ind paa det nye Hjem.

Administrator Alex. Larsen blev genvalgt til Formand indtil 1942.

Af Formanden, Administrator Alex. Larsens Aarsberetning frengik det, at der i det sidste Aar til Understøttelser var anvendt 30.690 Kr. I de ti Aar, Organisationen har bestaaet som Fond, er der uddelt i alt 210.840 Kr. I de femten Aar, den nuværende Formand har fungeret, er Formuen endvidere vokset fra 1100 Kr. til 221.000 Kr. Der er altsaa paa disse femten Aar tilvejebragt et Beløb paa betydeligt over 400.000 Kr.

Til Landsbestyrelsen nyvalgtes Skibsfører A. P. Andersen, København, Prokurist Sophus Hansen, København, og Greve Torben Scheel, Helsingør.

Til 2. Viceformand er valgt Overfartsleder, Kaptajn M. J. Poulsen, Gedser, til kritiske Revisorer genvalgtes Groscherer Sph. Bendtsen og Fuldmægtig Otto Vørsing, København, og til Kontrolrevisor Revisionsfirmaet Th. Rheinländer, København.

Til Mødested 1938 valgtes Svendborg. Mødet sluttede med Leveraab for Fondet og dets mangeaarige Formand.

»Hudiksvall« maa losse sin Ladning i Aalborg

Damperen »Hudiksvall« af Gøteborg, der under Stormen i forrige Uge blev observeret i kæntræt Tilstand i Kattegat og af Svitzers Bjærgningsdampere »Garm« og »Urd« bragt ind til Aalborg, er nu under Losning der.

I de forløbne Dage har »Urd« ustandselig haft sine Pumpe i Virksomhed, og samtidig har Havnearbejdere været beskæftiget med at bringe Dækslasten i Land. Ved Hjælp af to Pontoner fra Aalborg Værft er det lykkedes at formindske Skibets Slagside fra 45 til 20 Gr. Der er ingen Tvivl om, at »Hudiksvall« maa være betydelig læk, og hele Ladningen, der bestaar af 335 Stds. Træ, hvoraf de 100 er Dækslast, maa helt opløses.

»Hudiksvall«s Reder, Hr. Bergkvist, og en Assuranceekspert fra Gøteborg er kommet til Aalborg for at besigtige Skibet og Skaderne og for at faa konstateret, hvorledes Havariet er opstaaet.

»Baltica« 10 pCt. Udbytte

Assurance-Compagniet Baltica's Aktieselskabs Regnskab for 1936 udviser, bortset fra Livsforsikringsafdelingens Overskud, og efter at der yderligere er hensat 400,000 Kr. til Disposition for kommende Aars Regnskaber, et Overskud paa 1,625,348 Kr. ekskl. Overførsel fra forrige Aar. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsættes til 680,000 Kr., svarende til 10 pCt. af den indbetalte Kapital.

For 1935 var Udbyttet ligeledes 10 pCt., men der blev da samtidig tilskrevet 850,000 Kr. til den indbetalte Aktiekapital med tilsvarende Nedsættelse af Aktionærernes Hæftelser.

Lord Kysants Død

Engelsk Skibsfarts tidligere største Navn, Lord Kysant er død 74 Aar gammel. Hans Liv, der begyndte som et Eventyr, endte som en Tragedie. Lord Kysant spillede i en Aarrække en fremtrædende Rolle indenfor engelsk Skibsfart, men hans offentlige Arbejde afbrødes i 1931 ved den Dom, der i sin Tid overgik ham. Hans Indsats indenfor Skibsfarten vil ingen underkende.

PERSONALIA

75 Aar

Den kendte Redningsmand, tidligere Opsynsmand ved Redningsstationerne »Skagen« og »Skagens-Havn« Anders Kruse-Nielsen fyldte i Mandags 75 Aar. Kruse-Nielsen blev ansat ved Redningsstationerne ved Skagen den 1. Januar 1885 som Baadmand, i 1915 blev han Baadformand og forfremmedes den 1. Oktober 1922 til Opsynsmand, hvilken Stilling han fratraadte paa Grund af Alder den 1. Oktober 1932. I dette lange Tidsrum af næsten 50 Aar har Kruse-Nielsen deltaget i Redningen af 363 Mennesker. Han er dekoreret med en Række Udmærkelstegn.

50 Aar

En kendt Personlighed indenfor dansk Skibsfart Overretssagfører, Direktør, Greve Carl Ahlefeldt-Laurvig fylder 10. Juni 50 Aar. Han har fra 1918 været Direktør for Assuranceforretningen Skuld og fra 1925 tillige Direktør for »Danske Rederes Retsværn«.

Overretssagfører, Greve Ahlefeldt er tillige Repræsentant i Danmark for Nordisk Skibsrederforening og for engelske og amerikanske Rederforeninger, Medlem af Standing Revision Committee under Baltic and International Maritime Conference osv. og har skrevet en Række Artikler om søretslige Emner.

Dødsfald

Et kendt Navn indenfor Danzigs Skibsfartsverden, tidligere svensk Generalkonsul Emil Behnke, Medindehaver af Firmaet Behnke & Sieg, er død, 80 Aar gammel.

Ledige Lodsstillinger

Fæne Lodseri, Raagø Lodsstation. Ansøgningsfristen udløber den 30. Juni d. A.

Sønderborg Lodseri. Ansøgningsfristen udløber den 20. Juni d. A.

Københavns Lodseri. Ansøgningsfristen udløber den 30. Juni d. A. Fortrinsvis Adgang til at komme i Betragtning har Navigatører med Skibsførerbevis, og som ikke er fyldt 32 Aar.

Skriftlig Ansøgning med fornødne Oplysninger indsendes under Adresse: Lodsdirektøren, Overgaden o/V 60. København K., hvor nærmere Oplysninger kan indhentes.

Lodsdirektoratet, den 2. Juni 1937.

POSITIONSLISTE PR. 9. JUNI 1937

A

s.s. *Aalborg* pass. Kbhvn. 7.6.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, afg. Leningrad 6.6.
s.s. *Aaro* ank. Rotterdam 3.6.
s.s. *Aase* ank. Hamina 29.5.
m.t. *Aase Mærsk* pass. Magellan Str. 27.5. p. R. t. La Libertad.
s.s. *Absalon* ank. Amsterdam 2.6.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, ank. Antwerp 5.6. udg.
m.s. *African Reefer* afg. Santos 2.6. til Hamburg.
s.s. *Agnete* afg. København 29.5. til Viborg.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Leith 2.6. til Archangel.
s.s. *Alabama* afg. Buenos Aires 8.6. til Santos.
s.s. *Alf* pass. Skagen 31.5. p. R. t. Rouen.
s.s. *Alfa* afg. Kotka 1.6. til Watchet.
s.s. *Alice* afg. Helsingør 4.6. til Watchet.
s.s. *Algarve* afg. Lissabon 5. 6. til Gdynia.
m.s. *Almena* afg. New York 27.5. til Azua.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. Hamburg 6.6. udg.
s.s. *Alssund*, Andersen, afg. Gdynia 5.6. til Montevideo, pass. Kieler Kanalen 7.6.
m.s. *Amerika*, J. Borch, ank. København 6.6.
m.s. *American Reefer* afg. Dakar 31.5. til Santos.
m.s. *Anglo Mærsk* pass. Dover 4.6. p. R. t. Harburg.
s.s. *Anna* pass. Dungeness 3.6. p. R. t. Granton.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Philadelphia 2.6.
m.s. *Annam*, V. Kragelund, ank. St. Nazaire 1.6. udg.
s.s. *Anne* pass. Helsingør 1.6. p. R. t. Slettin.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 26.5. til Moss.
m.s. *Arizona* afg. Madeira 31.5. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Tampa 3.6. til Antigua.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Panama 27.5. p. R. t. Kobe.
m.s. *Asia*, F. Andersen, ank. Hongkong 5.6. udg.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Delfzijl 7.6.
s.s. *Aslaug* afg. Madeira 25.5. til Antigua.
s.s. *Astra* ank. Sagua 1.6.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Follonica 4.6. til Nantes.
s.s. *Astoria* ank. Yokohama 1.6.
m.s. *Australien*, H. S. Hansen, ank. New Orleans 6.6. udg.
m.s. *Australian Reefer* ank. Clyde 2.6.
s.s. *Avance* ank. Methil 1.6.

B

s.s. *Belgien* afg. Leith 1.6. til København.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Oslo 2.6.
s.s. *Berghus* ank. Kbhvn. 7.6.
s.s. *Bertha* ank. Gdynia 31.5.
s.s. *Bes* pass. Hollenau 6.6.

s.s. *Betty* afg. Gibraltar 31.5. til Malta.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Baltimore 2.6.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Lødingen 8.6.
s.s. *Birgitte* afg. Dakar 15.5. til Malta.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Hull 2.6. til Sete.
s.s. *Bodil* ank. Liverpool 3.6.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Archangel 1.6. til Harlingen.
m.s. *Boringia*, H. I. Væring, ank. Hamburg 5.6. hjg.
s.s. *Bothal*, Pedersen, afg. Gdynia 4.6. til Caen.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Nakskov 28.5.
s.s. *Brasilien* ank. Rosario forv. 7.6.
s.s. *Britta* pass. Gibraltar 30.5. p. R. t. Marseilles.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Albany 25.5.
s.s. *Brynhild* ank. Danzig 7.6.

C

m.s. *California* ank. Santos 6.6.
m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. New Westminster 2.6. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Dungeness 3.6. p. R. t. Santos.
s.s. *Carman* ank. Sunderland 4.6.
m.t. *Caroline Mærsk* ank. Antwerpen 30.5.
s.s. *Cimbria*, i Dok i Aalborg.
s.s. *Charkow* afg. Barry Dock 1.6. til Sfax.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Iloilo 7.5. til Panama.
m.s. *Chile*, An. E. P. Larsen, pass. Cape of Good Hope 2.6. udg. p. R. t. Sydney.
m.s. *Chilean Reefer* afg. Freemantle 29.5. til London.
m.s. *Chr. Holm* afg. Caripito 27.5. til Montreal.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Dakar 30.5.
s.s. *Christiansborg* ank. Gdynia 27.5.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Dakar 6.6. til Antwerpen.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Fecamp 5.6. til Burntisland.
s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 2.6. til Kolding.
m.s. *Columbia* forv. afg. Nauru 29.5.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Swansea 27.5. til Montreal.
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Kbhvn. 9.6.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 7.6.
s.s. *Dagmar* pass. Dungeness 3.6. p. R. t. Seville.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbüttel 3.6. p. R. t. Bremen.
s.s. *Dania* afg. Gdynia 6.6. til Antwerpen.
m.s. *Danmark*, An. Hjernum, afg. Chinwangtao 7.6. hjg. for Dairen.
m.s. *Danmark* afg. Aruba 2.6. til Purfleet.
s.s. *Delaware* afg. New York 3.6. til Oslo.
s.s. *Dorrit* afg. Marseilles 2.6. til Port Lyantey.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8.6.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	455,25	AMSTERDAM.....	250,25
BERLIN.....	181,90	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	20,35	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,85	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,00	PRAG.....	16,00
ROM.....	24,20	WARSAWA.....	86,60

E

s.s. *Ebro* afg. Kbhvn. 8.6. til Wiborg.
s.s. *E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn 29.5.
s.s. *Edith* ank. Marseilles 28.5.
s.s. *Edv. Nissen* ank. Las Palmas 1.6.
s.s. *Effie Mærsk* pass. Barry Is. 2.6. p. R. t. Port Lyantey.
s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. 5.6.
m.s. *Egyptian Reefer* afg. Santos 27.5. til Hamburg.
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Cristobal 31.5.
s.s. *Elic*, Lisberg, ank. Pugwash 2.6.
s.s. *Elisabeth* pass. Spurn Hd. 2.6. p. R. t. Karlsborg.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Philadelphia 26.5. til Liverpool.
s.s. *Ellen* afg. København 1.6. til Svendborg.
s.s. *Ellensborg* ank. Boston Linc 5.6.
s.s. *Else* pass. Spurn Hd. 2.6. p. R. t. Stockholm.
s.s. *Emanuel* afg. Kemi 5.6. til Wisbech.
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Cardiff 2.6.
m.t. *Emma Mærsk* afg. Port Said 8.5. til Abadan.
s.s. *Energi* pass. Tromsø 7.6. sydg.
s.s. *England* ank. Rouen 1.6.
s.s. *Enigheden* pass. Helsingør 3.6. nordg. p. R. t. Le Leque.
s.s. *Erik Boye* afg. Gothenburg 3.6. til Viborg.
s.s. *Erindring* pass. Lødingen sydg. 6.6.
s.s. *Erna* afg. Liverpool 26.5. til Ponte-a-Pitre.
m.s. *Erria*, O. Dahl, ank. Nakskov 16.5.
s.s. *Ester* ank. København 28.5.
s.s. *Esther Maria*, Lisberg, afg. Lisbon 7.6.
s.s. *Estrid* afg. Dieppe 18.5. til Fort de France.
m.s. *Europa*, A. Rasmussen, afg. Cristobal 4.6. hjg. for Kingston.

F

m.s. *Fano* pass. Helsingør 4.6.
s.s. *Fano*, Korff, afg. Plymouth 22.5. til Archangel.
s.s. *Finland* ank. Riga 20.5.
m.s. *Fionia*, S. Kolls, afg. Djibouti 3.6. hjg. for Port Said.
s.s. *Flynderborg* ank. Kemi 1.6.
s.s. *Frankrig* ank. Riga 30.5.
s.s. *Fredensborg* afg. Kemi 5.6.
s.s. *Frederiksborg* afg. Port Lyantey 7.6.
s.s. *Freya* ank. Hull 2.6.
s.s. *Frida* ank. Valparaiso 3.6.
s.s. *Frode* ank. Kbhvn. 5.6.
s.s. *Fylla* afg. Flushing 1.6. til Klaipeda eller Archangel.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 5.6. til Antwerpen.
s.s. *Georgia* ank. Baltimore 7.6.
s.s. *Gerd* pass. Flamborough Hd. 4.6. p. R. t. Leith.
s.s. *Gerda* pass. Dover 3.6. p. R. t. Gdynia.
s.s. *Gerda Toft* afg. Huelva 2.6.
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 26.5. til New York.
s.s. *Gorm* afg. Galveston 7.6. til New Orleans.
s.s. *Grete* afg. London 4.6. til København.
m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 3.6.
s.s. *Gudenau* ank. København 1.6.
s.s. *Gudrun* pass. Skagen 1.6. p. R. t. Klaipeda & Riga.
s.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 22.5. til Bander Abbas.
s.s. *Gunhild* pass. Spurn Hd. 1.6. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Gunvor Mærsk* pass. Lødingen 2.6.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 5.5. til Saigon.
s.s. *Gyda* afg. Riga 2.6. til Grimsby.

H

s.s. *Hafnia* ank. Danzig 6.6.
s.s. *Halfdan* ank. Dunkirk 5.6.
s.s. *Hanne* afg. Helsingør 21.5. til Murmansk.
s.s. *Hans*, From, afg. København 8.6.
s.s. *Hans Broge* afg. Sfax 31.5. til Kalundborg.
s.s. *Hans Mærsk* ank. Aruba 27.5. p. R. t. Maracaibo.
s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 7.6. til Assens.
s.s. *Harriet* afg. Gibraltar 31.5.
s.s. *Helene* afg. Raumo 1.6. til Calais.
m.s. *Henning Mærsk* pass. Gibraltar 3.5. p. R. t. Abaden.
s.s. *Henry Tegner* afg. København 27.5. til Leningrad.
m.s. *Herdis* ank. Hull 4.6.
s.s. *Hertha Mærsk* afg. Gibraltar 28.5. til King's Lynn.

s.s. *Hilde* pass. Spurn Hd. 2.6. p. R. t. Riga.
s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 8.6. til Manchester.
s.s. *H. H. Petersen* pass. Lødingen 5.6. sydg.
s.s. *Holland* ank. Riga 30.5.
s.s. *Horsia* ank. Tees 1.6.
s.s. *Hulda Mærsk* pass. Dover 3.6. p. R. t. Gdynia.

I

m.s. *India*, S. Krarup, afg. Jaffa 31.5. hjg. for Liverpool.
s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Methil 4.6.
s.s. *Inge Mærsk* pass. Hirtshals 2.6. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Inger Toft* ank. Huelva 31.5.
s.s. *Ingeborg S.* afg. Korsør 31.5. til Åbo.
s.s. *Inger* afg. Gibraltar 2.6. til Åbo.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Garston 4.6.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 7.6. til Danzig.
s.s. *Ivar* afg. Ørviolen 5.6. til Neufahrwasser.

J

s.s. *Jakob Mærsk* pass. Spurn Hd. 25.5. p. R. t. Murmansk.
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 18.5.
m.t. *Jane Mærsk* afg. Corpus Christi 26.5. til Gothenburg.
m.s. *Java*, T. Skjoldam, pass. Maldive Isl. 4.6. hjg. p. R. t. Aden.
s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 7.6.
s.s. *Jenny* ank. Svendborg 12.5.
s.s. *Jessie Mærsk* afg. Hammerfest 28.5. til Archangel.
s.s. *Johanne* afg. Kotka 1.6. til Honfleur & Rouen.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Alexandria 26.5. til Trapani.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 7.6.
s.s. *Jonna* afg. Santos 23.5. til Hamburg.
s.s. *Juliane* afg. København 2.6. til Rafsø.
m.s. *Jyllandia*, A. Topp, ank. Singapore 4.6. udg.
s.s. *Jutta* pass. Barry Is. 4.6. p. R. t. Bristol.
s.s. *Jytte* pass. Ushant 31.5. p. R. t. Corunna.
s.s. *Jægersborg* ank. Immingham 3.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Oran 5.6. til Casablanca.
s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Colombo 29.5.
s.s. *Karen* ank. Ghent 28.5.
s.s. *Karen Toft* ank. Sunderland 4.6.
s.s. *Karla* ank. Savona 1.6.
s.s. *Katholm* ank. Fredericia 8.6.
m.t. *Katrine Mærsk* ank. Christobal 28.5.
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Ostend 30.5.
s.s. *Kentucky* afg. Oslo 28.5. til Portland, Me.
s.s. *Kirsten* ank. Riga 1.6.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Sydney (N.S.) 27.5. til Manchester.
s.s. *Kjøbenhavn* afg. Nakskov 4.6.
s.s. *Knud* ank. Preston 6.6.
s.s. *Knud Villemoes* pass. Spurn Hd. 2.6. p. R. t. Esbjerg.
s.s. *Knut* pass. Helsingør 2.6. p. R. t. Stangate.
s.s. *Kongea* afg. Belfast 3.6. til Kratzwieck.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, afg. Saigon 3.6. hjg. for Singapore.
s.s. *Lars Kruse* afg. Dakar 31.5.
s.s. *Laura* afg. Zeebrugge 30.5. til Santos.
m.s. *Leise Mærsk* pass. Dungeness 29.5. p. R. t. Lisbon.
s.s. *Lexa Mærsk* ank. Garston 3.6.
s.s. *Lica Mærsk* afg. Philadelphia 3.6. til Swansea.
s.s. *Lilian* pass. Skagen 2.6. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Lilleborg* ank. Rouen 6.6.
s.s. *Lily* afg. Svendborg 1.6. til Åbo.
s.s. *Linda* ank. Stockholm 3.6.
s.s. *Lise* afg. Oran 1.6. til Granton.
s.s. *London* afg. Leningrad 7.6.
s.s. *Lotte* afg. Brest 2.6. til Corunna.
m.s. *Louisiana* afg. Bergen 20.5. til River Plate.
s.s. *Lynæs* pass. St. Abbshad 6.6.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Nordenham 3.6. til Canada.
s.s. *Magnus* ank. Tallinn 6.6.
s.s. *Maine* ank. Albany 7.6.
s.s. *Maja* pass. Cuxhaven 2.6. p. R. t. Rochester.
m.s. *Malaya*, Chr. Nielsen, afg. Hongkong 4.6. hjg. for Saigon.
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Leningrad 6.6.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bayonne 5.6.
s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 5.6. til London.
s.s. *Margrete* pass. Dunnet Hd. 3.6. p. R. t. Rochester.
s.s. *Mariane* ank. Boston (Linc.) 28.5.
m.t. *Marie Mærsk* pass. Brunsbüttel 31.5. p. R. t. Ostermoor.
s.s. *Marie Toft* ank. Port Talbot 4.6.
s.s. *Marna* ank. Balboa 3.6., pass. Panama.
m.s. *Marocco* afg. Messina 7.6. til Palermo.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Køge 7.5.
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Philadelphia 27.5. til Hull.
s.s. *Marz* ank. Tyne 3.6.

s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Gibraltar 31.5. til Belfast.
 s.s. *Maryland* afg. Madeira forv. 8.6. til Kbhvn.
 m.s. *Meonia*, P. Sørensen, pass. Messina 4.6. udg. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 2.6.
 s.s. *Mette* afg. Emden 14.5. til Table Bay.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Sabang 16.5.
 s.s. *Minsk* ank. Bona 8.6.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Kbhvn. 6.6.
 s.s. *Najaden* afg. Helsingør 2.6. til Viborg.
 s.s. *Nancy* afg. Kbhvn. 28.5. til Methil.
 s.s. *Nerma* ank. Rouen 21.5.
 s.s. *Nevada* ank. Nakskov 5.6.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Maulmain 26.5.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 30.5. til Cebu.
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Helsingør 4.6. p. R. t. Swansea.
 s.s. *Niobe* ank. Bordeaux 1.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Archangel 7.6. til Groningen.
 s.s. *Norco* pass. Barry Is. 31.5. p. R. t. Archangel.
 m.s. *Nordbo* afg. Wallaroo 18.5. til Manchester.
 s.s. *Nordborg* ank. Helsingør 2.6.
 s.s. *Nordby* pass. Helsingør 3.6. p. R. t. London.
 m.s. *Norden* pass. Start Point 26.5. p. R. t. Panama.
 m.s. *Nordfarer* afg. Vancouver 3.6. til Toku Bar.
 m.s. *Nordhavet* afg. Manila 19.5. til Los Angeles.
 m.s. *Nordhval* ank. Loos Bay 2.6.
 m.s. *Nordkap* ank. New York 2.6.
 s.s. *Nordlys* afg. Norfolk 18.5. til Santos.
 m.s. *Nordpol* ank. Willapa Bay 21.5.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 8.6.
 s.s. *Olaf* ank. Aabenraa 8.6.
 s.s. *Olga* pass. Brunsbüttel 3.6. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Hull 1.6.
 m.s. *Olympia* ank. Buenos Aires 1.6.
 m.s. *Oregon* afg. Bahia 6.6. til Madeira.
 s.s. *Orion* ank. Caibaricn 1.6.
 s.s. *Oslo* afg. Libau 4.6.
 s.s. *Otto Petersen* afg. New York 30.5. til London.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Hirtshals 2.6. p. R. t. Calais.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Gdynia 27.5.
 m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. Suez 5.6. udg. for Aden.
 s.s. *Paris* afg. Amsterdam 7.6.
 s.s. *Paula* pass. Gibraltar 30.5. p. R. t. Åbo.
 m.s. *Peru*, A. Juul Christensen, pass. Cape Leeuwin 23.5. hjg. p. R. t. Las Palmas.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Shanghai 2.6. til Japan.
 s.s. *Polly* afg. Tayport 1.6. til Blyth.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Hammershus 9.6.
 s.s. *Prins Knud* afg. Boston 4.6.

R

s.s. *Randi* ank. Castellon 27.5.
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 31.5. p. R. t. Limerick.
 s.s. *Rikke* ank. Antwerpen 1.6.
 s.s. *Rita* ank. Kbhv. 6.6.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Arendal 1.6.
 s.s. *Riga* afg. Grimsby 8.6. til Hobro.
 s.s. *Robert* ank. Stockholm 2.6.
 s.s. *Robert Mærsk* afg. Calcutta 3.6. til Aden.
 s.s. *Rosenborg* afg. Kemi 5.6.

S

s.s. *Saga* afg. Skien 8.6. til Aalborg.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Port Said 30.5. til Suez.
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Strøby 21.5.
 s.s. *Scandia* ank. Danzig 5.6.
 s.s. *Scotia* pass. Dover 7.6. p. R. t. Bremen.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 7.6.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Cadiz 5.6.
 s.s. *Sessa* ank. New York 2.6.
 m.s. *Siam*, F. Ravnsnæs, pass. Cape Leeuwin 18.5. hjg. p. R. t. Las Palmas.
 s.s. *Signe* ank. Leith 3.6.
 s.s. *Sigrid* pass. Helsingør 2.6. p. R. t. Gdynia.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver



INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Sigrun* ank. Antwerpen 5.6.
 s.s. *Silkeborg* ank. Huelva 4.6.
 s.s. *Skagerak* pass. Skagen 31.5. p. R. t. Sutton Bridge.
 s.s. *Skandia* afg. Rio de Janeiro 4.5. til Aruba.
 s.s. *Skjold* ank. Middelfart 7.6.
 s.s. *Skodsborg* afg. Ivigtut 31.5.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 8.6. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Dulin, ank. Ardrossan 8.6.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Ushant 4.6. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Sophie* ank. Kiel 29.5.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 8.6. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Portland Me. 26.5.
 s.s. *Stella* afg. London 4.6. til Immingham & Gelle.
 s.s. *Stjerneborg* ank. Nehoué 1.6.
 s.s. *Stockholm* afg. Aarhus 6.6.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Bordeaux 30.5.
 s.s. *Svanholm* ank. Danzig 4.6.
 s.s. *Svanhild* ank. Gdynia 4.6.
 s.s. *Svava* ank. Dok i Kbhvn. 5.6.
 s.s. *Svend Pii* ank. Hamburg 3.6.
 s.s. *Søborg* ank. Stettin 4.6.

T

m.s. *Tacoma* pass. Colon 26.3.
 m.s. *Tasmania* ank. New York 2.6.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Dunston 9.6.
 s.s. *Teddy* ank. Cuxhaven Rds. 2.6.
 s.s. *Tekla* ank. Riga 29.5.
 s.s. *Tennessee* afg. Wallvik forv. 8.6. til Neufahrwasser.
 s.s. *Thyra* ank. Great Yarmouth 31.5.
 m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 3.6. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Tmsk* ank. Antwerpen 7.6.
 m.s. *Tongking*, A. Berg, ank. Oslo 3.6. udg.
 s.s. *Tove* afg. Leith 3.6. til Åbo.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Rotterdam 7.6.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 2.6. p. R. t. England.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Rudkøbing 9.6. til Nykøbing F.
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 7.6.
 s.s. *Tula* ank. Birkenhead 2.6.
 m.s. *Tunis* ank. Oran 8. Juni.
 s.s. *Taarnholm* ank. Swansea 6.6.

U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 2.6. til Manchester.
 s.s. *Ulla* afg. Hamburg 2.6. til Cardiff.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Skagen 1.6.
 s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 3.6.

V

s.s. *Valborg* afg. Kbhv. 31.5. til Limerick.
 s.s. *Vendia* ank. Ebeltoft 6.6.
 s.s. *Venus* ank. Methil 31.5.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 2.6.
 s.s. *Viborg* ank. Sebutal 4.6.
 s.s. *Victoria* ank. Rouen 7.6.
 s.s. *Viola* ank. Barrow 3.6.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 23.5. til Buenos Aires.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 8.6. til Stettin.

W

s.s. *Wilh. Colding* ank. Dundee 1.6.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 6.6.
 m.s. *Westralia* afg. Bunbury 2.6.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 6.6.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Trapani 4.6.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 557

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD»

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eff. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordrup 3098Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.
KAJ & PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGEHOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**STEVEDORE**Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
537 & 4055 Måmdresch

Aalborg

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkeco 24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

**Weioliin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*- og se su
Carlsberg*

**"GAMLE"
eller
"HOF"**



NYBYGNINGER
REPARATIONER

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

AKTIESELSKABET

**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 601.

Lloyds Agent

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. GJØRDING
KOLDING

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

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

SKIVE

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

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
• 822

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
„MÆGLEREN“

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 25

TORSDAG 17. JUNI 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OVERENSKOMSTERNE

DET er et glædeligt Tegn at konstatere at der nu er opnaaet fuldstændig Enighed mellem de fire Stormagter England, Tyskland, Frankrig og Italien om Teksten af den Note, som agtes tilstillet de to krigsførende Parter i Spanien, og hvori der kræves Garantier for Beskyttelsen af de udenlandske Krigsskibe, som udfører Patrouilletjeneste i de spanske Farvande. Noten vil ad diplomatisk Vej blive oversendt Regeringerne i Valencia og Salamanca.

I Noten vil de to krigsførende Parter blive opfordret til at udvide Sikkerhedszonerne i de spanske Havne for i Patrouilletjenesten deltagende udenlandske Krigsskibe og endvidere til at afgive Forsikringer om, at de vil gøre alt, hvad der staar i deres Magt, for at undgaa fremtidige Episoder. Det er blevet aftalt mellem de fire Kontrolmagter, at saafremt det kommer til nogen som helst Episode, skal der finde Raadslagninger Sted mellem de fire Magter om, hvilken Aktion der skal skrides til, hvis en Aktion overhovedet er nødvendig. Der blev overhovedet ikke opkastet Spørgsmaal om Retten til øjeblikkelig Forsvar for et udenlandsk Krigsskib, hvis det angribes.

Imidlertid betyder Aftalen, at der ikke maa skrives til nogen ensidig Repræsentation, før der har fundet Raadslagninger Sted mellem de fire Magter. En saadan Raadslagning vilde antagelig i givet Tilfælde finde Sted i London og faa en diplomatisk Karakter.

Medlemmerne af Ikke-Indblandingskomitéen vil faa tilstillet Ordlyden af de indgaaede Overenskomster i Løbet af Ugen, idet de fire Magter af Høflighedshensyn ønsker at gøre dem bekendt med Teksten. Man regner ikke med, at Tyskland og Italien atter vil deltage i Komitémøderne, før der er modtaget Svar fra de to krigsførende Parter i Spanien, og paa det nuværende Stadium er der som Følge heraf heller ikke Tale om nogen Sammenkaldelse af Ikke-Indblandingskomitéen til Møde.

Som der paa dette afgørende internationale Omraade er opnaaet Enighed, gælder det samme indenfor den mindre Gruppe, der har Navn af Oslo-Konventionen. Forhandlingerne mellem de skandinaviske Lande, Holland og Belgien synes at skulle krones med Held, og der er virkelig her anvist en Vej at gaa, hvis man vil fremad mod bedre Tider.

Som et af disse Tegn maa man ogsaa tage den Meddelelse fra Amsterdam, hvori det hedder, at den hollandske Regering har besluttet, at England og Tyskland, skønt de ikke er Deltagere i Oslo-Overenskomsten, skal nyde godt af Ophævelsen af Licens- og Kvotarestriktioner fra den 1. Juli.

Under Forhandlingerne mellem Oslo-Staterne har man hele Tiden haft for Øje, at et virkelig betydningsfuldt Skridt fremad først kunde tages den Dag, særlig England, men ogsaa Tyskland sluttede sig til Oslo-Overenskomsten. Det er næppe forkert at opfatte den Gestus, som giver England og Tyskland Del i Goder, der ellers kun tilkommer Oslo-Staterne, som en Opfordring til de to Lande om nøjere at overveje, om de ikke vil staa sig ved at melde sig til aktiv Deltagelse i Oslo-Konventionen.

Det vilde sikkert blive hilst med Tilfredshed fra mange Sider, om det skete.

ENGLAND OG DETS HANDELS-AFTALER

I Forbindelse hermed kan nævnes, at under Finanslovsdebatten forleden i det engelske Underhus, hvor man bl. a. ogsaa drøftede en Forlængelse paa et Aar af Præference paa Imperiets Handel med visse Varer, fremsatte Mr. *Wedgewood Benn* et Ændringsforslag om at begrænse Præferencen til en Periode paa 6 Maaneder.

I meget indflydelsesrige konservative Krese, sagde Mr. *Wedgewood Benn*, var man nu stemt for en Tilnærmelse over for U. S. A. med det Formaal at faa afsluttet en engelsk-amerikansk Handelstraktat. Skulde de Forhandlinger, der i Øjeblikket finder Sted, bære Frugt, vilde det være uklogt at binde sig med imperiale Præferencer for et helt Aar.

Mr. *Amery* udtalte, at Fortalerne for de imperiale Præferencer mindst af alt ønskede, at der blev bygget en kinesisk Mur uden om Storbritannien og Imperiet. Fra engelsk Side vilde der altid blive Tale om Samhandel med fremmede Nationer, og det samme var Tilfældet for Avstraliens og Kanadas Vedkommende. En stor Del af de Beløb, England anvendte til Køb i Udlandet, vendte tilbage i Form af udenlandske Indkøb i England, men hver Million Pund, der blev anbragt i Empirehandelen, var en Styrkelse i Forsvaret for Friheden i Verden.

Handelsminister *Oliver Stanley* beklagede, hvis man fik det Indtryk, at der bestod et Modsætningsforhold mellem de imperiale Præferenceprinciper og Muligheden for Afslutningen af en Handelsoverenskomst med U. S. A. Et saadant Modsætningsforhold eksisterede overhovedet ikke, og naaede man til en Overenskomst, vilde den blive ikke blot til Fordel for England og U. S. A., men ogsaa for Imperiet og Verdenshandelen som Helhed.

Under den fortsatte Debat drøftede man ogsaa de nye Aftaler med Kanada, der efter *Lee Smiths* Mening var et stort Fremskridt fra de originale Ottawa-Aftaler. En Overenskomst med U. S. A. burde efterfølges af andre Overenskomster med Frankrig og Oslo-staterne, og kunde man ogsaa formaa Tyskland til at lade sig inddrage i Samarbejdet, vilde det betyde en betydelig Afspænding.

Der synes saaledes virkelig at give sig Tendenser gældende i Retning af udvidet Enighed mellem Landene, og her er det Oslo-Staterne der gør Begyndelsen.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

NORDISK Skibsrederforening har udsendt Beretning for 1936 — Foreningens 48. Aarsberetning. Der var indmeldt til fuld Afgift 3,262,765 Tons fordelt paa 1125 Skibe. Endvidere var der indmeldt 263,975 Tons paa 86 Skibe til reduceret Afgift, altsaa ialt 3,526,740 Tons, hvilket er 109,135 Tons mere end foregaaende Aar. Tonnagen fordeler sig med 2,811,877 Tons i Norge, 662,441 Tons i Sverige og 52,422 Tons i andre Lande.

Ved Aarets Udgang var der ca. 1350 Sager under Behandling. Der var i Aarets Løb indkasseret 590,274 Kr., og den indbetalte Afgift har været 306,825 Kr. Driftsregnskabet balancerer med 368,523 Kr. Beholdningen er inklusive Obligationer 1,209,345 Kr. mod 1,208,548 Kr. Aaret forud, og Hjælpefonden er steget fra 284,632 Kr. til 312,872 Kr.

VALUTAPROBLEMET

STATISTISK Departements Chef *Einar Cohn* har Spaa Hindsgavl holdt et Foredrag: Danmarks Stilling under den økonomiske Krise. Danmarks Stilling i Dag er helt forskellig fra f. Eks. Norges og Sveriges, udtalte Foredragsholderen. Vi skal eksportere Landbrugsvarer, der ikke er den samme Efterspørgsel paa, som Tilfældet er med Metaller og andre Raastoffer. Han viste videre, hvorfor vor Valutalovgivning i første Række maatte tage Sigte paa at holde Landbruget i Gang, og henviste til de Forskydninger i vor Indførsel, der er blevet en Følge af Restriktionernes valutamæssige, handelspolitiske og beskæftigelsesmæssige Formaal.

Landbruget er stadig Hovederhvervet. Det har hidtil betinget hele Samfundets økonomiske Vækst og det synes mig vanskeligt at se, hvorledes det i en overskuelig Fremtid skulde blive anderledes. Men vi er stolte af vor Industri, at vore Arbejders Dygtighed, vore Ingeniørers Snilde, vore Driftslederes kommercielle Duelighed, og vil følge de Fremskridt, de gør, med den dybe Interesse og den Taknemlighed, de har retfærdigt Krav paa.

Man har om den danske Valutaordning som om andre Landes tilsvarende Restriktioner anvendt Betegnelsen Planøkonomi. Nu er jeg ikke sikker paa, at disse Foranstaltninger netop har deres Tyngdepunkt i deres økonomiske Fortrin. Vareforsyningen var rigeligere og bedre og mere jævn under de friere Forhold. Pristilstanden var ogsaa som Helhed mere tilfredsstillende. Det kan næppe være andet, end at det lukkede Marked i særlig Grad baade muliggør direkte Prisforhøjelser og indirekte Forhøjelser gennem Kvalitetsforringelser. Sandheden er den, at i det lukkede Marked stiger Priserne, fordi Sælgerne er stærkere end Køberne.

Men vi har saa at sige ikke haft noget Valg. Vi kan ikke beskytte vort eksporterende Landbrug gennem saadanne Afspærringsforanstaltninger, der i mange Lande for Skams Skyld kaldes veterinære. Vi kan paa andre Omraader bedre og mere hensigtsmæssigt beskytte vor Industri igennem Valutaordning end gennem Told. Valutaordningen har da ogsaa givet os Mulighed for i nogenlunde taaleligt Omfang at kunne opretholde Beskæftigelsen i Befolkningen, fordi vi derigennem har kunnet holde Færdigvarerne ude fra de Lande, som vi ikke har handelspolitisk Interesse i at indføre dem fra, og fordi vi har kunnet samle vore Indkøb om de Varer, der kunde bruges til videre Forarbejdning.

SITUATIONEN I FRANKRIG

DET franske Budget menes for det løbende Aar at ville komme til at vise et Underskud paa ca. 25 Milliarder Fr., — et Beløb, hvori der ikke kan skæres ned, idet største Delen af det refererer sig til Udgifter for Rustningerne, for offentlige Arbejder der skal iværksættes imod Arbejdsløsheden, til Dækning af de franske Statsbaners Underskud o. s. v. Der menes derfor ikke at være nogen Mulighed for at kunne naa ud over dette Underskud undtagen ved Laan, men hele den Udvikling, den franske Stats Gældsforhold har taget, bevirker, at det franske Kapitalmarked ikke er alt for stærkt tilgængeligt for nye Laan. Den franske Stats langfristede Statsgæld var i 1933 paa 261,44 Milliarder Fr., men var allerede ved sidste Aarsskifte steget til 356,84 Milliarder Fr. og er senere steget yderligere, saaledes at der i Aarene alene fra 1933 til nu er Tale om en Stigning paa over 100 Milliarder Fr.

Det er i Frankrig den almindelige Opfattelse, at indeværende Maaned — nærmere bestemt Slutningen af Juni — vil medføre en ny Tilspidsning af den finansielt meget vanskelige Situation for den franske Stat. Den tidligere Finansminister Flandin har i en

Tale for kort siden nævnt, at det franske Finansministerium hidtil kun af Rustningsudgifter til 14 Milliarder Fr. har betalt og har kunnet betale de 810 Milliarder Fr. Det hævdes, at de Foranstaltninger, den franske Regering stærkest overvejer, er nye direkte Skatter efter en stærkt progressiv Skala og saaledes, at kun Arbejdere, Haandværkere og Landmænd skulde slippe for den stærke Progression i Indkomstskatten. Paa de særlig høje Indtægter skulde der yderligere lægges en anelig Særskat, — altsammen for at redde den franske Stat fra en finansiell Krise.

HVALFANGERAFTALEN

DEN internationale Hvalfangstkonference sluttede med at de Delegerede undertegnede en Aftale for Regeringerne i Sydafrika, U. S. A., Argentina, Australien, Tyskland, Storbritannien, Nord-Irland, den irske Fristat, New Zealand og Norge. Kanada og Portugal var ogsaa repræsenteret og slutter sig til Aftalen senere. Man haaber, at det vil lykkes at faa andre Stater, saasom Japan, med.

Aftalen bestemmer, at der skal være Forbud mod pelagisk Fangst i 9 Maaneder af Aaret. Undtaget fra denne Bestemmelse er det første Aar, da Sæsonen udvides med en Uge i Slutningen af Fangstsæsonen. Pelagisk Fangst af Bardehval forbydes helt nord for 40 Gr. sydl. Bredde helt til Ækvator og Forbudet gælder ogsaa nord for Ækvator f. Eks. i hele Atlanterhavet, videre i Davisstrædet, Baffin Bugten, Grønlandshavet og i det indiske Ocean. I Stillehavet gælder Forbudet Øst for 150 Gr. vestl. Længde mellem 40 Gr. sydlig Bredde og 30 Gr. nordl. Bredde og vest for 150 Gr. vest. Længde mellem 50 Gr. sydl. Bredde og 20 Gr. nordl. Bredde.

I den kommende Sæson skal Fangsttiden være fra 8. December til 15. Marts altsaa en Uge længere end i Fjor. Det tilføjes at denne Forlængelse er en særlig Indrømmelse til 7 af de Stater der deltager i Aftalen.

Den nye Overenskomst betyder ikke noget Fremstød for de norske Bestræbelser for en effektiv Begrænsning af Hvalfangsten. Den kan fra norsk Synspunkt kun forsvares med at der er etableret en international Ordning, som peger paa Nødvendigheden af Restriktioner. I Forhold til de to foregaaende Sæsoner betyder Ordningen et Tilbagekridt.

For Hvalbaadene som deltog i sidste Sæson stiller Forholdet sig saaledes, hvad Nationalitet og Byggeaar angaar.

	Norge	England	Paaoama	Tyskland	Japan	Argentin
1920					1
1924	3				
1925	6	8	2		
1926	5	2			2
1927	3		2		
1928	4	4			1
1929	23	15	6		2
1930	18	8			1
1931	1	2			
1932	9	1			
1934	1				
1935	7	3	1		
1936	11	23	2	6	11
Ialt	91	66	13	6	13

Selv om Resultatet fra norsk Synspunkt ikke er afgjort tilfredsstillende, er man dog tilfreds med at den internationale Forstaaelse er vakt for Begrænsningsspørgsmaalet; ikke mindst hilses Tysklands Deltagelse med Glæde. Der er nu skabt Opmærksomhed om denne Sag og Udviklingen vil blive fulgt med Interesse af alle Parter, der har Del deri.

NORGES STYRMANDSSTREJKE

STYRMANDS-Strejken paa 1200 norske Skibe i Sudenrigs Fart er nu effektiv. Skibene er jo spredt over alle Verdensdele, men efter Paabud fra Styrmandsforeningen som uden Hensyn til de individuelle

Kontrakter har foretaget en kollektiv Opsigelse fra 13. Juni, skal alle dens Medlemmer fra Mandag forlange Afmønstring efterhaanden som Skibene kommer i Havn, og hvor de individuelle Kontrakter ikke ligefrem sætter Bom for dette usædvanlige Kampforsøg.

Striden omfatter ca. 1600 Styrmand og Foreningen søger at varetage deres Interesse ved at forbyde Forhiring af nye Styrmand om Bord. Kun de som allerede er om Bord har Lov til at lade sig mønstre og paa de Vilkaar, som Norges Rederforbund betegner som helt uantagelige.

Der synes ikke at være Udsigt til, at Striden kan bilægges saa lige.

DØDSFALD

De danske Provinsskibsmægleres Nestor, Konsul *C. van der Hude* i Aarhus er død, 90 Aar gammel. Konsul Hude var udgaaet fra en gammel Skibsmægler-slægt, født i Svendborg, hvor hans Fader i 1851 grundlagde det Firma, Sønnen videreførte i Aarhus, hvortil han kom for 70 Aar siden. I Aarhus oparbejdede Konsul Hude en meget betydelig Skibsmægler-virksomhed, som senere overgik til Sønnen *Hj. Hude*. Seniorchefen gik stærkt op i sin Forretning og interesserede sig ikke for Deltagelse i det offentlige Liv. I mange Aar var han engelsk Vicekonsul, et Hverv, der sammen med Forretningen overgik til Sønnen, og tillige portugisisk Konsul.

DET INTERNATIONALE ARBEJDS-BUREAUS MØDE

Den 31. Maj og 1. Juni — umiddelbart før Aabningen af Aarets Arbejdskonference — var Arbejdsbureauets Bestyrelse samlet i Genève til ordinært

Kvartalsmøde. Mødet, som hovedsagelig behandlede administrative Spørgsmaal, præsideredes af den czechoslovakiske Socialminister *Jaromir Hecas*.

I Anledning af en Resolution vedtaget paa Arbejds-konferencen i 1936 angaaende Spørgsmaalet Kulindustrien, havde man allerede paa forrige Møde diskuteret Spørgsmaalet om at sammenkalde et forberedende teknisk Trepartsnøde for Kulindustrien. Ved det nu afholdte Møde blev det besluttet at et saadant Treparts-møde skulde sammenkaldes i April 1938.

I Mødet skal deltage Repræsentanter for Regeringer, Arbejdsgivere og Arbejdere samt Raadgivere fra alle europæiske og ikke-europæiske Lande med en Kulin-dustri af noget større økonomisk Betydning.

Paa Mødet vil blive diskuteret alle de Sider ved Kul-industrien som direkte eller indirekte kan tænkes at have Indflydelse paa de sociale Forhold. I denne Anledning vil det internationale Arbejdsbureau udarbejde en forberedende Rapport som fortrinsvis skal behandle Kulgrubernes geografiske Fordeling, tekniske og geologiske Forhold som indvirker paa Produktion og Ud-bytte. Følgerne af de tekniske Fremskridt, den nuværende Stilling paa Kulmarkedet, Følgerne af andre Energikilders Udvikling (Vandkraft etc.) og af nye Metoder for Udnyttelse af Kullene, Beskæftigelse og Arbejdsløshed, Lønforhold, sociale Afgifter etc.

I en Rapport som Direktøren fremlagde paa Mødet over Arbejdsorganisationens Virksomhed oplystes at Danmark, i Henhold til Rigsdagsbeslutning, nu ratificerer endnu tre Arbejdskonventioner og at det norske Storting har fattet Beslutning om at ratificere yderligere fem Konventioner.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havntrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Maj 1937

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarerings-talene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabo-landenes Havne i de forløbne 5 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1936, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Skibe	Tons	Skibe	Tons
1937	6.392	10.903.849	5.735	9.591.516
1936	5.454	9.211.553	4.941	8.091.593
Forskel	+938	+1.692.296	+794	+1.499.923

	Hamborg		Antwerpen	
	Skibe	Tons	Skibe	Tons
1937	7.067	7.858.715	4.938	8.391.416
1936	6.724	7.827.978	4.881	8.138.122
Forskel	+343	+30.737	+57	+253.294

I Tidsrummet Januar/Maj 1937 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 2.512.433 Tons og 1.200.100 Tons større end til Antwerpen.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i April Maaned 1937

I April Maaned 1937 er udført 258.211 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 3.925 t. mod 209.256 t., deraf til Danmark 7.246 t. i Marts Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	82,343
Sverige	65,720
Italien	61,205
Holland	13,420
Belgien	12,150
Norge	10,633
Alger	6,000
Danmark	3,925
Finland	2,815

258,211

Oversigt

over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Maj Maaned 1937, samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	Med Ballast
U.S.A.	18	64.539	14	4
Belgien	1	258	1	—
Brasilien	3	12.020	5	—
Kina	—	—	—	1
Danzig	1	357	1	—
Danmark	11	18.112	12	—
Tyskland	299	417.209	254	33
Estland	8	8.307	3	3
Finland	16	23.403	13	3
Frankrig	58	78.398	52	4
Grækenland	31	68.642	21	10
Storbritannien	216	376.785	154	54
Ungarn	—	—	1	—
Italien	38	106.835	31	1
Yugoslavien	14	33.482	8	1
Japan	6	39.710	4	2
Lettland	6	10.729	2	6
Litauen	1	347	1	—
Nederlandene	317	419.951	235	54
Norge	72	165.047	48	20
Panama	6	29.026	—	3
Polen	4	2.563	5	1
Portugal	3	4.448	3	—
Rusland	12	25.977	6	8
Spanien	4	10.820	2	1
Sverige	87	111.747	72	15
Ialt	1.232	2.028.712	948	224

Ialt afgaaet: 1.172 Skibe.

Skibsfarten paa Archangelsk

Siden Navigationens Aabning er Archangelsk Havn bleven besøgt af 45 Skibe, deraf 19 sovjetrussiske og 26 udenlandske. Ekspeditionen skal være god, og de fleste Baaede bleven tillastet før Liggedagens Udløb. Saaledes blev D.S. »Hector« færdiglastet 15 Døgn, D.S. »Ophir« 3 Døgn og D.S. »Silia« 2 Døgn og 14 Timer før Terminen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Maj 1937

I Maj Maaned har Antallet af Skibe med indgaaede saavel som med udgaaede Ladninger igen været større end i April Maaned d. A. Der ankom dog færre Skibe med Korn og Kulafskibningerne er endog ret betydeligt gaaet tilbage; Antallet af Skibe med disse 2 Varesorter var dog endnu betydelig højere end ifjor, derimod er Tilførslen af Trælast, som ifjor allerede var en Del mindre end i 1935, yderligere gaaet tilbage.

I Maj 1937 ankom til Rotterdam 779 Skibe (Maj 1936: 682 Skibe) med Ladninger og afgik 736 Skibe (Maj 1936: 622 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Maj 1937:	Maj 1936:
Erts	139	101
Korn	49	38
Trælast	32	39
Jordolie	38	27
Kul	45	30
Andre Ladninger	69	59

Ialt ankom med mindre Liniebaade 269 (262) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Maj 1936) og med større Liniebaade 138 (126). Yderligere ankom 372 (294) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 275 (272) mindre Liniebaade, 92 (84) større Liniebaade og 369 (266) Trampskibe, heraf 222 (158) med Kul- og KoksLadninger.

For Bunkers anløb kun 30 (45) Skibe Nieuwe Waterweg.

Rotterdamis Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg androg 33,18 pCt. mod 30,45 pCt. i Maj 1936.

I Tidsrummet Januar/Maj 1937 ankom til Rotterdam 3,608 (3,199) Skibe med Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Tidsrummet Januar/Maj 1936), heraf 1,243 (1,204) mindre Liniebaade, 615 (598) større Liniebaade og 1,750 (1,397) Trampbaade.

I samme Tidsrum udlossede Trampbaadene følgende Ladninger:

	Januar/Maj 1937	Januar/Maj 1936
Erts	683	488
Korn	290	225
Trælast	91	81
Jordolie	147	111
Kul	163	121
Andre Ladninger	376	371

»Stella Polaris« kollideret med Dynamitskib

Turistskibet »Stella Polaris« kolliderede i Fredags med Dynamitskibet »Nobel«. Der skete ikke nogen Eksplosion, men Agterskibet paa »Nobel« blev skaaret tværs over, og Skipperens Hustru blev dræbt.

En anden af de Ombordværende blev haardt saaret og kom ligesom den øvrige Del af Besætningen om Bord paa »Stella Polaris«.

I Løbet af en halv Time sank »Nobel«.

Engelske Skibskøb i Tyskland

I Underhusets Møde forleden meddelte Handelsminister Stanley paa en Forespørgsel, at engelske Firmaer siden 1. Marts 1935 i Tyskland har købt 44 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 128,053 Tons.

Ifølge Meddelelser i Pressen bliver der for engelsk Regning i Tyskland for Tiden bygget 8 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 53,900 Tons.

Salg af gamle Dampere

I de sidste Maaneder er der skabt store Formuer ved Salget af gamle Dampere i England. Der har været en saadan Efterspørgsel paa gamle Dampere, at Priserne er steget i store Spring. Et Par Eksempler taler bedst om Forholdene paa Skibsmarkedet i Dag.

Cardiff-Damperen »MacDonald«, der er paa 2907 Tons, blev for to Aar siden købt af Guardian Steamship Co. for 18,000 Pund Sterling. Den har nu skiftet Ejere til en Pris af 58,000 Pund Sterling. Den 2481 Tons store Damper »Offham« er blevet solgt for 62,500 Pund Sterling til Jugoslavien. For et Par Aar siden blev den købt for 30,000 Pund Sterling.

Masser af udenlandske Skibsredere har i den sidste Tid afgivet Bud paa engelske Dampere i Forventning om stadig stigende Fragtater; men de fleste af de Bud, der er afgivet, er blevet afvist.

De første Hvede-Skibe

Kapsejldsen mellem Hvedesejlskibene fra Australien og til England er i Aar blevet vundet af de to finske Sejlskibe »Pommern« og »Pas Sai«, der begge har anvendt 94 Dage til Rejsen.

Regler for Paa- og Afmønstring i Antwerpen Havn

Commissaire Maritime du port d'Anvers har udsendt et Cirkulære vedrørende Reglerne for Paa- og Afmønstring i Antwerpen Havn, hvori det hedder:

MINISTERE DES TRANSPORTS.
ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Police Maritime.

à MM. Les Consuls-Armateurs et Courtiers de navires. Messieurs,

J'ai l'honneur de vous prier de veiller à ce que à partir de ce jour, la déclaration, subordonnée à l'autorisation de sortie, prévue à l'alinéa 2 de l'article 30 de l'Arrêté Royal du 10 septembre 1929, et dont la déposition doit être faite entre mes mains dans les 24 heures avant le départ, indique le nombre des passagers, à l'arrivée et au départ, ou porte le mention «pas de passagers», suivant le cas.

Rappelant ma circulaire du mois de 1936, j'attire une fois de plus votre attention sur la teneur de l'art. 50 du même A.R. et l'art. 52 de l'A.R. du 5 juin 1928.

Art. 50.—Tout capitaine de navire est tenu de remettre au Commissaire Maritime, au moins douze heures avant son départ d'un port belge, la liste de toute personne étrangère à l'équipage qui s'embarque à bord de son navire. Il doit également compléter d'urgence cette liste si, après sa remise, de nouveaux passagers se présentent à l'embarquement.

Art. 52.—Sera puni d'un emprisonnement de trois jours à trois mois et d'une amende de vingt six francs à trois cent franc ou d'une de ces peines seulement, à moins qu'une sanction plus forte ne résulte de l'application d'une loi particulière, tout capitaine ou homme d'équipage qui aura contrevenu aux lois et règlements de police maritime.

Lydighedsnægtelse til Søs

For den stedlige Politiret i Westham i England har i disse Dage været behandlet en Sag om Lydighedsnægtelse til Søs, der paa Grund af sin principielle Karakter har almen Interesse. Sagen forholdt sig saaledes: En engelsk Passagerdamper, der var løbet paa en Mine ved den spanske Kyst, var søgt ind til en Nødhavn for at faa Skaden udbedret. Da dette var sket og Skibet havde faaet udstedt et Sødygtigheds-certifikat af Brit. Lloyd, vilde det fortsætte Rejsen. Men nu forlangte Maskinpersonalet en Ekstrabetaling af 5 £ for den resterende Del af Rejsen — en ganske kort Tur — med den Motivering, at Skibet ikke var sødygtigt, og kort efter meddelte deres Tillidsmand, at Folkene overhovedet ikke, selv om de fik Ekstrabetaling, vilde gaa med videre, men forlangte at blive afmønstrede. Kaptajnen overtalte Folkene til at blive om Bord, viste Sødygtigheds-certifikatet og lovede at betale det forlangte Beløb. Men da Skibet skulde afgaa, vægrede alligevel en Del af Mandskabet sig ved at fortsætte, saa Kaptajnen maatte afmønstre dem og tage nye Folk. Retten i Westham dømte de genstridige Søfolk til 6 Ugers Tvangsarbejde og i Dommen anførtes, at Lydighedsvægring til Søs var en af de værste Forbrydelser en Sømand kunde begaa. Tilfældet er saa meget alvorligere, som ingen nogensinde før havde tvivlet om et af Lloyds Certifikaters Værdi. Det er overraskende, sagde Dommeren, at finde britiske Søfolk, der indtager en saadan Holdning, der staar i skarp Modsætning til de stolte Traditioner indenfor den engelske Handelsskibsfart. Det drejer sig jo simpelthen om intet mindre end Mytteri.

Nyt Silo-Arbejde til Christiani & Nielsen, Buenos Aires

Christiani & Niensens argentinske Afdeling i Buenos Aires har ved den første af de tre Licitationer, der er afholdt vedrørende Udførelsen af nationale Siloer i Argentina, faaet overdraget Bygningsarbejderne ved Siloen i Villa Constitution.

Siloens Kapacitet er 55.000 t. Korn og Kontraktsummen ca. d. Kr. 3.500.000.

Stort Dæmningsanlæg i Portugal overdraget Højgaard & Schultz

Firmaet Højgaard & Schultz, København, har fornyligt sluttet Kontrakt om et nyt, stort Arbejde i Portugal. Det drejer sig om Opførelsen af en Spærredæmning i Vale de Gaio, ca. 120 km Sydøst for Lissabon.

Dæmningen kommer til at ligge ca. 2 km ovenfor Xamaraflodens Udløb i Rio Sado-Floden og faar følgende Hoveddimensioner: Højde 56 m, Bredde 195 m og Længde 370 m. Dæmningen udføres i Hovedsagen af Sten og Jord med en Tætningskerne af Beton og Murværk. De til Dæmningsanlægget hørende Hovedvandingskanaler, Akvædukter og Tunneler faar en samlet Længde paa ca. 36 km.

Naar Dæmningen staar færdig, vil man kunne overrisle Floddalens Marker i et Omfang af ca. 6000 Tdr. Land og indvinde disse til Risdyrkning.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING ★

Priserne paa Kornmarkedet ligger stadig svingende, og den Usikkerhed, der gør sig gældende med Hensyn til det fremtidige Prisniveau, har haft en uheldig Indvirkning paa Købernes Lyst til at binde sig for fremtidige Engagementer.

River Plate Markedet har kun vist ringe Interesse for Tonnage, og Raterne har været tilbøjelig til at falde. Sidste Slutninger ligger omkring 33/3—33/6 n.a. San Lorenzo til fuld U.K. Juli Lastning. Til Danmark er sluttet stor Baad til 34/1, ligeledes for Juli Lastning. Til Northern Range og St. Lawrence findes ingen definitiv Forretning, hvorimod der søges Skibe til Pacifickysten for August/September Lastning til omkring 35/- à 37/6.

De øvrige Kornmarkeder viste heller ikke større Interesse for Tonnage. Australien var blokket for definitiv Forretning, men Rederne var villige til at slutte til 15/- over Minimalraten. Majs fra Sydafrika sluttedes for Juli Lastning fra Cape Town til U.K. Continent til 32/-, Option St. Lawrence til 33/3. Fra Beira blev betalt 35/3 til U.K. og 36/6 til St. Lawrence, August. Montreal Afskiberne fik Tonnage til 2/9 pr. Qr. til U.K., hvilket som bekendt er Minimalraten, og der kan stadig placeres Tonnage Juni/September Lastning til denne Fragt.

Paa de øvrige oversøiske Markeder begynder Sommerstilheden efterhaanden at gøre sig gældende. Der søges stadig Tonnage for Scrap fra Northern Range til U.K. til 26/- for mindre Skibe, 25/6 for stor Tonnage. Til Japan er sluttet tidlig Juli Baad fra Gulfen til 38/6, og Juli/August Tonnage til 38/- paa sædvanlige f.i.o. Betingelser. Cuba sluttede tidlig paa Ugen for Sukker til U.K. Continent til 26/6 p.p. U.K. 6d. mindre, men indikerer nu kun 26/- til fuld U.K. Continent, Juli/August. Træ fra Canada betaler omkring 90/- à 95/- for deals, afhængig af Størrelse, Position, Laste- og Lossehavn. Flere store Baade er sluttet fra Newfoundland for Pulpwood til 72/6 paa f.i.o. Basis.

Nordpacifickmarkedet er stadig trevent. Det synes som om Befragterne foretrækker at dække deres Behov paa Timecharterbasis. Paa Certepartibasis er sluttet British Columbia/U.K. til 37/6, hvilket kan gentages.

I Transpacifickarten noteres omkring £11,000 for 430,000 cbft. bale Baade til Shanghai og ca. £12,000 for Baad af lignende Størrelse til een Havn Philipinerne. Til Sydafrika er sluttet en 430.000 bale Baade til £16,000 Netcharter.

Østens Markeder er næsten livløse. Der noteres stadig en Ladning Soyabønner for Juli/August Lastning, for hvilken Ladning Tonnage har været fast fremme til 40/-, men Befragterne vil kun betale 37/6. Ris fra Saigon er sluttet for en Mellestørrelse Baad til 45/6, Basis Dakar-Bordeaux-Rotterdam Range, Juli/August Lastning. 4.000 Tonner er sluttet til 4—5 vestafrikanske Havne til omkring 50/-. For 8.000

Tonnere noteres Saigon/fransk Atlanterhavskyst 43/9. Anthracite er sluttet fra Port Campha og/eller Hongay til Celle og Bayonne til 43/- for 6.000 Tonner, og Befragterne noterer for stor Tonnage August-September 41/- til 2 franske Atlanterhavshavne.

De indiske Markeder er livløse. Befragterne indikerer 40/- for Linseed og/eller Kerner fra Madras-kysten til U.K. Continent, men tilsyneladende er Forretningen ikke positiv. Fra Vizagapatam er sluttet Tonnage for Erts til 32/- til U.K. Continent, ligesom der søges en Baad til U.S.N.H. til 35/-.

Det sydafrikanske Kulmarked, som hidtil har ligget meget stramt, synes at flove noget af. Grunden til den store Faldhed var den, at de forskellige Bunkerstationer i Rødehavet, Indien og Ostindien var stærkt pressede for nye Forsyninger, men det synes nu, som om i hvert Tilfælde en Del af disse Bunkerstationer har faaet Kul fra Nordkina til relativ billig Rater, og det mest paatrængende Behov er derfor dækket. Sidste Slutning var Durban/Sabang 18/-.

Paa de europæiske Markeder har Udsvingene heller ikke været store. Det er stadig, i hvert Fald hvad skandinaviske Redere angaar, Trælastmarkederne, der samler størst Interesse. Efterspørgselen er tilfredsstillende, og Rateniveauet synes at tendere imod fortsat Stigning. Der betales omkring 17/6 à 20/- over Minimalraten fra Østersøen. Fra Hvidehavet har været betalt helt op til 25/- i Præmie.

Kulmarkedet er stadigvæk fast, men Stemforholdene er vanskelige. Wales/Buenos Aires har betalt 14/6, Wales Port Said 14/-, og Østkyst, god, dansk Havn er sluttet til 7/3 med hurtig Losning.

Middelhavet er roligt med uforandrede Rater. Fra Sortehavet er Russerne aabne for Tonnage for Kul til U.S.N.H. til 20/-, og samme Rate noteres for Erts.

Der er stadig god Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis, og som nævnt ovenfor, synes specielt Pacifickyst-Befragterne i Øjeblikket at interessere sig for denne Befragtningsform. Der er sluttet en lang Række Baade med Levering forskellige Steder, der skal laste paa Pacifickysten til saavel Østen, Australien, Sydafrika og Europa. De betalte Rater har naturligvis varieret efter Størrelse, Levering- og Tilbageleveringshavn. Vi skal anføre enkelte af disse Slutninger. 9.100 Tons Motorbaad 10/6, 5/7 Maaneder, Levering Japan, Tilbagelevering Østen eller Australien. 8.700 Tons Motor, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Østen via Nordpacifick, 11/-. 7.800 Tons Motor, Levering og Tilbagelevering Pacifickysten een transpacifick Rundrejse, \$2.75. Endelig sluttedes 9.500 Tons Damper, Levering Japan via Nordpacifickysten, Tilbagelevering Australien, 10/-, og for lignende Forretning har en noget mindre Baad faaet 10/6.

I Vestindiafarten er der kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage. Værdien af 4.000 Tonner ligger stadig omkring \$2.25. Med Levering paa denne Side er sluttet 7.500 Tons Motorskib via U.S.N.H., Tilbagelevering Østen til den gode Rate af 9/3.

»Atlantide« beskadiget ved Kollision

Den britiske Damper »Pilton« havde, da den skulde skifte Ankerplads, en Kollision med den danske Yacht »Atlantide«. Begge Skibe blev beskadiget.

Yachten »Atlantide«, der tilhører Billedhugger V. Jarl, er en 3-mastet Skonnert med Hjælpmotor, der for en Maanedes Tid siden forlod København efter ca. et Aars Ophold i danske Farvande. Den er paa 280 Brutto-Registertons.

Havneanlægget ved Funchal

Firmaet Højgaard & Schultz, København, der bygger den store Dækmole i Funchal, har, som Resultat af et til den portugisiske Regering stillet Forslag om Forstærkning af Stenkastningen, hvorpaa Molen er bygget, faaet

overdraget Udførelsen af dette Arbejde, hvis Værdi beløber sig til henimod 1 Mill. Kr.

Havnearbejdet skrider iøvrigt programmæssigt frem, og den allerede færdige Del af Bølgebryderen har bestaaet en god Prøve under den forløbne Vinters Storme.

Handelsskibe som Krigsskibe

Præsident Roosevelt har anmodet Kongressen om en øjeblikkelig Bevilling paa 10 Mill. Doll. og senere yderligere 150 Mill. til Handelsflaaden.

Pengene skal stilles til Raadighed for Rederierne i Form af langfristede Laan paa indtil 75 pCt. af Byggesummen. Regeringen vil sikre sig Kontrolretten over Skibene, der skal bygges saaledes, at de i givet Fald skal anvendes som Krigsskibe.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

IDBORG

VEJLE

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

der dog ikke Konti for Skibe, hvis Besætninger ikke har været i Risiko hele Aaret, idet der paa disse vil fremkomme Saldi i de paagældende Medlemmers Favør.

Statens Tilskud i Henhold til Ulykkesforsikringslovens § 75 til Præmien for de Medlemmer, hvis Aarsindtægt berettiger til saadant Tilskud, beløber sig til ialt Kr. 11,644.57.

Afdelingens Regnskab slutter med en Saldo i Medlemmernes Favør af Kr. 26,678.72. Ifølge Vedtagelse paa del den 25. Maj 1937 afholdte Repræsentantskabsmøde, hvor paa Regnskabet enstemmigt godkendtes, vil de ved Konti-afslutning fremkommende Saldi være at afvikle med Medlemmerne, hvorved Saldoen paa Afdelingens Regnskab udlignes.

Korsør Bjergelav

Som man vil huske, opstod der i Vinter en Strid mellem Svitzers Bjergnings-Entreprise og Korsør Bjergelav i Anledning af, at Lavet gjorde Krav paa en større Part af Bjergelønnen for norsk M/S »Katy«, ved hvis Bjergning dets Medlemmer assisterede, end Svitzer fandt rimeligt. Det faldt navnlig Svitzer for Brystet, at der fremkom Krav fra Folk, der vel var Medlem af Lavet, men som ikke havde deltaget i Bjergningen. Striden er nu for saa vidt bilagt, som Svitzer har stillet til Disposition for Korsør Bjergelav et Beløb af ca. 20,000 Kr. som deltes Andel af Bjergningssummen. Men samtidig har Svitzer opsagt sin Kontrakt med Lavet til Ophør i Juni 1938.

»Lysaker«s Hævning

Efter et Par Maaneders ihærdigt Arbejde, der dog ofte har været afbrudt af stormfuldt Vejr, er det nu lykkedes Svitzers »Bjørn« med Assistance af Stensfiskerfartøjet »Rota« af Aalborg, som Svitzer har lejet, at faa oplossen den ud for Esbjerg sunkne Damp »Lysaker«s Ladning. »Lysaker« kolliderede, som det vil erindres, i Marts Maaned under tæt Taage med D. F. D. S. Damp »A. P. Bernstorff« og gik til Bunds. Ladningen er oplossen i Esbjerg,

og det er muligt, at Assurandørerne vil lade afholde Auktion over de 1200 Tons Brosten.

Løftepontonerne »Odin« og »Thor« vil, saa snart de er færdige med »Frieda« ved Hundested, gaa til Esbjerg for at paabegynde Hævningen af »Lysaker«. Dette Arbejde kan under rolige Vejrforhold afsluttes paa omkring 5—6 Dage.

PERSONALIA**Dødsfald**

Helsingørs ældste Lods Johannes Rasmussen, der har været ansat i Helsingør Lodseri fra 1880 til 1906 og derefter som Hjælpeleds, er død, 81 Aar gammel.

Ledige Lodsstillinger

Fæmø Lodseri. Raagø Lodsstation. Ansøgningsfristen udløber den 30. Juni d. A.

Sønderborg Lodseri. Ansøgningsfristen udløber den 20. Juni d. A.

Københavns Lodseri. Ansøgningsfristen udløber den 30. Juni d. A. Fortrinsvis Adgang til at komme i Betragtning har Navigatører med Skibsførerbevis, og som ikke er fyldt 32 Aar.

Skriftlig Ansøgning med fornødne Oplysninger indsendes under Adresse: Lodsdirektøren, Overgaden o/V 60. København K., hvor nærmere Oplysninger kan indhentes.

Lodsdirektoratet, den 2. Juni 1937.

POSITIONSLISTE PR. 16. JUNI 1937**A**

s.s. *Aalborg* afg. Goole 14.6.
s.s. *Aarø*, Teilman-Thomsen, afg. Leningrad 6.6.
s.s. *Aarø* afg. Rotterdam 5.6. til Lisbon.
s.s. *Aase* pass. Hirtshals 9.6.
m.t. *Aase Mærsk* pass. Magellan St. 27.5. p. R. t. La Libertad.
s.s. *Absalon* ank. Amsterdam 2.6.
m.s. *African Reefer* afg. Santos 2.6. til Hamburg.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Finisterre 12.6. for Port Said udg.
s.s. *Agnete* afg. Wiborg 8.6. til London.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Leith 2.6. til Archangel.
s.s. *Alabama* ank. Santos 13.6.
s.s. *Alf* ank. Sunderland 10.6.
s.s. *Alfa* ank. Watchet 10.6.
s.s. *Algarve* afg. Gdynia 15.6. til Kbhvn.
s.s. *Alice* ank. Ventpils 6.6.
m.s. *Almena* afg. New York 10.6. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Rotterdam 13.6. for Southampton udg.
s.s. *Allsund*, Andersen, afg. Gdynia 5.6. til Montevideo, pass. Start Point 10.6.
m.s. *American Reefer* ank. Santos 8.6.
m.s. *Amerika*, Borch, ank. Kbhvn. 6.6.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Hamburg 6.6.
s.s. *Anna* ank. Tyne 11.6.
m.s. *Anna Mærsk* ank. New York 6.6. p. R. t. Cebu.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. St. Nazaire 8.6. for Charleston udg.
s.s. *Anne* afg. Kbhvn. 9.6. til Helsingør.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 26.5 til Moss.
m.s. *Arizona* ank. Kbhvn. 9.6.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Tampa 3.6. til Antigua.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. San Pedro 7.6. til Kobe.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Shanghai 13.6. udg.

s.s. *Asko*, Hansen, ank. Kbhvn. 13.6.
s.s. *Aslaug* afg. Foundiougne 4.6. til Caronte.
m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Yokohama 1.6.
s.s. *Astra* afg. Puerto Tarafa 9.6. til New York.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Finisterre 14.6. p. R. t. Nantes.
m.s. *Australian Reefer* afg. Clyde 5.6. til West Indies.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. New Orleans 6.6. udg.
s.s. *Avance* afg. Methil 8.6. til Kbhvn.

B

s.s. *Belgien* ank. Danzig 9.6.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Amsterdam 5.6.
s.s. *Bergenshus* afg. Bergen 14.6. til Aalesund.
s.s. *Bes* pass. Hammershus 16.6.
s.s. *Betty* ank. Malta 7.6.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Baltimore 3.6. til St. John's (NF).
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Sete 14.6.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Archangel 12.6.
s.s. *Birgitte* ank. Immingham 9.6.
s.s. *Bodil* pass. Dunnet Hd. 11.6. p. R. t. Nørersundby.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Harlingen 13.6.
m.s. *Boringia*, Vøring, ank. Kbhvn. 10.6.
m.s. *Bornholm*, H.-Petersen, afg. Buenos Aires 29.5.
s.s. *Bothal*, fung. Pedersen, ank. London 11.6.
s.s. *Brasilien* ank. Buenos Aires 12.6.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Helsingør 5.6. p. R. t. Santos.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Rio Janeiro 13.6.
s.s. *Britta* ank. Antwerpen 5.6.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Albany 10.6. til Gdynia.
s.s. *Brynhild* ank. Danzig 7.6.

C

m.s. *California* afg. Santos 10.6. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Seattle 8.6. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Dungeness 3.6. p. R. t. Santos.
s.s. *Carmen* pass. Southend 10.6. p. R. t. Immingham.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 6.6. til Tampico.
s.s. *Charkow* ank. Sfax 11.6.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15.8.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	454,25	AMSTERDAM.....	250,00
BERLIN.....	182,00	STOCKHOLM.....	115,85
PARIS.....	20,30	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,70	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,10	PINAG.....	15,95
ROM.....	24,15	WARSAWA.....	86,50

m.s. *Chastine Mærsk* pass. Los Angeles 4.6. p. R. t. New York.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Amsterdamisland 13.6. for Sydney udg.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Fremantle 29.5. til London.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Montreal 15.6.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Dakar 6.6. til Antwerpen.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Dakar 4.6. til Rufisque.
 s.s. *Christiansborg* ank. Bjørkø 12.6.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Aalborg 8.6. til Kolding.
 s.s. *Clara*, Johansen, pass. Skagen 14.6. p. R. t. Odense.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Auckland 8.6.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Swansea 27.5. til Montreal.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Kbhvns. Rhed 15.6. p. R. t. Tunis.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 15.6.
 s.s. *Dagmar* pass. Ushant 5.6. p. R. t. Sevilla.
 s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbuttel 11.6. p. R. t. Bremen.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Rashin 13.6. hjg.
 m.s. *Danmark* forv. ank. Chanen Haven v/London 15.6.
 s.s. *Delaware* afg. New York 3.6. til Oslo.
 s.s. *Dorrit* afg. Gibraltar 10.6.

E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Helsingør 5.6. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Ebro* ank. Viborg 11.6.
 s.s. *Edith* ank. Valencia 5.6.
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Dakar 9.6.
 s.s. *Effe Mærsk* pass. Barry Is. 2.6. p. R. t. Port Lyantey.
 s.s. *Egholm* afg. Aarhus 14.6. til Gdynia.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Santos 27.5. til Rotterdam.
 m.s. *Eleonora Mærsk* pass. Panama 1.6.
 s.s. *Elisabeth* pass. Helsingør 5.6. p. R. t. Karlsborg.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Liverpool 11.6.
 s.s. *Ellen* ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Ellensborg* ank. Boston Linc. 5.6.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Pugwash 11.6.
 s.s. *Else* afg. Stockholm 10.6. til Raumo.
 s.s. *Emanuel* forv. ank. Wisbech 15.6.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Swansea 10.6.
 m.l. *Emma Mærsk* ank. Suez 7.6.
 s.s. *Energi* ank. Wisbech 12.6.
 s.s. *Enigheden* ank. Le Legue 6.6.
 s.s. *Erik Boye* ank. Trangsund 8.6. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Erna* afg. Liverpool 26.5. til Pointe-a-Pitre.
 m.s. *Erria*, Dahl, ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Erindring* ank. Groningen 13.6.
 s.s. *Ester* ank. Wiborg 8.6.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Huelva 8.6.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Helsingør 12.6.
 s.s. *Estrid* afg. Fort de France 5.6.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas 9.6. for London hjg.

F

m.s. *Tacoma* pass. Colon 26.3.
 m.s. *Fano* pass. Helsingør 7.6. p. R. t. Færøerne.
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Archangel 13.6. til Grimsby.
 s.s. *Finland* pass. Helsingør 10.6. p. R. t. Danzig.
 m.s. *Fionia*, Kolls, pass. Messina 12.6. for Marseilles hjg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Hanstholm 14.6.
 s.s. *Frankrig* ank. Grangemouth 10.6.
 s.s. *Fredensborg* ank. Hull 12.6.
 s.s. *Frederiksborg* ank. St. Louis du Rhone 13.6.
 s.s. *Freja* pass. Spurn Hd. 9.6. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Frida* afg. Corral 10.6. til New York.
 s.s. *Frode* i Dok i Aalborg siden 11.6.
 s.s. *Fylla* ank. Klaipeida 7.6.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 14.6.
 s.s. *Georgia* afg. Norfolk, Va. 13.6. til Houston.
 s.s. *Gerd* ank. Leith 5.6.
 s.s. *Gerda* afg. Gdynia 8.6. til Visby.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Grimsby 10.6.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Balboa 4.6. p. R. t. New York.
 s.s. *Gorm* afg. New Orleans 12.6. til Norfolk, Va.
 s.s. *Grete* ank. Aalborg 8.6.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 3.6.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Kirkcaldy 12.6.

s.s. *Gudena* pass. La Coubre 11.6. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Gudrun* ank. Riga 4.6.
 s.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 22.5. til Bandar Affas.
 s.s. *Gunhild* pass. Dover 11.6. p. R. t. Island.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Sharpness 10.6.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 5.5. til Saigon.
 s.s. *Gyda* ank. Hull 9.6.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Great Yarmouth 10.6.
 s.s. *Halfdan* ank. Bordeaux 14.6.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Archangel 12.6.
 s.s. *Hanne* ank. Hull 10.6.
 s.s. *Hans Broge* pass. Gibraltar 5.6. p. R. t. Kalunborg.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 16.6.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Maracaibo 30.5.
 s.s. *Harald* ank. Danzig 13.6.
 s.s. *Harriet* ank. Hamburg 9.6.
 s.s. *Helene* ank. Rouen 9.6.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Aden 11.6. til Abadan.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Kbhvn. 27.5. til Leningrad.
 m.s. *Herdis* ank. Tyne 10.6.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Rotterdam 10.6.
 s.s. *Hilde* ank. Riga 7.6.
 s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 14.6.
 s.s. *Holland* pass. Skagen 8.6. p. R. t. Grangemouth.
 s.s. *Horsia* ank. Kbhvn. 8.6.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Gdynia 9.6.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Liverpool 12.6. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Nakskov 11.6.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Bordeaux 8.6.
 s.s. *Inger Toft* ank. Ushant 14.6.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Åbo 3.6.
 s.s. *Inger* afg. Zeebrugge 9.6. til Aalborg.
 s.s. *Irene Maria*, Ewert, afg. Birkenhead 11.6.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Istanbul 13.6.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Rouen 14.6.
 s.s. *Ivar* afg. Newfahrwasser 9.6. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 13.6.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Murmansk 2.6.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Danzig 13.6.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Corpus Christi 26.5. til Göteborg.
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Guardafui 11.6. for Aden hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Malmø 8.6. til Haukipudas.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Archangel 1.6.
 s.s. *Johanne* ank. Rouen 7.6.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Trapani 31.5.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 14.6.
 s.s. *Jonna* afg. Santos 23.5. til Hamburg.
 s.s. *Juliane* ank. Bjørneborg 5.6.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 9.6. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Swansea 10.6.
 s.s. *Jytte* pass. Ushant 31.5. p. R. t. Carunna.
 s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 15.6.

K

s.s. *Kentucky* afg. Oslo 28.5. til Portland, Me.
 s.s. *Kai*, Friis, ank. Brest 14.6.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Colombo 29.5.
 s.s. *Karen* afg. Sunderland 9.6. til Aarhus.
 s.s. *Karen Toft* afg. Kbhvn. 14.6.
 s.s. *Karla* afg. Leghorn 6.6. til Liverpool.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 12.6.
 m.l. *Katrine Mærsk* ank. Balboa 5.6.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Helsingør 6.6. til Kalmar.
 s.s. *Kentucky* afg. Oslo 28.5. til Portland Me.
 s.s. *Kirsten* ank. Hull 10.6.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Eastham 11.6. til Grangemouth.
 s.s. *Kjøbenhavn* afg. Leningrad 13.6.
 s.s. *Knud* afg. Preston 15.6. til Antwerpen.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Tyne 9.6. til Kolding.
 s.s. *Knut* pass. Hanstholm 4.6. p. R. t. Stangate.
 s.s. *Kongea* pass. Helsingør 8.6. p. R. t. Kratzwieck.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Penang 10.6. for Colombo hjg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Dakar 6.6. til Marseilles.
 s.s. *Laura* afg. Zeebrugge 30.5. til Santos.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Lisbon 2.6.
 s.s. *Leza Mærsk* afg. Garston 11.6. til Kristianssand.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Philadelphia 3.6. til Swansea.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Port Centil 2.6.
 s.s. *Lilleborg* afg. Rouen 12.6.
 s.s. *Lilian* ank. Helsingør 5.6.
 s.s. *Lily* ank. Borge 4.6.
 s.s. *Linda* pass. Helsingør 10.6. p. R. t. Plymouth.
 s.s. *Lise* pass. Dover 10.6. p. R. t. Granton.
 s.s. *London* afg. Leningrad 7.6.
 s.s. *Lotte* afg. Brest 2.6. til Corunna.
 m.s. *Louisiana* afg. Bergen 20.5. til River Plate.
 m.s. *Lundby*, Lohse, pass. Panama 1.6. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Lynæs* pass. Fornæs 15.6.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Nordenham 3.6. til St. Pierre (Miq.).
 s.s. *Magnus* ank. Klaipeda 11.6.
 s.s. *Maine* ank. Chester 14.6.
 s.s. *Maja* ank. Hull 10.6.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Saigon 11.6. for Singapore hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Leningrad 13.6.
 s.s. *Margrete* ank. Preston 6.6.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 14.6.
 s.s. *Marianne* ank. Lemvig 7.6. p. R. t. Skive.
 m.t. *Marie Mærsk* pass. Beachy Hd. 6.6. p. R. t. Las Piedras.
 s.s. *Marie Toft* afg. Port Talbot 10.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Boucau 11.6. til Setubal.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 3.6.
 m.s. *Marocco* afg. Lissabon 14.6. til Kbhvn.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Leningrad 13.6.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Philadelphia 27.5. til Hull.
 s.s. *Marx* pass. Hirtshals 10.6. p. R. t. Königsberg.
 s.s. *Maryland* afg. Madeira 8.6. til Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Ardrossan 11.6.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Aden 12.6. for Colombo udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 9.6.
 s.s. *Mette* afg. Emden 14.5. til Table Bay.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Sabang 16.5. til Bangkok.
 s.s. *Minsk* ank. Cadiz 12.6.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Gdynia 11.6. til Ghent.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Lødingen 12.6. syd.
 s.s. *Najaden* afg. Kotka 5.6. til St. Louis (Rhône).
 s.s. *Nancy* ank. Hartlepool 10.6.
 s.s. *Nerma* pass. Barry Is. 8.6. p. R. t. Malta.
 s.s. *Nevada* afg. forv. Nakskov 16.6. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Maulmain 5.6. til Channel.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 30.5. til Cebu.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Swansea 10.6.
 s.s. *Niobe* ank. Oporto 5.6.
 s.s. *Norco* pass. Barry Is. 31.5. p. R. t. Archangel.
 m.s. *Nordbo* afg. Wallaro 18.5. til Manchester
 s.s. *Nordborg* pass. Kbhvn. 11.6.
 s.s. *Nordby* afg. London 11.6. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* pass. Start Pt. 26.5. p. R. t. Los Angeles
 m.s. *Nordfarer* afg. Vancouver 3.6. til Taku Bar.
 m.s. *Nordhavet* afg. Manila 19.5. til Los Angeles & New York.
 m.s. *Nordhval* afg. Coos Bay 10.6. til Longview.
 m.s. *Nordkap* pass. Fame Point 9.6. p. R. t. Three Rivers.
 s.s. *Nordlys* afg. Santos 9.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Nordpol* afg. Aberdeen (Wash.) 7.6. til Taku Bar.
 m.s. *Normandiet*, H.-Petersen, afg. Para 12.6.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 15.6.
 s.s. *Olaf* ank. Aabenraa 12.6.
 s.s. *Olga* ank. Antwerpen 9.6.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Frederikshavn 8.6.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Santos 12.6.
 m.s. *Oregon* afg. Bahia 6.6. til Madeira.
 s.s. *Orion* afg. Puerto Tarefa 7.6. til New York.
 s.s. *Oslo* ank. West Hartlepool 9.6.
 s.s. *Otto Petersen* afg. New York 30.5. til London.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Calais 10.6. til Gamla Karleby.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Danzig 5.6.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Aden 10.6. for Singapore udg.
 s.s. *Paris* ank. Oslo 11.6.
 s.s. *Paula* pass. Hammershus 8.6. p. R. t. Åbo.
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, pass. Cape Agulhai 13.6. for Las Palmas hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 10.6. til New York.
 s.s. *Polly* afg. Kbhvn. 7.8. til Yxpila.
 s.s. *Poul Møller*, Schroder, afg. Hammerhavn 16.6.
 s.s. *Prins Knud* afg. Odense 10.6.

R

s.s. *Randi* ank. Marseilles 6.6.
 s.s. *Riga* afg. Hobro 15.6. til Leningrad.
 s.s. *Rigmor* ank. Limerick 7.6.
 s.s. *Rikke* pass. Hammershus 8.6. p. R. t. Riga el. Klaipeda.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Aalborg 5.6.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 14.6.

s.s. *Robert* afg. Sundsvall 7.6. til Torneå.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Calcutta 3.6. til Aden.
 s.s. *Rosenborg* ank. London 14.6.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 15.6. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Port Said 30.5. til Suez.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Trenton 13.6.
 s.s. *Sigrun* ank. Kbhvn. 14.6.
 s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 12.6. til Antwerpen.
 s.s. *Sejrø*, Brockmann, afg. Cadiz 9.6.
 s.s. *Sessa* afg. New York 10.6. til Guayaquil.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Cape of Good Hope 11.6. for Las Palmas hjg.
 s.s. *Signe* afg. Leith 8.6. til Skagen.
 s.s. *Sigrud* afg. Gdynia 7.6. til Ekenäs.
 s.s. *Silkeborg* ank. Huelva 4.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Grangemouth 11.6.
 s.s. *Skagerak* ank. Wisbech 5.6.
 s.s. *Skandia*, 0,36 N. 45,13 W.
 s.s. *Skjold* ank. Danzig 14.6.
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 13.6.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 13.6.
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Ardrossan 9.6.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Gibraltar 8.6. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Sophie* ank. Hamina 6.6.
 s.s. *Stadion II* afg. Oslo 12.6. til Skien.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Sydney 12.6. til Gdynia.
 s.s. *Stella* ank. Immingham 6.6.
 m.s. *Stensby*, Eggers, forv. ank. Tsingtao 15.6.
 s.s. *Stjerneborg* afg. Noumea 13.6.
 s.s. *Stockholm* ank. Leningrad 10.6.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bordeaux 5.6. til Saffi.
 s.s. *Svanhild* ank. Svanö 14.6.
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 14.6. til Manchester.
 s.s. *Svava* ank. Dok i Kbhvn. 5.6.
 s.s. *Svend Pii* ank. Frederikshavn 6.6. p. R. t. Hamina.
 s.s. *Søborg* ank. Helsingfors 12.6.

T

s.s. *Taarnholm* ank. København 15.6.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. San Pedro 8.6.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. New York 2.6.
 s.s. *Teddy* afg. Tyne 10.6. til Danmark.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Faxe Ladeplads 15.6. til Memel.
 s.s. *Tekla* ank. Leith 11.6.
 s.s. *Tennessee* afg. Newfahrwasser 11.6. til Boston.
 s.s. *Thyra* afg. Zeebrugge 9.6. til Skuru.
 m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 3.6. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Tomsk* afg. Antwerpen 11.6. til Casablanca.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Antwerp 10.6. udg.
 s.s. *Tove* pass. Helsingør 6.6. p. R. t. Åbo.
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. Rotterdam 11.6.
 s.s. *Transporter* afg. Boness 8.6. til Nørresundby.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Bergen 16.6. til River Tyne.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 15.6.
 s.s. *Tula* afg. Swansea 14.6. til Esbjerg.
 m.s. *Tunis* ank. Marseille 14.6.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, forv. ank. London 16.6., derefter Hamburg og Kbhvn.

U

s.s. *Uffe* ank. Liverpool 12.6.
 s.s. *Ulla* uass. Barry Is. 9.6. p. R. t. Santos.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Amsterdam 4.6.
 s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 3.6.

V

s.s. *Valborg* ank. Limerick 8.6.
 s.s. *Venus* ank. Kbhvn. 8.6.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 2.6.
 s.s. *Viborg* afg. Saffi 10.6.
 s.s. *Viola* pass. Dunnet Hd. 10.6. p. R. t. Burntisland & Oslo.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 23.5. til Buenos Aires.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 15.6. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Bunbury 2.6.
 s.s. *With. Colding* ank. Burntisland 9.6.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 11.6. til Rotterdam.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 14.6.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Trapani 4.6.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Weioli Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmald"
Amaliegade 38**M. B. COHN**TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (8 lines)
Vinkeco

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/S D. EKLOF & Co. A/SSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

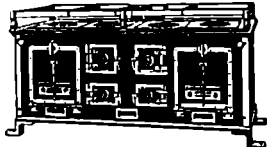
This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinlen 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 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 almærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder 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. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton. dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandaflifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Løstning: Losning og Løstning besørjes 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. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderkavnen 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 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sellskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. 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 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstatister af 1903 midlertidig forløbet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Løstning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydejok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellieckajalen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Bolværker 6,9 m, i Qasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegtholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Oods 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 Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

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

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr.. Bugsering af Sellskibe 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 besørjes Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydejokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opbevaring 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), 9 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Vain) 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

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 Fyrskitet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Løstning til faste Takster. 2 af Svitzer's Bjergnølgadampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderes Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Kende 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. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sellsk. 24 Øre, Sellsk. med Hjælpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værefgift: Moderat. Bugserdamp, ulorødt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Løstn. besørjes 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 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Løstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 26

TORS DAG 24. JUNI 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN

Den franske Regeringskrise er nu blevet løst, og det ser ud til, at de urolige Forudannelser dog ikke skal blive til noget. Det nye Ministerium adskiller sig ikke i væsentlig Grad fra det foregaaende, og det bliver ikke nogen let Opgave især for den franske Finansminister at finde en Løsning paa de talrige Problemer, der straks melder sig. Hvordan den udenrigspolitiske Udvikling vil forme sig er ogsaa vanskelig at sige.

Hertil kommer nu ogsaa Uroen i Anledning af, at den tyske Udenrigsminister von Neuraths bebudede Besøg i London er blevet aflyst. Det er yderst beklageligt, set fra et internationalt Synspunkt, og Situationen i Spanien synes nu igen at skulle give Anledning til alvorlige Bekymringer.

— Det er sagt før, og kan kun gentages her, at saalænge Borgerkrigen i Spanien fortsættes, vil der være et saa alvorligt Uromoment til Stede, at Faren for internationale Forviklinger hvert Øjeblik kan melde sig.

DEN NORSKE STYRMANDSKONFLIKT

Efter 9 Dages Strejke er Styrmandskonflikten i den norske Udenrigsfart blevet bilagt. Hyrerne er hævet med fra 12 til 16 pCt. gennemsnitligt. Tøplønningerne bliver for 1. Styrmand 460 Kroner, for 2. Styrmand 360 Kroner og for 3. Styrmand 260 Kroner pr. Maaned. For Radiotjeneste bliver Tillægget 60 Kroner pr. Maaned imod 50. I Tankfart bliver Tillægget for alle Hyrerne paa 5 pCt. Overtidsbetalingen 1,50 Kroner pr. Time.

Inden man naaede saa vidt, havde Rigsinsæglingsmanden haft en Række Konferencer baade med Styrmandene og med Norges Rederforbund. Alvoren ved, at Skibe i udenrigs Fart sættes ud af Sejlad, gik mere og mere op for Offentligheden, og man forstaar, at der nu er gjort store Indrømmelser fra Rederforbundets Side for at faa Konflikten bilagt.

DET NORDISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDE

Delegationerne for nordisk økonomisk Samarbejde har nu afsluttet deres Møde og udsendt et Communiqué om Resultatet af deres Arbejde. I dette hedder det bl. a., at der er afsluttet en Overenskomst mellem Finland og Danmark for at undgaa en Døbelbeskatning.

Blandt de handelspolitiske Spørgsmaal, der var under Behandling, bemærkede man først og fremmest Spørgsmaalet om Merbegunstigelsesklausulen. Mødet udtalte, at det er i de nordiske Landes Interesse, at denne Klausul fremdeles bliver opretholdt som en almindelig Norm, ligesom at Klausulen saa vidt mulig udvides til at gælde ogsaa andre handelspolitiske Foranstaltninger end Tolden.

Angaaende de saakaldte nordiske Forbeholdsklausuler besluttede Delegationerne at udtale som et Ønske, at de nordiske Landes Regeringer vil overveje en Undersøgelse af Mulighederne for at faa en nordisk Forbeholdsklausul omfattende de 5 nordiske

Lande gennemført, og at de ved Ordningen af deres Landes handelspolitiske Forhold til ikke-nordiske Stater vil have Opmærksomheden henvendt paa dette Spørgsmaal.

Mødet har endvidere indgaaende overvejet den nuværende Situation i Spørgsmaalet om den internationale og internordiske Samhandel. Delegationerne udtaler deres Sympati for det Arbejde, som indenfor Oslo-Staternes Kreds udføres for at udbygge den økonomiske Forbindelse mellem disse Stater.

Yderligere har man behandlet Spørgsmaalet om Forenkling af Toldformaliteterne ved Trafik med Motorkøretøjer mellem de nordiske Lande. Man har besluttet, at Delegationerne hos deres Regeringer skal gøre Henstilling om, at Motorkøretøjer, som bevislig paa behørig Maade er indregistreret i et af de nordiske Lande, maa indføres i de øvrige nordiske Lande med skriftlig Løfte fra Ejeren om, at Motorkøretøjet indenfor en fastsat Tid atter udføres, uden at yderligere de for international Motortrafik nødvendige Dokumenter behøver at præsteres.

SPANIEN

Ministeriet for Handel og Industri meddeler: Gennem Udenrigsministeriet har Handelsministeriet fra Komiteen for Ikke-Indblanding i Spaniens indre Forhold modtaget Meddelelse om, at de Barkasser og Chalupper, der bringer Kontrolofficererne ombord, i Fremtiden vil flage med den Vimpel, der iøvrigt allerede er blevet taget i Brug i spanske Farvande, nemlig en hvid Vimpel med to sorte Kugler anbragt horisontalt.

Endvidere meddeler det samme Ministerium: Fra den internationale Komité for Ikke-Indblanding i Spaniens indre Anliggender er gennem Udenrigsministeriet modtaget Underretning om, at Cherbourg fra den 18. d. M. er nedlagt som Kontrolhavn. De Skibe, der i Henhold til de hidtil gældende Forskrifter skulde have anløbet Cherbourg som Kontrolhavn, har herefter Valget mellem Kontrolhavnene Dover og Brest.

FRAGTRATETALLET

Fragtrate-Tallet for Maj, beregnet gennem Statistisk Departement, viser fra April til Maj en Stigning fra 173,2 Points til 186,4 Points, eller med over 13 Points — et talende Udtryk for, hvorledes Fragtforholdene har udviklet sig.

Taget Maaned for Maaned for det sidste Aar viser Tallet.

Aaret 1931 gnsnl. 100,0			
Maj 1936	120,2	December 1936	153,9
Juni —	120,6	Januar 1937	156,3
Juli —	123,4	Februar —	155,7
August —	127,1	Marts —	162,5
September —	131,2	April —	173,2
Oktober —	134,9	Maj —	186,4
November —	138,9		

Beregnet med Aaret 1931 som Basis steg Fragtrate-tallet altsaa fra 173,2 i April til 186,4 i Maj. Med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for Maj være blevet 163.

Oplægningerne, som nu kun omfatter Reserveskibe o. l., androg ved Maj Maanedes Udgang 6 Skibe paa 5.000 Brutto Reg. Tons mod 7 Skibe paa 7.000 B.R.T. ved Udgangen af April.

iiiiii

KULMANGLEN OG UROEN

Den engelske Hermetikkonge, Mr. Angus Watson, skriver i Newcastle-Bladene om Kulmanglen og Uroen i Verden: Jeg talte med en af Englands ledende Kuleksportører i Dag og han fortalte mig, at Kullagrene i England er solgt, og at der er Marked for Kul, som man ikke har Lager for. Hvis man kunde producere mere Kul, kunde disse sælges i Udlandet, men der er ikke *Tonnage til dem*.

Eksportøren meddelte Mr. Watson, at en lignende Situation er for Haanden i Tyskland, Frankrig og Italien. Aarsagen er Oprustningen. Og Watson citerer forskellige Udtalelser, der alle er alt andet end beroligende, og han siger, at der synes at herske en fatalistisk Aand rundt om i de store Lande. Statsmændene synes at trælle under samme Trolddom og at være underkastet Forhold, som de ikke har Kontrol over.

Watson raaber et Varsko mod denne Betragtning og kræver, at alt gores for at hindre en ny Konflikt, som vil være international Galskab. Naar man taler med Italienere og Tyskere viser det sig, at de har ligesaa lidt Lyst til Krig som nogen andre. Roosevelt udtalte forleden, at det staar i de engelsktalende Folks Magt at opretholde Freden, men Amerika viser ikke Tegn til at ville indlade sig paa nogen Interveneringspolitik. Watson synes, at Tiden er inde til at standse Oprustningerne, som ikke vil hindre, men fremskynde Krigen. Men Watson mener, at man bør være beredt til at yde Ofre hellere end at fortsætte med Fare for Ufred.

DET INTERNATIONALE KOKSKARTEL

Det europæiske Kokskartel, som netop er sluttet mellem Tyskland, England, Holland, Belgien og Polen er indgaaet for 3 Aar med 1 Aars Opsigelsesfrist. Kartellet — International Coke Association — har Kontor i Bruxelles, hvorfra saavel Eksporten fra de fem Lande som Priserne vil blive reguleret.

De deltagende Landes Kokseksport andrager mellem 13 og 14 Millioner Tons. Som Standardaar er valgt Aaret, som sluttede ved Marts 1936, og da Kokshandelen i Fjor er steget betydeligt, vil der for i Aar blive paalagt Standardkvotaerne 15 pCt.

Disse Kvotaer er for Tyskland 5.605.353 Tons (48,43 pCt. af Standardaarets Eksport 11,6 Millioner Tons), England 2.416.680 Tons (20,88 pCt.), Holland 2.063.688 Tons (17,83 pCt.), Belgien 1.118.061 Tons (9,66 pCt.) og Polen 370.372 Tons (3,20 pCt.).

Kartellet deler de koksimporterende Lande i 4 Grupper, nemlig 1) England, U.S.A., den irske Fristal og Canada, 2) Østersølandene og Sovjet, 3) Vesteuropa samt Tjsekoslovakiet, Østrig og Ungarn, 4) alle andre Lande i Sydeuropa og Middelhavslandene.

I Kartellet har Tyskland 3 Stemmer, England 2, Holland 2, Belgien 1 og Polen 1. Minimumspriserne kan kun fastsættes med 75 pCt. Flertal. Der er fastsat Bøde for at sælge under disse Priser.

DET EVIGE GULDPROBLEM

Overalt vender Interessen i økonomiske og finansielle Kredse sig til Spørgsmaalet om Guldets fremtidige Pris, siges det i *Børsen*, ikke fordi man frygter en Ændring i den fastsatte amerikanske Guldpris i den nærmeste Fremtid, men fordi man anser den nuværende Situation for uholdbar i Længden. Medens Guldet i Menigmands Øje har været det »værdifaste« i de senere Aars Valutakaos og af Spekulanter og Kapitalister er blevet benyttet som det Objekt, der bedst egnede sig til Hengemning, har de sidste Maanedes Uro paa Guldmarkedet rokket ved Tilliden til Guldets Fremtid. Nu gælder det om at komme af med sit Guld, saalænge Amerika køber det til 35 Dollars pr. ounce. Nu regner man *Pengene*, enten Ster-

ling eller Dollars, for at have større Stabilitet end Guld. Ingen tror med Bestemthed, at Amerika om et Par Aar bestandigt vil betale 35 Dollars pr. ounce. Rygterne fra Foraaret om, at Roosevelt vilde nedsætte den amerikanske Guldpris, har givet Efterdønninger, og mange Kredse fæster endnu Tillid til disse Rygter, til Trods for, at de kraftigt er blevet dementeret, og til Trods for, at den Situation, hvori de opstod, ikke længere eksisterer. Den Gang lød det, at Guldprisen skulde sænkes i Amerika for at skabe en Bremse paa Prisopgangen, der indeholdt Farer for at blive til en Inflation.

Nu er Frygten for en Inflation svundet, men alligevel drøfter man i de internationale Børskredse Virkningerne af en *eventuel* Sænkning af Guldprisen. Det betragtes som givet, at en *eventuel eensidig* Nedsættelse af Guldprisen i Amerika, hvorved man fastholdt Vekselkursen for Dollar overfor Sterling omkring 5, vilde faa deflationistiske Følger, paa samme Maade som Dollarsdevalueringen med Forhøjelsen af den amerikanske Guldpris var en »Løftestang« for Prisstigningen.

Man kan ikke bebrejde de Stater, der ikke har noget Overskud paa deres Betalingsbalance overfor Udlandet, at de ikke deltager i Erhvervelsen af Verdens nyproducerede Guld, og en jævner Fordeling maatte forudsætte, at Kreditorlandene købte flere Varer fra Debitorlandene eller genoptog deres Udlaans-Virksomhed til de andre Nationer. Men hvem vil i Dag laane ud til Lande, hvor der raader Valutarestrictioner, Mangel paa Tillid til Valutaens Stabilitet, autarkiske Indgreb. Forinden de politiske Forhold er blevet mere normale, kan man ikke vente, at den internationale Kapitalbevægelse og Varehandel vil føre til en jævnede Fordeling af Verdens Guld.

Men Problemet har ogsaa en anden Side end Guldets Fordeling; det er Guldets *Værdi* i Forhold til Varerne. Medens Guldets *Pris* siden 1929 er steget med 166 pCt. i England og 169 pCt. i U. S. A., udgør Engrospriserne kun henholdsvis 94,0 og 92,1 pCt. af 1929-Priserne. Muligvis har Kritiken Ret i, at U.S.A., da det gik fra Guldet i 1933, burde have ventet lidt længere, inden man stabiliserede, idet nu har vist sig, at den nuværende amerikanske Guldpris er for høj. At faa bragt bedre Overensstemmelse derved, at Priserne faar Lov til at stige, indeholder Farer for Inflation. Det drastiske Middel overfor Guldproblemet, som en international Sænkning af Guldprisen vil være, vil man selvfølgelig længst mulig undgaa, men det er en Mulighed, som Spekulationen allerede nu lager Hensyn til.

I disse evige Gulddiskussioner er det til, som om man jonglerer med Begreber og ikke med reelle Værdier — og den megen Diskussion bidrager formodentlig til at skabe det yderligere Røre og den stadige Forvirring.

INDKOMNE SKIBE I KØBENHAVNS HAVN I MAJ MAANED 1937

Nationalitet	Antal	Tonnage
Danske	1,710	369,171
Svenske	358	103,255
Norske	23	27,350
Tyske	150	30,892
Engelske	24	33,601
Finske	40	32,048
Russiske	2	3,296
Hollandske	28	14,119
Lettlandske	4	5,097
Estlandske	5	3,169
Islandske	5	4,107
Amerikanske	11	34,385
Græske	3	9,286
Spanske	2	3,350
Italienske	1	1,710
Polske	5	40,642
Panamaske	1	845
Ialt	2,372	725,323

DE VORDENDE MASKINMESTRE

Forstander *H. Gille* har ved en Eksamensfest for Maskinistkolens Elever holdt en Tale, der fortjener at kendes i videre Kredse:

Enhver Tids Ungdom har hørt den ældre Generation stille de gode, gamle Dage op som en lysende Modsætning til Ungdommens egen Tid. Klagetonerne over Tidernes Tilbagegang og Sædernes Fordærv lød allerede i Oldtidens Grækenland, og de har lydt Aarhundreder før den Tid. — Men hvem er det, der Slægtled efter Slægtled har sunget Klagesangene over Tiden?

Det er fortrinsvis de Folk, der ikke var med til at føre Udviklingen fremad. De, der bringer Fremskridtet, synger i Reglen en anden Sang, en stærkere og mere munter.

Medens den ældre Generation som Helhed ikke har stor Ret til at beklage sig over Nutiden — det er jo Tiden, den selv har været med til at skabe — saa er det naturligt, at Ungdommen ser paa Nutiden med vaagen Kritik.

MEDDELELSER FRA DANSK

Trafikken paa Antwerpen Havn

hævder sig stadig, selv om der ikke er Tale om større Stigninger mere. Det er bemærkelsesværdigt, at det belgiske Flag har vist en ret stor Tilbagegang, men det nye Byggeprogram for Flaaden vil sikkert hurtig bidrage til, at dette Forhold forandres. I denne Sammenhæng kan nævnes, at Natten mellem 19. og 20. Juni blev Skibet »Moera«, der sammen med det endnu under Bygning værende Søsterskib »Mobeke« bygges i Flensborg, indsat i Compagnie Maritime Belges Kongo-Fart.

I den belgiske Presse beskæftiger man sig meget med de tekniske Ydelser, der er præsteret med dette i Tyskland byggede Skib. »Moera« er et Motorskib paa 8360 Tons med en Hurtighed af 12,5 Knob fuldt lastet og en Længde af 136,95 Meter. Det er udstyret med særlige Tanke til Palmeolietransport og kan medføre 1370 Tons.

Havnetrafikken paa Ghent

Havnetrafikken i Ghent, der i Fjor gik saa enormt frem, har ikke helt kunnet holde denne Stigning. I Maj indgik 161 Skibe med 178,077 Tons mod 174 Skibe med 182,928 Tons i samme Maaned i Fjor, men det er jo ingen Tilbagegang, der er værd at tale om. I Aarets fem første Maaneder er Tallet for Ghents Havn 894 Skibe og 942,462 Tons mod 885 Skibe med 892,642 Tons i samme Tidsrum i Fjor — altsaa en Fremgang.

Samtidig med Aabningen af Albertkanalen i 1939 forberedes der i Liege store Festligheder, der sammenfattes under Betegnelsen »Grand International Vand-Sæson«. I Forbindelse hermed arrangeres ogsaa en stor international Udstilling for Vandteknik.

Sejladsen paa Leningrad

Angaaende Sejladsen paa Leningrad meddeles, at hvis Farvandet Kronstadt—Leningrad midlertidigt er spærret

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»L'Avenir«

Den finske Reder, Søfartsraad, Kaptajn Gustaf Erikson, Mariehamn, har i disse Dage solgt sin 4-mastede Bark »L'Avenir« til Hamburg—Amerikalinen for 17.500 Pund Sterling. »L'Avenir« ligger i Øjeblikket i Falmouth for Ordre, efter en Rejse fra Australien paa 95 Døgn. Salget af Skibet er betinget af en Besigtigelse, der vil finde Sted, naar »L'Avenir« har faaet lossat sin Hvedelast.

Inden »L'Avenir« var gaaet ud paa sin Rejse til Australien, var der Tale om, at Skibet maaske skulde være dansk Skoleskib. Rederiet J. Lauritzen har forhandlet om Køb af Skibet. Salget gik ikke i Orden den Gang, men der har været en Mulighed for, at Købet vilde finde Sted nu til Sommer, naar »L'Avenir« kom hjem fra Australiensrejsen. Nu er dette Spørgsmaal altsaa ikke længere aktuelt.

Turistbesøget

Der foreligger nu en Opgørelse over Antallet af de fremmede Turister, der kom til København i sidste Maaned. Paa de københavnske Hoteller boede i alt 11.744 Udlændinge, hvoraf omtrent Halvdelen var Svenskere, 2200 var Tyskere og 1200 Nordmænd. Siden Nytaar har 34.910 Udlændinge besøgt København, det er ca. 900 flere end i de tilsvarende Maaneder i Fjor.

Helsvejset Tankskib paa 15,500 Tons

Skibsreder *Ludvig G. Braathen* i Oslo har med Kolums Værft i Malmø kontraheret en heltsvejset Tankbaad paa ca. 15.500 Tons Dødvægt. Det er det første Tankskib, der bygges i Europa efter Helsvejsesystemet. Skibet skal leveres i Januar 1940 og er sluttet for 10 Aar

Under den kritiske Vurdering af det Virvar, der for Tiden hersker i Verden, skal De erindre, at næsten alle de Mænd, der rundt om i Verden sidder med Ansvar, er Mænd fra Verdenskrigens Tid. De maa ikke vente, at ordentlige og værdige Tilstande kan skabes af Mænd, der efter 4 Aars Ophold i Løbegravene vendte hjem som uheldbreddelige Nervepatienter.

De, der er unge, repræsenterer Nutiden og Fremtiden.

Den, der uddanner sig til Maskinmester, gaar ind til en stor og ansvarsfuld Gerning. Hvad enten Deres Arbejde kommer til at foregaa omhord paa et Skib eller paa et Elektricitetsværk, saa vil store Værdier afhænge af Deres Dygtighed og Paapasselighed. De vil aldrig blive færdig med Deres Uddannelse. Den Tekniker, der ikke stadig følger med i sit Fags Udvikling, vil snart sakke agterud. De unge Maskinmestre har gode Traditioner at følge. Den danske Maskinmesterstand har altid evnet — selv under vanskelige Forhold — at optage og videreføre de store tekniske Fremskridt, der har fundet Sted indenfor Maskintechnikken.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

for indløbende og udløbende Skibe, hejses følgende Signaler paa »Leningrad« Fyrskib og i Kronstadt Krigshavn:

Enten 3 sorte Balloner eller 3 røde Lanterner lodret paa hinanden eller en Kegel med Spidsen nedad, en Kegel med Spidsen opad og en Ballon lodret for hinanden eller en grøn Lanterne, en hvid Lanterne og en rød Lanterne lodret for hianden. Signalerne betyder, at Skibe, der kommer fra Søen, skal ankre ved Fyrskibet.

En Ballon, en Kegel med Spidsen opad og en Ballon lodret for hinanden eller en rød Lanterne, en hvid Lanterne og en rød Lanterne lodret for hinanden. Signalerne betyder, at Skibe, der kommer fra Søen, skal ankre paa E.-Reden.

Naar under særlige Omstændigheder Farvandet Leningrad Fyrskib til Kronstadt Krigshavn bliver spærret, vises Signalerne fra følgende Steder:

Fra Leningrad Fyrskib, Kronstadt Krigshavn, Signalmasten paa Stranden paa Kotlin, N. for Tønderne ved Indløbet til Kronstadt store Red og fra Signalmasten paa Kotlin's SS.-Punt. Foruden disse Signaler vil Tolbukin Fyr blive forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink. Naar Signalerne nedhales og Tolbukin Fyr alder viser hvidt Et-Blink, er Adgang atter tilladt. Skibe, der er bestemt til Kronstadt og Leningrad, skal tage Lods fra Fyrskibet.

Fra Fyrskibet gives følgende Svartsignaler paa Anmodning om Lods, naar Lodsens kommer: Om Dagen: Det internationale Signal. Om Natten: Afvekslende rødt og hvidt Lys fra Toppen af Masten. Naar der ingen Lods er tilstede ombord i Fyrskibet, eller naar Lodsens enten paa Grund af daarligt Vejr eller af anden Grund ikke kan komme: Om Dagen: Det internationale Signal. Om Natten: To hvide Lanterner lodret for hinanden, hejst paa Slaget.

å 5 sh. 9 d for de første fem Aar og 5 sh. 3 d for de sidste fem Aar.

Møde i Havnebestyrelsen

Havnebestyrelsen afholdt Møde forleden.

Der forelaa her et Forslag fra Finansministeriet om, at der skal nedsættes et særligt Udvalg til at behandle saadanne Sager, hvor Udvidelse af Københavns Byomraade og Havn berører Statens Ejendomsret eller andre Statsinteresser. Havnedirektøren foreslog, at man tiltraadte Udvalget, og at han og Havnebygmesteren blev Havnens Repræsentanter.

Fra Landsjagforeningen forelaa et Andragende om, at Grænsen for Havnens sydlige Areal indskrænkes for at give Jægere Ret til Skydning i de sydlige Omraader, idet al Jagt i Havnen ellers er forbudt. Dette Forslag kunde Havnedirektøren dog absolut ikke tiltræde.

Havnebygmester Lorenz trækker sig tilbage

Havnebygmester *Godfred Lorenz* trækker sig efter 45 Aars Tjeneste ved Københavns Havn tilbage fra sin Stilling med Udgangen af dette Aar. Havnebygmester Lorenz har været med i Københavns Havns store Udvikling og haft sin væsentlige Andel i de store Udvidelser, der har fundet Sted i en fortsat Række. Det faldt derfor ganske naturligt, at man, da Havnebygmester Lorenz for et Par Aar siden fyldte de 70, saa hørte fra Havnevæsenets normale Aldersgrænse og bad Havnebygmesteren fortsætte og fuldføre de af ham propekterede store Arbejder ved Anlægget af den nye Oliehavn og Bygningen af Knippelsbro, der fuldføres i Aar.

Marinens Skibstilsyn ophæves

Den nye Søværnslov indeholder den Bestemmelse, at Marinens Skibstilsyn, hvis Chef er Direktør Einar Adolph, ophæves, da det har vist sig upraktisk, at Delingen af Marinens tekniske Tjeneste i Orlogsværftet og Skibstilsynet opretholdes. I Stedet oprettes en Materielinspektion, der til Dels erstatter Skibstilsynet, men hvis Chef bliver Direktøren for Orlogsværftet. Materielinspektionen underlægges dog en Underdirektør, og i denne Stilling er Ingeniør Otzen konstitueret.

I en Kundgørelse fra Marineministeriet forleden er Skibstilsynets hidtilværende Chef, Direktør Einar Adolph, afskediget med Ventepenge med Udgangen af Oktober Maaned.

Som Premierløjtnant i Flaaden gennemgik han et to-aarigt Kursus i Skibsbygning og Skibsmaskinbygning ved den tekniske Højskole i Charlottenburg ved Berlin, og blev derefter ansat som Ingeniør ved Orlogsværftet. 1909 blev han Underdirektør ved Fabriksafdelingen, og ved Nyordningen ved Orlogsværftet blev han Direktør for Skibstilsynet.

De gamle Sømænds Dag

Tirsdag afholdt »Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond« sin aarlige »De gamle Sømænds Dag«, til hvilken var indbudt over 100 Søens Folk af alle Kategorier, samt Sømændsenker.

Som sædvanligt havde Forsvarvsministeriet, forskellige Institutioner samt Private stillet Automobiles til Raadighed, og et af Fondets Æresmedlemmer i Udlandet lod for sin Regning de Gamle beværte.

Turen gik til Jyllinge, hvor der blev drukket Kaffe, derfra fortsattes til Slotspavillonen i Hillerød, hvor de gamle var indbudt til en festlig Middag.

»Peter Wessel«

Larvik—Frederikshavn—Færgen »Peter Wessel« nærmer sig nu sin Fuldendelse paa Aalborg Værft, og efter alt at domme vil den gaa ind i den regelmæssige Drift en af de første Dage af Juli Maaned.

Som tidligere meddelt bliver der daglig Afgang fra Larvik Klokken 11.40 med Ankomst til Frederikshavn Klokken 18.40. Afgangen fra Frederikshavn er sat til Klokken 21.45 med Ankomst til Larvik Klokken 4.45. De Passagerer, der ønsker det, kan blive liggende om Bord noget længere.

»Peter Wessel« er en meget rummelig Færge, Europas største deciderede Bilfærge, med Plads til 80 Biler og 450 Passagerer. Der er ialt 178 Køjpladser og 20 Luksuskabiner.

Den nye Færges Kaptajn bliver Kaptajn Michelsen, Sandefjord, der er kendt Norge over for sin Deltagelse i forskellige Sydpolsekspeditioner. »Peter Wessel« faar norsk Mandskab, hvorimod Restaurationspersonalet bliver dansk.

6-Meter-Yacht til Kongen

Da Kongen i Fjor ved den store Yachtbrand i Nordhavnen mistede sin 10-Meter, »Rita V«, mente man, at Kongen nu trak sig ud af Deltagelse i Sejlsporten. Den nye »Rita«, som forleden blev sat i Vandet, er da heller ikke nogen Racer, overhovedet ikke nogen Klassebaad og afskaaret fra Deltagelse i de store Løb.

Men Kong Christian kan alligevel komme til at deltage i Kapsejladserne. Et Konsortium, som med Beklagelse ser Majestæten trække sig ud af Sporten, har ladet bygge en smuk 6-Meter-Yacht hos Nordbjærg, som ogsaa byggede den nye »Rita«, og denne 6-Meter-Yacht er om nogle Uger færdig. Det er Mening den helt or holdent at stille den til Raadighed for Kongen, og man haaber, at Kong Christian ogsaa i Aar vil deltage i Øresunds-Ugen.

Kongen har, som bekendt, næsten lige saa megen Øvelse i at sejle 6-Meter-Sejlsads som 10-Meter-Sejlsads, idet han gennem mange Aar har sejlet med laante 6-Meter-Baade paa Middelhavet.

»Dannebrog«

Til Rederiet »Dannebrog«s nye — og definitivt afgørende — ekstraordinære Generalforsamling Onsdag m. H. 1. Bestyrelsens Forslag om, at Udbyttet ved Salg af ældre Skibe skal baandlægges til senere Anvendelse til Nybygninger, var der kun mødt ganske faa Aktionærer.

Generalforsamlingen var meget kortvarig. Aktionærerne hverken stemte for eller imod Bestyrelsens Forslag. Vedtagelsen af dette skete derefter ved Bestyrelsens Stemmer.

Lauritzen-Damper opbragt

En af Rederiet J. Lauritzen's Dampere »Dorrit«, paa Rejse fra Kenitra i Nordafrika til Pertusola i Italien, er bleven opbragt af de spanske Nationalister, men dog efter at være indbragt til Ceuta, atter frigivet.

Statsskoleskibet »Danmark«

har i disse Dage taget sine 74 nye Elever om Bord sammen med de 18 gamle Elever. I de første 3 Uger vil Skoleskibet befinde sig i Øresund, hvorefter det begiver sig paa Tugt i danske Farvande.

Skipperen blev trukket med ud af Voddet

Tirsdag Morgen indkom Kulteren »Ingeborg« 2 E. 535 til Esbjerg Havn. Skipperen, J. P. Jensen, Hvidesande, havde 70 Sømil ude faaet en Løkke om det ene Ben, da Voddet blev sat ud. Han blev trukket med udenbords og slog Hovedet mod Lønningen. Den anden Mand af Kulterens Besætning fik Skipperen hjerget ind igen, men han var da død.

Ild i Maskinrummet

Paa en stor 3-m. svensk Motorskonnert »Hanna« af Nordvik, der ligger i Frederikssund Havn, opdagedes forleden en kvælende Røg fra Maskinrummet. Zoneredningskorpsets Mandskab gik ned med Røgmasker og slukkede Ilden med Skumspøjtter, men Maskinrummets Trævægge var blevet ødelagt.

Det var i sidste Øjeblik, man fik reddet Skibets store Trælæs.

Et »Vagt i Gevær«

Dansk Sejlskibsrederiforenings Medlemsblad paapeger i sit Nummer for Juni, at der i den senere Tid synes at være et stigende Antal udenlandske Skibe i Fart mellem danske Havne, og at det vil være nødvendigt at løse denne Udvikling vagtsomt.

Der er jo desværre, skriver Bladet, ingen Overflod af Laster, saa der vil praktisk talt altid let — med lidt god Villie — kunde faas passende dansk Tonnage i rigelig Mængde.

For effektivt at kunne kontrollere, at ledige danske Skibe ikke forbigaas til Fordel for udenlandske, og at de bestaaende Overenskomster virkelig overholdes, anmoder Foreningen om straks at indberette mulige Klager til Foreningens Kontor.

Ø. P.-Datter-Selskab

Mount Austin (Johore) Rubber Estates Ltd.

Paa Generalforsamlingen forleden i Ø. P.s engelske Datterselskab, Mount Austin (Johore) Rubber Estates Ltd., udtalte Formanden Direktør C. C. Hansen sig meget tilfredsfuldt om Gummi-Markedets Fremtid.

Formanden gennemgik først Regnskabet udførligt. Selskabet har fordoblet sit Overskud, og det vedtoges at forhøje Udbyttet fra 2½ til 6 pCt. Der er i Aarets Løb produceret 2,344,000 lb Gummi, og næsten hele Produktionen blev solgt. Hele Produktionen af første Klasses Gummi (88 pCt. af den samlede Produktion) solgtes som flydende Gummi til tilfredsstillende Priser. Det nye Aars Høst anslaaes til 2,6 Mil. lb.

Selskabet har i øvrigt besluttet at gøre sit Personale interesseret i Aarets økonomiske Resultat. Naar Selskabet fremtidig indtjener mindst 5 pCt. af Aktiekapitalen, vil Personalet ude i Plantagerne som Tantième modtage 1 pCt. af Netto-Overskudet. Endvidere vil Personalet fremtidig modtage fuld Gage under Orlov. Dette sker med tilbagevirkende Kraft til 1. Januar i Aar.

Om Arbejdet i Plantagerne oplyste Formanden, at Gødnings-Forsøgene er faldet overordentlig heldigt ud, og at der er Grund til at tro, at Mount Austin endnu har en lang Række indbringende Aar foran sig.

Sømandsbiblioteket

Af Sømandsbibliotekets Beretning for 1936—37 fremgaar, at Biblioteket pr. 1. Maj raadede over 40,447 Bind, hvilket er 800 Bind mere end Aaret forud. Desværre har Motorbaaden »Duen«s Reparation, Isvinteren og Sygdom hindret Skibsbesøgene og Bytningen i Københavns Havn en Del, saa der kun blev byttet 242 Bogkasser mod 288 forrige Aar. Dertil kommer fra Centralen i Svendborg 22 ny Kasser og 6 byttet, i Provinshavnene 20 Kasser, ialt 290 med ca. 7850 Bind. I København blev byttet til Ø.K.s Skibe 46 Bogkasser, D.F.D.S.s Skibe 64 Bogkasser, C. K. Hansens Skibe 11 Bogkasser, A. P. Møllers Skibe 12 Bogkasser, J. Lauridsens Skibe 10 Bogkasser, forskellige Skibe 70 Bogkasser, Sejlskibe 29 Bogkasser ialt 242 Bogkasser.

I Tilskud og Gaver er indgaaet ialt 2132 Kr., der saa godt som alle er benyttet til Bogindkøb og Bogindbinding. Bibliotekets Central for Tilsendelse af Bogkasser til Bytning og Boggaver er fremdeles Sømandskøjskolen, Svendborg.

Prøvetur

J. Lauritzens nybyggede Damper »Hilga«, gik Lørdag ud fra Helsingør Skibsværft paa officiel Prøvetur. Dermed har Rederiet J. Lauritzen afsluttet det for nogle Aar siden planlagte Byggeprogram. Rederiets Flaade bestaar nu, med dette nye Skib, af 39 Dampskibe og 7 Dieselmotorskibe med en samlet Tonnage paa adskilligt over 100,000 Tons d.w.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Paa de oversøiske Markeder gør Sommerstilheden sig stadig mere og mere gældende, og Rateniveauet har en afgørende Tendens nedefter. I visse Trades synes Tonnagen at være til Stede i temmelig store Mængder, og fra ledende Hold i London gøres der opmærksom paa, at med mindre Rederne opererer meget forsigtigt, kan der meget let finde alvorlige Tilbageslag Sted. Antagelig er dette dog kun en Overgang, og der er al Grund til at tro, at Rateniveauet i Løbet af det kommende Efteraar igen vil vise en særdeles fast Tendens.

River Plate har været uden større Interesse for Tonnage, og Raterne har vist en nedadgaaende Tendens. Rederne har naturligvis strittet imod, saa godt de kunde, men hvis de vilde have deres Baade sluttet, har de været nødt til at akceptere de lavere Rater, som Befragterne har indikeret. Værdien ligger i Øjeblikket omkring 30/6d. til p.p.U.K. og omkring 37/- for Majs til Northern Range eller St. Lawrence.

For de øvrige Kornmarketers Vedkommende gør Manglen paa Interesse fra europæiske Køberes Side sig ogsaa gældende. Australien er blotlet for positive Order. Raten ligger nominelt 15/- over Minimalfragten. Montreal kan stadig faa Tonnage til Minimalraten, 2/9d. pr. Qr., og ogsaa for sydafrikansk Majs indikeres der lavere Rater. Værdien heraf er omkring 31/9d. for August Lastning.

De øvrige oversøiske Markeder fortjener med én eller to Undtagelser nær ingen Omtale. Fra Northern Range er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Scrapjern saavel til Europa som til Japan. Til U.K. sluttet til 25/6d. for stor Tonnage og 26/- for mindre Baad. Sidste Slutning til Japan var 37/6 for Juli Lastning, Basis Northern Range, 4 Havne ialt for Lastning og Losning. Vestindiasukker er lavere. Cuba har faaet Tonnage til 24/6d. for Juli til U. K. Fra Nord Pacific er Efterspørgslen ringe saavel til Europa som Transpacific, ogsaa her er Rateniveauet nedadgaaende.

Soyabønner viser desværre stadig ingen Interesse for Tonnage, og for Ris fra Saigon gør de urolige politiske Forhold i Frankrig sig stærkt gældende. Rederne frygter tilsyneladende Strejkevanskeligheder i Lossehavnene. Dette har de allersidste Dage stimuleret Raterne en Smule, idet Befragterne er villige til at betale 42/6 for Juli/August imod 40/- lige før de indre

politiske Vanskeligheder i Forbindelse med Minister-skiftet opstod. Heller ikke paa de indiske Markeder er der meget Liv. Madraskysten har taget en enkelt Baad til omkring 40/-, og derudover er der, saavidt vides, kun sluttet et Par Baade med Erts fra Vizagapatam, som har betalt 32/- til Calais for en stor Baad og 33/- for en mindre Baad. Fra Marmagoa er sluttet 7,000 Tonner til Antwerpen, Erts, til 33/6d., August/September. Kulmarkedet fra Sydafrika ligger svagt. Japansk Baad er sluttet til Port Sudan eller Aden til 16/- imod 20/6d. betalt for to Uger siden. Newcastle, Australien har betalt 25/- for en Ladning Kul til Singapore.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene i det store og hele uforandrede. Trælastfragterne er stadig faste, og udgaaende Kul fra England er støtte til Middelhavet og Sydamerika og faste til Østersøen. Kul England/Danmark betaler omkring 7/- for 3,000 Tonner med hurtig Losning.

Fra Sortehavet har Russerne vist noget større Interesse for Tonnage. Der er betalt 21/- for Kul til St. Lawrence, 19/- for Erts til Northern Range og 16/- for Erts til Continentet. Alle disse Rater kan gentages for Juli/August Lastning.

Middelhavsfragterne er nærmest uforandrede. En typisk Slutning var dansk 3,000 Tonner Tunis/Ayr, 14/6d., Phosphate. Fra Vestafrika er sluttet en enkelt Baad for Jordnødder til den gode Rate af 46/- for Juli.

Paa Timechartermarkedet fortsættes Efterspørgslen med praktisk talt uforandret Styrke, selvom man i de sidste Dage synes at kunne spore en svag Afspænding i Interessen fra Befragternes Side. Dette har dog endnu ikke givet sig Udslag i nogen Ændring i Raterne, der ligger paa et i Forhold til de aabne Markeder særdeles tilfredsstillende Niveau. Vi skal nævne nogle enkelte repræsentative Afslutninger: 7,750 Tons Dampkr 7/6d. for 9/12 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H., 7,400 Tonner 4/6 Maaneder til 9/3d., prompt Levering U.S.N.H., 8,000 Tons Dieselskib, Levering og Tilbagelevering Østen, 11/-.

Vestindiamarkedet har ligget roligere, men der synes i Øjeblikket at være en lidt stærkere Interesse fra Befragternes Side for Tonnage. Der er netop sluttet en 2,700 Tonner for Rundtur til Dollars 3.10.

Dampskibet »Helga«, der er det femte i Rækken af den Serie, som Helsingør Skibsværft har leveret Rederiet, er bygget til »Germanischer Lloyd«s Klasse 100 A. 4 (E.X.) med Isforstærkning. Dimensionerne er i Fod 290 (mellem Perpedikulærerne) × 41,6 × 26,9 (til overste Dæk) og Lasteevnen er ca. 2900 Tons d.w.

»Helga« er indrettet med 5 Luger og 10 Spil med tilsvarende Bomme og alle Lastrum er elektrisk ventileret. Maskineriet bestaar af en af Helsingør Maskin- og Skibsbyggeris kendte Turbo-Compound Maskiner med Spildepumpturbine, der udvikler ialt 1750 H.K. og er beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 12½ Knob.

De nye Skib, der saaledes er Søsterskib til »Marna«, »Sessa«, »Frida« og »Laila«, er bygget med udfaldende Stævn og Krydserhæk. »Helga« er, ligesom de tidligere Søsterskibe, indrettet med gode Bekvemmeligheder for Besætningen, der har deres Kamre med Messe og Bad m.m. i Agterskibet, medens Officererne bor midtskibs. Skibet er forsynet med alle moderne Navigationsmidler, derunder baade Radio-Pejleapparat og Ekkolod.

Norges Rederforbunds nye Prisopgaver

Norges Rederforbund udskrev for 1936 følgende Prisopgave: Belys paa Grundlag af statistisk Materiale Skibsfartserhvervets Andel i Samfundsiagtægten og giv en yderligere Vurdering af de Sidevirkninger, Erhvervet har for Landets Arbejdsliv og Befolkningens Levevilkaar.

Resultatet af Konkurrencen meddeles paa Rederforbundets Aarsmøde i September.

Rederforbundet har ogsaa for 1937 stillet et Beløb paa 2000 Kr. til Raadighed til en ny Prisopgave med følgende Emne: Er den norske Handelsflaades nuværende Størrelse og Sammensætning i Overensstemmelse med det sandsynlige fremtidige Behov?

En Racerbaad til Bornholm

Frederikssund Skibsværft har fra Bornholms Fiskerikontrol modtaget Bestilling paa en Racer-Motorbaad paa 60 Fods Længde med en 150 HK. Tuxham Motor. Baaden, der skal leveres 1. December, vil komme til at koste ca. 100,000 Kr.

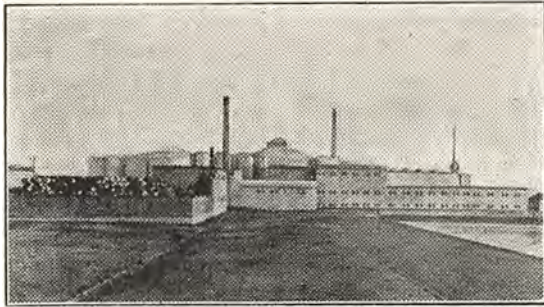
De baltiske Assurandører 10 pCt. Udbytte

De baltiske Assurandører's Regnskab for 1936 udviser, efter at der yderligere er hensat 25,000 Kr. til Disposition for kommende Aars Regnskaber, et Overskud paa 212,170 Kr. ekskl. Overførsel fra forrige Aar. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsættes til 90,000 Kr., svarende til 10 pCt. af den indbetalte Aktiekapital.

Ogsaa for 1935 var Udbyttet for De baltiske Assurandører 10 pCt., og der blev tilskrevet den indbetalte Aktiekapital 100,000 Kr. med tilsvarende Nedsættelse af Aktionærernes Hæftelser.

VERITAS OIL

BRÆNDSELS- OG SMØREOLIER
TIL DIESELMOTORER



Bunkerstationer :

København
Esbjerg
Aarhus

Sønderborg
Gøteborg
Stockholm

Rotterdam
Antwerpen
Hamborg

Bunkring Dag og Nat

Verdens første, største og hurtigste Dieselmotorskibe anvender

VERITAS DIESEL MOTOR OIL

Smøreoliedepoter i alle Verdens vigtigste Havne



Fabrikation af alle Specialolier og Konsistensfedt,
Dieselmotorolier, Turbineolier m. fl.

ALFRED OLSEN & CO. A/s
KØBENHAVN

PERSONALIA

80 Aar

Assuranceexpert, Kaptajn G. F. Michelsen fyldte 21. Juni 80 Aar.

50 Aar

Den 26. Juni fylder Fører i Dampskibsselskabet »Øresund«, Kaptajn K. S. Knudsen 50 Aar.

Den 2. Juli fylder Skibsreder, Kaptajn A. J. Jørgensen 50 Aar. Kaptajn Jørgensen, der tidligere var Fører hos Sunson & Jespersen, gik i Land 1928 for selv at drive Rederivirksomhed.

Den 14. Juli fylder Fører i det Danske Petroleumsselskab, Kaptajn F. Chr. Solander, 50 Aar.

60 Aar

Tidligere Fører i Siam Steam Navigation Company, Kaptajn P. Theisen, fylder den 2. Juli 60 Aar.

Havnefoged ved Rødbyhavn, Kaptajn N. M. Nielsen, fylder den 11. Juli 60 Aar. Kaptajn Nielsen var tidligere Fører i Em. Z. Svitzer's Bjergningsentreprise.

Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn A. M. Petersen, fylder den 12. Juli 60 Aar. Kaptajn Petersen er Fører af S.S. »Delaware«.

75 Aar

Den 14. Juli fylder Kaptajn Adrian P. Schmidt, Dragør, 75 Aar. Kaptajn Schmidt har været Fører i Holm & Wonsilds Rederi og ophørte at sejle 1920. Han er Formand for Dragør Skipperforening.

25 Aars Jubilæum

Kaptajn S. A. Winther kan den 12. Juli fejre 25-Aars Dagen for sin Indtrædelse i J. Lauritzens Rederi. Kaptajn Winther har været Fører siden 1915 og er nu Fører af s.s. »Johanne«.

Kaptajn Broder Nielsen, s.s. »Najaden«, fejrer 3. Juli 25 Aars Jubilæum som Fører i J. Lauritzens Rederi. Kaptajn Nielsen begyndte i 1906 som 2. Styrmand i gl. »Nancy« og blev Fører i 1912. Han har bl. a. ført s.s. »Nelly« og fører nu s.s. »Najaden«.

40 Aars Jubilæum

Maskinmester J. C. E. Petersen fejrede i Tirsdags 40 Aarsdagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibsselskab. Han begyndte i Maskininspektionen, men kom hurtigt ud som Maskinassistent med »Norge«. I 1899 blev han Undermaskinmester, i 1913 Førstemester og er nu Maskinchef i »Kong Haakon«.

Jubilæum

Den 3. Juli kan det gamle, ansete Skibshandlersfirma A. Knudsen, Succr. to O. C. Gylstorff & Co., 47 Canal des Brasseurs, Antwerpen, fejre 60 Aars Jubilæum.

Firmaets Direktør er nu Hr. P. Nielsen.

Dødsfald

Tidligere Sejlskibsfører, Kapt. Jens Petersen Schmidt, er død i en Alder af 84 Aar.

Kapt. Schmidt var født i Svendborg 1853, og var allerede i 11-Aars Alderen til Søs med Briggen »Mathiesens Plankeværk« mellem Svendborg og Als med Halm til Hæren i 1864, senere med Sejlskibe fra Hamborg paa Ostindien og Kinakysten, til sidst som Fører af Skonnerten »Andreas Linnemann«. Han lagde tidligt op og drev den en Skibsprovianteringsforretning.

Kaptajnlojtnant i Marinen Axel Schmidt's unge Hustru, Fru Hertha Lilie Schmidt er død. Fru Schmidt var Datter af afdøde Direktør i D.F.D.S. A. O. Andersen og Fru Ellen Andersen. Den unge Hustrus og Moders Død vil vække den største Medfølelse ogsaa med Fru A. O. Andersen, der foruden sin Mand for et Par Aar siden mistede en ung Søn.

POSITIONSLISTE PR. 23. JUNI 1937

A

s.s. *Aalborg* afg. Horsens 22.6.
s.s. *Aaro*, S. Teilman-Thomsen, afg. Acton Grange 18.6. til Methil.
s.s. *Aaro*, ank. Lisbon 12.6.
s.s. *Aase* ank. Crecksea 12.6.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Balboa 12.6.
s.s. *Absalon* pass. Flamborough Hd. 17.6. p. R. t. Blyth.
m.s. *African Reefer* afg. Santos 2.6. til Hamburg.
m.s. *Afrika, Himmelstrup*, afg. Suez til Aden 22.6. udg.
s.s. *Agnete* ank. London 15.6.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Lodingen 6.6. p. R. t. Archangel.
s.s. *Alabama* afg. Santos 16.6. via St. Vincent til Madeira.
s.s. *Algarve* ank. Antwerpen 22.6.
s.s. *Alf* pass. Hammershus 17.6. p. R. t. Archangel.
s.s. *Alfa* pass. Barry Is. 16.6. p. R. t. Genoa.
s.s. *Alice* pass. Spurn Head 15.6. p. R. t. Genoa.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Marseilles 20.6. udg.
s.s. *Alsund*, C. Andersen, afg. Gdynia 5.6. til Montevideo.
m.s. *Almena* afg. New York 10.6. til Azua.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kbhvn. til Aalborg 23.6. udg.
m.s. *American Reefer* afg. Santos 11.6. til Hook of Holland.
m.s. *Anglo Mærsk* pass. Ushant 14.6. p. R. t. Key West.
s.s. *Anna* ank. Drammen 15.6.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Hampton Rds. 14.6. til Cebu.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Charleston 22.6. udg.
s.s. *Anne* afg. Gdynia 16.6. til Bordeaux.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 26.5. til Oslo.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Tampa 3.6. til Antigva.
m.s. *Arizona* afg. Buenos Aires 21.6. til Santos.
m.s. *Asbjorn*, P. K. Bjark, pass. 37° 28' N. — 164° 22' V. 16.6. p. R. t. Kobe.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Yokohama 20.6. udg.
s.s. *Askø*, Emil Hansen, ank. Helsingør 15.6.
s.s. *Aslaug* afg. Gibraltar 13.6. til Carontc.
s.s. *Astra* ank. New York 14.6.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Dairen 18.6.
s.s. *Astrid*, H. W. Madsen, afg. Nantes 19.6. til Newcastle-on-Tyne.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. New Orleans 6.6. udg.
m.s. *Australian Reefer* pass. Flares 9.6. p. R. t. West Indies.
s.s. *Avance* pass. Hammershus 13.6. p. R. t. Gdynia.

B

s.s. *Belgien* pass. Dungeness 18.6. p. R. t. Bayonne.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Immingham 14.6. til Wilmington.
s.s. *Bergenus* ank. Stettin 22.6.
s.s. *Bertha* afg. Sunderland 17.6. til Skive.
s.s. *Bes* pass. Skagen 19.6.
s.s. *Betty* afg. Gibraltar 15.6. til Kbhvn.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Cape Henry 4.6. p. R. t. St. John's (N.F.).

s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, afg. Archangel 18.6., pass. Høningsvaag 21.6.
s.s. *Birgitte* pass. Fonæs 14.6. p. R. t. Flensborg.
s.s. *Birte*, P. S. Pedersen, afg. Sete 19.6. til Follonica.
s.s. *Bogo*, N. Nielsen, ank. Methil 21.6.
s.s. *Bodil* ank. Nørresundby 14.6.
m.s. *Boringia*, Rasmussen, afg. Middlesbrough til Antwerp 22.6. udg.
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Ayres 21.6. til Santos.
m.s. *Bornholm*, P. Haure-Petersen, afg. Buenos Ayres 29.5. til Montreal, pass. 21° 18' n. B. — 46° 50' v. L. 16.6. p. R. t. Montreal.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Gdynia 20.6.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Teneriffe 12.6. p. R. t. Santos.
s.s. *Britta* pass. Ushant 16.6. p. R. t. Pasajes.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Rio Grande do. S. 19.6. til Buenos Ayres.
s.s. *Brosund*, J. Bundesen, afg. Albany, N. Y. 10.6. til
s.s. *Brynhild* afg. Danzig 17.6. til Garston.

C

m.s. *California* afg. Santos 10.6. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. San Francisco til Panama Kanalen 21.6. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Dungeness 3.6. p. R. t. Santos.
s.s. *Carmen* pass. Helsingør 18.6. p. R. t. Norrkøping.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 6.6. til Tampies.
s.s. *Charkow* afg. Sfax 19.6. til Algier. Derfra forv. 22.6. til Glasgow.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Balboa 17.6.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape Leuwin p. R. t. Sydney 20.6. udg.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Ekvator 10.6. p. R. t. London.
s.s. *Christiansborg* afg. Leningrad 20.6.
m.s. *Chr. Holm* pass. Mano 19.6., ank. Catagena 21.6.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Dakar 13.6. til Rotterdam.
m.s. *Chr. Sass*, S. Clausen, Antwerp 16.6.
s.s. *Cimbria* pass. Brunsbuttel 20.6. p. R. t. Amsterdam.
s.s. *Clara*, H. Johansen, ank. Gdynia 21.6.
s.s. *Clara Clausen* afg. Kbhvn. 16.6. til Gedser.
m.s. *Columbia*, K. Mullertz, ank. Auckland 8.6.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Quebec 13.6. til Bonavista.
s.s. *Cyril*, S. J. Farup, pass. Quessant 20.6.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 21.6.
s.s. *Dagmar* ank. Sevilla 11.6.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbuttel 17.6. p. R. t. Bremen.
s.s. *Dania* afg. Gdynia 21.6. til Ostende.
m.s. *Danmark* ank. Purfleet 21.6.
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Kobe til Hongkong 21.6. hjg.
s.s. *Delaware* afg. Oslo 21.6. til Kbhvn.
s.s. *Dorrit* pass. Gibraltar 10.8. p. R. t. Pertusola.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22.6.37

LONDON	22,40	MADRID	43,00
NEWYORK	454,00	AMSTERDAM	249,80
BERLIN	181,85	STOCKHOLM	115,85
PARIS	20,30	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,85	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	104,15	PRAG	15,95
ROM	24,15	WARSAWA	86,35

E

- s.s. *E. M. Dalgas* pass. Dungeness 17.6.
s.s. *Ebro* afg. Wiborg 15.6. til London. Forventes ankomme dertil 22.6.
s.s. *Edith* afg. Valencia 11.6.
s.s. *Edvard Nissen* ank. Dakar 15.6.
s.s. *Effie Mærsk* ank. Port Lyantey 9.6.
s.s. *Egholm* ank. Gdynia 16.6.
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Hamburg 16.6.
m.s. *Eleonore Mærsk* afg. Los Angeles 13.6. til Curacao.
s.s. *Elie, J. H. Lisberg*, rapp. 28 West 20.6.
s.s. *Elisabeth* pass. Helsingør 5.6. p. R. t. Karlsborg.
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Liverpool 11.6.
s.s. *Ellen* afg. Vasa 16.6. til Abo.
s.s. *Ellensborg* ank. Odense 22.6.
s.s. *Else* pass. Helsingør 17.6. p. R. t. London.
s.s. *Emanuel* ank. Wisbech 21.6.
s.s. *Emilie Mærsk* pass. Mumbles 18.6.
m.l. *Emma Mærsk* afg. Port Said 8.6. til Lands End.
s.s. *Energi* forv. ank. Sunderland 21.6.
s.s. *England* ank. Gdynia 21.6.
s.s. *Enigheden* forv. ank. Kbhvn. 22.6.
m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
s.s. *Erik Boye* afg. Trangsund 12.6. til Rouen.
s.s. *Erindring* afg. Gdynia 21.6. til Kolka.
s.s. *Erna* afg. Pointe-a-Pitre 12.6. til Marseilles.
s.s. *Ester* ank. Calais 15.6.
s.s. *Esther Maria, N. P. Liisberg*, forv. ank. Garston 22.6.
s.s. *Estland, H. C. A. Fischer*, ank. Liepaja 18.6.
s.s. *Estrid* afg. Fort de France 5.6.
m.s. *Europa, Rasmussen*, ank. London 21.6. hjg.

F

- s.s. *Fano, J. Korff*, afg. Archangel 18.6. til Grimsby.
m.s. *Fano* pass. Helsingør 7.6. p. R. t. Færøerne.
s.s. *Finland* ank. Flushing 17.6. p. R. t. Ghent.
m.s. *Fionia, Kolls*, pass. Ushant p. R. t. London 21.6. hjg.
s.s. *Flynderborg* ank. Grimsby 16.6.
s.s. *Frankrig* pass. Helsingør 18.6. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Fredensborg* ank. Tyne 22.6.
s.s. *Frederiksborg* afg. Bona 21.6.
s.s. *Freya* ank. Riga 17.6.
s.s. *Frida* afg. Valparaiso 14.6. til New York.
s.s. *Frode* afg. Aalborg forv. 22.6. til Newcastle on Tyne.
s.s. *Fylla* afg. Gdynia 11.6. til Pitea.

G

- s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 19.6. til Antwerpen.
s.s. *Georgia* ank. Houston 20.6.
s.s. *Gerd* afg. Leith 14.6. til Korsør.
s.s. *Gerda* ank. Oskorshamn 15.6.
s.s. *Gerda Toft* forv. afg. West Hartlepool 22.6.
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. New York 12.6.
s.s. *Gorm* afg. New York 21.6. til Oslo.
s.s. *Grete* ank. Raumo 13.6.
m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 3.6.
s.s. *Gronland, Chr. Sørensen*, afg. Burntisland 17.6. til Archangel.
s.s. *Gudena* ank. Bordeaux 12.6.
s.s. *Guðrun* ank. Riga 4.6.
s.s. *Guðrun Mærsk* afg. Port Said 22.5. til Bandar Abbas.
s.s. *Gunhild* pass. Lizard 18.6. p. R. t. Goole.
s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Sharpness 10.6.
s.s. *Gustav Diedrichsen* afg. Singapore 5.5. til Saigon.
s.s. *Gyda* ank. Stettin 15.6.

H

- s.s. *H. H. Petersen* afg. Blyth 21.6. til Archangel.
s.s. *Hafnia* ank. Immingham 20.6.
s.s. *Halfdan* ank. Havre 21.6.
s.s. *Hanne* ank. Haifa 12.6.
s.s. *Hans Broge* pass. Helsingør 17.6. p. R. t. Oulu.
s.s. *Hans, From*, ank. Kbhvn. 21.6.
s.s. *Hans Mærsk* ank. Maracaibo 30.5.
s.s. *Harald* ank. Danzig 13.6.
s.s. *Harriet* pass. Hammershus 16.6. p. R. t. Gdynia.
s.s. *Helene* ank. Rouen 9.6.
m.s. *Henning Mærsk* afg. Aden 11.6. til Abadan.
s.s. *Henry Tegner* ank. Amsterdam 14.6.
m.s. *Herdis* ank. Helsingør 16.6.
s.s. *Hertha Mærsk* pass. Dungeness 17.6. p. R. t. Lisbon.
s.s. *Hilde* ank. Riga 7.6.

- s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 19.6.
s.s. *Holland* ank. Boness 15.6.
s.s. *Holland, L. Chr. Jørgensen*, afg. Archangel 12.6. til Portsmouth.
s.s. *Horsia* ank. Gdynia 16.6.
s.s. *Hulda Mærsk* ank. Gdynia 9.6.

I

- m.s. *India, Krarup*, ank. Hamburg 21.6. hjg.
s.s. *Inga, R. C. Rasmussen*, ank. Nakskov 11.6.
s.s. *Inge Mærsk* pass. Barry Is. 18.6. p. R. t. Newport.
s.s. *Ingeborg S.* ank. Portsmouth 15.6.
s.s. *Inger* ank. Aarhus 16.6.
s.s. *Inger Toft* ank. Glasgow 18.6.
s.s. *Irene Maria, A. Ewers*, ank. Archangelsk 20.6.
m.s. *Irland, A. B. Minerke*, ank. Sulina 15.6.
s.s. *Ivar* afg. Neufahrwasser 9.6. til New York.
s.s. *Ivan Kondrup, C. Larsen*, ank. Blyth 19.6.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 21.6.
s.s. *Jan, A. H. Jacobsen*, pass. Anholt Knob 19.6. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Jakob Mærsk* ank. Archangel 7.6.
m.t. *Jane Mærsk* afg. Göteborg 17.6. til Corpus Christi.
s.s. *Java, Skjoldam*, afg. Tel-Aviv til Rotterdam 21.6. hjg.
s.s. *Jenny* pass. Brunsbüttel 17.6. p. R. t. Bristol.
s.s. *Jessie Mærsk* pass. Barry Is. 18.6. p. R. t. Cardiff.
s.s. *Johanne* ank. Honfleur 16.6.
s.s. *Johanne Mærsk* ank. Trapani 31.5.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 20.6.
s.s. *Jonna* ank. Antwerpen 16.6. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Juliane* pass. Skagen 15.6. p. R. t. Larvik.
m.s. *Jyllandia, Topp*, ank. Saigon 19.6. udg.
s.s. *Jutta* pass. Hottelau 16.6. p. R. t. Sølvborg.
s.s. *Jytte* ank. Barry 18.6.
s.s. *Jægersborg* ank. Goole 22.6.

K

- s.s. *Kai, Chr. H. Friis*, afg. Brest 20.6. til Cardiff.
s.s. *Kalo, C. A. Huusum*, afg. Vizagapatam 25.5. til Genoa pass. Port Said 15.6. p. R. t. Genoa.
s.s. *Karen Toft* i Dok i Glasgow.
s.s. *Karen* afg. Helsingør 18.6.
s.s. *Karla* pass. Gibraltar 17.6. p. R. t. Liverpool.
s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 22.6. til Manchester.
m.t. *Katrine Mærsk* pass. Panama 5.6. p. R. t. Liverpool.
s.s. *Kejserrinde Dagmar* ank. Svendborg 13.6.
s.s. *Kentucky* afg. Albany forv. 22.6. til Newport News.
s.s. *Kirsten* pass. Spurn Head 16.6. p. R. t. Riga.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Grangemouth 16.6. til Archangel.
s.s. *Knud* ank. Antwerpen 18.6.
s.s. *Kjøbenhavn* ank. Great Yarmouth 21.6.
s.s. *Knud Villemoes* pass. Hirtshals 17.6. p. R. t. Tyne.
s.s. *Knud* ank. Burntisland 14.6.
s.s. *Kongea* afg. Riga 16.6. til Sunderland.

L

- m.s. *Lalandia, Christensen*, afg. Colombo til Aden 16.6. hjg.
s.s. *Lars Kruse* afg. Oran 16.6. til Marseilles.
s.s. *Laura* afg. Zeebrugge 30.5. til Santos.
m.s. *Leise Mærsk* pass. Dungeness 18.6. p. R. t. Fredericia.
s.s. *Lexa Mærsk* pass. Dunnet Hd. 13.6. p. R. t. Christiansund.
s.s. *Lica Mærsk* ank. Swansea 18.6.
s.s. *Lifland, L. Hartmann*, ank. Port Gentil 2.6.
s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 21.6.
s.s. *Lilian* ank. Helsingør 5.6.
s.s. *Lily* pass. Dunnet Hd. 17.6. p. R. t. Iwine.
s.s. *Linda* ank. Barry 17.6.
s.s. *Lise* ank. Leith 17.6.
s.s. *London* ank. Liverpool 15.6.
s.s. *Lotte* pass. Barry Is. 18.6. p. R. t. Matric.
m.s. *Louisiana* ank. Buenos Aires 18.6.
m.s. *Lundby, Lohse*, forv. afg. Antwerpen 25.6.
s.s. *Lynæs* pass. Donnet Head 20.6.

M

- s.s. *M. C. Holm* afg. Nordenham 3.6. til St. Pierre (Miq.).
s.s. *Magnus* ank. Dunkirk 21.6.
s.s. *Maine* afg. New York forv. 22.6. til Oslo.
s.s. *Maja* pass. Spurn Head 16.6. p. R. t. Helsingør.
m.s. *Malaya, Nielsen*, afg. Panang til Aden 17.6. hjg.
s.s. *Mano, C. V. Albertsen*, ank. Amsterdam 20.6.
s.s. *Margit, K. Jensen*, pass. Ushant 21.6. p. R. t. Caen.
s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 14.6.
s.s. *Margrete* afg. Blyth 17.6. til Frederikshavn.
s.s. *Marianne* ank. Svendborg 12.6.
m.t. *Marie Mærsk* pass. Beachy Head 6.6. p. R. t. Las Piedras.
s.s. *Martin Carl, P. Kolster*, afg. Leningrad 16.6. til Acton Grange, pass. Skagen 20.6. p. R. t. Acton Grange.
s.s. *Marie Toft* ank. Huelva 19.6.
s.s. *Marna* ank. New York 16.6.
m.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 20.6.
s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Hull 15.6.
s.s. *Maryland* afg. Kbhvn. 21.6. til Oslo.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

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

HELSINGFORS (Finland)

Elliakontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere Befragtning og Spedition

s.s. *Marx* ank. Königsberg 12.6.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Ardrossan 11.6. til Newfoundland.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo til Penang 20.6. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 17.6.
 s.s. *Mette* afg. Emden 14.5. til Table Bay.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 16.5. til Bangkok.
 s.s. *Minsk* afg. Lissabon 22.6. til Oporlo.

N

s.s. *N. C. Monberg*, L. P. Hansen, ank. Kolding 21.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Groningen 18.6.
 s.s. *Navada* afg. Kbhvn. forv. 22.-23.6. til Antwerpen.
 s.s. *Najaden* afg. Helsingfors 2.6. til St. Louis (Rhône).
 s.s. *Nancy* ank. Goole 17.6.
 s.s. *Nerna* ank. Malta 18.6.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Rangoon 16.6. til Channel.
 s.s. *Niels Mærsk* ank. Yokohama 16.6.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Swansea 10.6.
 s.s. *Niobe* afg. Lisbon 14.6.
 s.s. *Norco* pass. Lodingen 7.6. p. R. t. Archangel.
 m.s. *Nordbo* afg. Walaroo 18.5. til Manchester.
 s.s. *Nordborg* afg. Kemi 19.6.
 Bordeaux.
 s.s. *Nordby* afg. Kbhvn. 17.6. til Danzig.
 m.s. *Norden* afg. Balbao 11.6. til Los Angeles.
 m.s. *Nordfarer* afg. Vancouver 3.6. til Taku Bar.
 m.s. *Nordhavet* afg. Los Angeles 14.6. til New York.
 m.s. *Nordhval* ank. Columbia R. 11.6.
 m.s. *Nordkap* ank. Quebec 10.6.
 s.s. *Nordlys* ank. Montevideo 13.6.
 m.s. *Nordpol* afg. Aberdeen (Wad.) 7.6. til Taku Bar.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, ank. New-York 22.6.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 22.6.
 s.s. *Olya* ank. Bryssel 13.6.
 s.s. *Olaf* ank. Danzig 19.6.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Frederikshavn 8.6.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, afg. Santos 18.6.
 m.s. *Oregon* afg. Madeira 20.6. til Kbhvn.
 m.s. *Orient*, K. Jensen, afg. Dairen 18.6.
 s.s. *Orion* afg. New York 15.6. til Charleston.
 s.s. *Oslo* ank. Mariager 21.6.
 s.s. *Otto Petersen* afg. London 17.6. til Göteborg.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Skagen 12.6. p. R. t. Gamla Karleby.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Gdynia 11.6. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Aden til Singapore 10.6. udg.
 s.s. *Paris* ank. Leningrad 21.6.
 s.s. *Paula* ank. Kotka 14.6.
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, pass. Cape Agulhas p. R. t. Las Palmas 13.6. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 10.6. til New York.
 s.s. *Polly* ank. Oulu 12.6.
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, ank. Ørehage 23.6.
 s.s. *Prins Knud* afg. Sundsvall 21.6.

R

s.s. *Randi* afg. Marsilles 16.6. til Randers.
 s.s. *Riga* ligger i Leningrad.
 s.s. *Rigmor* pass. Spithead 16.6. p. R. t. Stockholm.
 s.s. *Rikke* ank. Riga 14.6.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 21.6.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 17.6. til Manchester.
 s.s. *Robert* afg. Sundsvall 7.6. Tornea.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Aden 16.6.
 s.s. *Rosenborg* ank. London 14.6.

S

s.s. *Saga* ank. Oslo 18.6.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Suez 1.6. Djubouti.
 s.s. *Samsø*, N. P. Pedersen, afg. Treuton M. J. 17.6. til Mulgrave.
 s.s. *Scandia* afg. Wear 18.6. til Fredericia.
 s.s. *Scotia* ank. Rouen 20.6.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 21.6.
 s.s. *Sejro*, S. A. Brockmann, ank. St. Johns N. F. 20.6.

s.s. *Sessa* ank. Cristobal 17.6.
 m.s. *Siam*, Ravensnes, pass. Cape of Good Hope 11.6. hjg.
 s.s. *Signe* ank. Riga 16.6.
 s.s. *Sigrud* ank. Helsingfors 17.6.
 s.s. *Sigrun* ank. Aarhus 20.6.
 s.s. *Silkeborg* afg. Huelva 17.6.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Grangemouth 16.6. til Archangel.
 s.s. *Skagerak* afg. Tyne 17.6. til Rendsburg.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba 19.6. til Bisati via Tunis.
 s.s. *Skjold* ank. Tallinn 18.6.
 s.s. *Skodsborg* afg. Kbhvn. 19.6.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 22.6. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Archangelsk 17.6.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Alexandria 17.6.
 s.s. *Sophie* pass. Hanstholm 16.6. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Stadion II* ank. Skien 13.6.
 s.s. *Stal*, Chr. Nielsen, pass. 55° N. — 34° V. 18.6. p. R. t. Gdynia.

s.s. *Stella* ank. Gefle 16.6.
 m.s. *Stensby*, Eggert, afg. Tsingtao 20.6. til Taku Bar.
 s.s. *Stjerneborg* afg. Noumea 13.6.
 s.s. *Stockholm* afg. Leningrad 17.6.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Saffi 11.6. til Norresundby.
 s.s. *Svanhild* afg. Neufahrwasser 20.6. til Newport News.
 s.s. *Svanholm* ank. Manchester 20.6.
 s.s. *Swava* ank. Kbhvn. 5.6. (i Dok).
 s.s. *Svend Pii* ank. Frederikshavn 6.6. p. R. t. Hamina.
 s.s. *Soborg* ank. Ryövaliniemi 18.6.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Nakskov 22.6.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, afg. San Pedro 8.6.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Roder, forv. ank. New York 20.6.
 s.s. *Teddy* pass. Hammershus 16.6. p. R. t. Hamina.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Odense 23.6.
 s.s. *Tekla* afg. Leith 17.6. til Stockholm.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 11.6. til Boston.
 s.s. *Thyra* ank. Skuru 15.6.
 m.s. *Thyra S.* afg. Alexandria 15.6. til Jaffa.
 m.s. *Tongking*, Berg, pass. Ushant p. R. t. Genoa 21.6. udg.
 s.s. *Touisk* afg. Oran 22.6. til Algier.
 s.s. *Tove* ank. Abo 9.6.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. Lissabon 17.6.
 s.s. *Transporter* pass. Spurn Head 16.6. p. R. t. Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Mariager 22.6.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 21.6. til Aalesund.
 s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 21.6.
 m.s. *Tunis* afg. Catania 22.6. til Messina.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, forv. afg. Hamburg 23./24.6. til København.

U

s.s. *Uffe* afg. Swansea 21.6. til Kbhvn.
 s.s. *Ulla* pass. Teneriffe 15.6. p. R. t. Santos.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Flamborough Hd. 17.6. p. R. t. Granton.
 s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 3.6.

V

s.s. *Valborg* ank. Iwine 16.6.
 s.s. *Venus* pass. Hammershus 17.6. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Vendia* ank. Boston 19.6.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Hull 16.6.
 s.s. *Viborg* ank. Kalundborg 21.6.
 s.s. *Viola* ank. Helsingør 18.6.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 23.5. til Buenos Aires. Forv. ank. dertil 22.6.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 22.6. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, H. Barfoed, afg. Bunbury 2.6.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Burntisland 16.6. til Tuborg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Randers 21.6.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 21.6.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Trapani 4.6.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT 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

Telefoner: 40 - 91 & 557

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2683

R A N D E R S

STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
 537 & 4055 Mandsresch

Aalborg

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

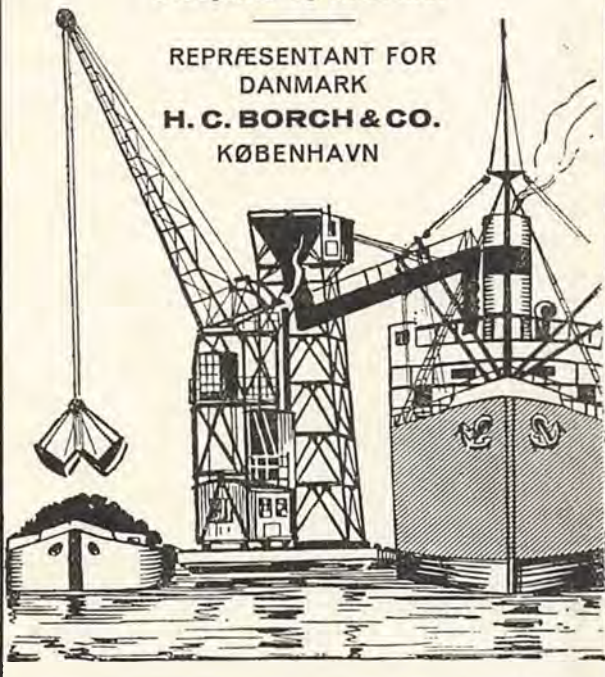
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
 Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
 DANMARK

H. C. BØRCH & CO.
 KØBENHAVN



DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staa skibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstøf for Træskibe
 Patent Manje Graa Patentmaling til udenbords Brug

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

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkeco

ROTTERDAM

Telephones:
 24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

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.

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Laboro
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
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"
Eftest 1899
Akkapital 10 Millioner Kroner

SØG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FREDERICIA

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE
(GRUNDLAGT 1878)

FREDERICIA

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

AARHUS

NØRRESUNDBY

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

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, 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. Statstelefon 8

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 - 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

FAABORG

RANDERS

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 27

TORSDAG 1. JULI 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

HANDELSBALANCEN

Indførslen androg i Maj Maaned 152,5 Mill. Kr., og Oversteg Udførslen med 24,7 Mill. Kr. For Maj i Fjor var Merindførslen 18,9 Mill. Kr. Hele Maanedens Import androg 133,8 Mill. Kr. Eksporten var 127,8 mod 114,9 i 1936. Den forløbne Del af 1937 møder herefter med et handelsmæssigt Underskud paa 74,3 Mill., mens Underskudet for den tilsvarende Periode i Fjor kun var 13,2 Mill. Kr., idet den totale Import for den forløbne Del af Aaret andrager 701,8 Mill. mod 559 Mill. i Fjor og Eksporten beløber sig til henholdsvis 627,6 Mill. og 545,8 Mill.

Selv om man tager Prisstigningen i Betragtning, er det en Forværring af vor Handelsbalance med Udlandet. Men endnu sejler i Aar Skibsfarten langt flere Penge hjem end i Fjor.

Set i Forhold til den tilsvarende Periode af 1936 er den mest bemærkelsesværdige Forandring, for saa vidt angaar de enkelte Varegrupper, Importen af uformalet Korn og Bælgseed. Den har i Maanederne Januar—Maj beløbet sig til 74,2 Mill. Kr. mod 28,7 Mill. i Fjor, en Konsekvens af den daarlige Høst i 1936. Nævnes kan endvidere Gruppen forskellige Plantestoffer, der i Aarets fem første Maaneder møder med en Import paa 56,8 Mill. Kr., mens vi i Fjor importerede for 44,3 Mill. Mineralske Brændselsstoffer møder med en Import paa 69,5. Det er ca. 18 Mill. mere end sidste Aar. Endelig er Importen af raat Jern o. l. omtrent 14 Mill. større end tilsvarende Periode af 1936. Af andre raa Metaller har vi importeret for 7 Mill. mere. Som en lille Modvægt kan nævnes Skibseksporten, der har indbragt 6 Mill. mere.

Merimporten stammer i væsentligt Omfang fra Tyskland og England. Fra Tyskland har vi indført for 164 Mill. mod 130 Mill. i Fjor, og fra England for 281 Mill. mod 221 Mill. Derimod har vi fra Sovjet importeret for 2,9 Mill. mod for 15,6 de første fem Maaneder af 1936. Fra Belgien—Luxemborg har vi i Aar indført for 13 Mill. mere, fra Holland er der en Stigning paa 8 Mill., der er saaledes mindre Stigning adskillige Steder.

BEMANDINGSSKALA-KONVENTIONEN

Paa Oslo Rederiforenings Møde forleden redegjorde Skibsreder H. Pedersen for Komitéarbejdet vedrørende Bemandingsskala-Konventionen. Tre Medlemmer havde afgivet en Udtalelse, som Foreningens Styrelse havde videresendt til Norges Rederiforbund.

I denne Udtalelse anføres i Følge det offentliggjorte Referat, at de foreslaaede Regler og Bestemmelser vil medføre forøget Bemanning for de fleste Skibe og værst vil det gaa ud over de mindre og middelstore Skibe. Det hjælper ikke, at man henviser til, at Bestemmelsen skal være international, fordi det er vedtaget paa en international Konference i Genève. For det første var 17 Procent af Verdenstonnagen, deriblandt Italien og Tyskland, ikke repræsenteret, og for det andet kan de Stater, som subsidierer deres Skibsfart, og saa forøge Subsidierne, hvis en saadan Konvention føres ud i Livet. For det tredje har man en rig Erfaring for, at selv Stater, som paa internationale Konferencer kan stemme for Konventionen, ikke derfor ratificerer den med det samme, men ofte undlader dette eller udskyder det i aarevis. For det fjerde be-

tyder en Forøgelse af Bemanningen ikke det samme for Landene med relativ lav Hyre, som for Landene med de store Hyrer som f. Eks. Norge.

Efter en Omtale af Afstemningen i Genève, der i Forhold til Tonnagemængden ikke giver det rette Udtryk, udtaler Komitéen, at Norges Rederiforbund maa sætte hele sin Autoritet ind paa, at man ikke fører en saadan Lov ud i Livet, da den vil tage Pusten fra en stor Del af den norske Flaade, indtil den blev ligestillet med samtlige søfarende Nationer af Betydning. Saa længe England, Tyskland og Italien ikke ratificerer, maa Norge heller ikke gøre det.

SØKONTROLLEN VED SPANIEN

Under engelske og franske Regering har erklæret sig villig til at lade engelske og franske Krigsskibe udfylde det Hul i den spanske Kystkontrol, der er opstaaet efter at Tyskland og Italien har trukket deres Krigsfartøjer tilbage fra Kystkontrollen.

Dette synes dog langtfra at tilfredsstille de to Lande der er gaaet ud af Kontrollen, og man maa stadig være forberedt paa Overraskelser fra den Kant. Tonen bliver Dag for Dag skarpere, og man kan ikke rigtigt se, hvordan det skulde ende med en fredelig Løsning.

SEJLADSEN PAA SPANIEN

Under Henviisning til en Meddelelse af 26. Maj angaaende Sejlads paa Red og Havne under General Francos Overhøjhed beliggende i Departementet Ferrol, meddeler Handelsministeriet efter Brevveksling med Udenrigsministeriet, at Departementet Ferrol omfatter hele den spanske Kyststrækning fra den portugisiske Nordgrænse til den franske Sydgrænse. Samtlige Havnebyer paa den nævnte Kyststrækning er under General Francos Kontrol med Undtagelse af Havnebyerne mellem Udløbet af Rio Eo mod Vest og Kap Machichaco mod Øst.

DANSK-HOLLANDSK HANDELS-OVERENSKOMST

Udenrigsministeriet har udsendt følgende Meddelelse:

I Henhold til det i Haag den 28. Maj d. A. afsluttede Arrangement mellem Belgien, Danmark, Finland, Holland, Norge og Sverige, som det er Hensigten at supplere med 2-sidede Aftaler om Udvidelse af den indbyrdes Handelsforbindelse mellem disse Lande, har der i den sidste Uge været ført Forhandlinger i København med en hollandsk Delegation.

Ved Forhandlingerne er der opnaaet Enighed om et Forslag til en Overenskomst, som skal forelægges de to Regeringer til Godkendelse.

For Danmarks Vedkommende skulde Overenskomsten medføre en forøget Udførsel til Holland af Oksekød, Fisk og enkelte Industrivarer, medens Holland opnaar en tilsvarende Forøgelse af Indførselsmulighederne her i Landet for Blomsterløg, Superfosfat samt en Del Raavarer og Industriprodukter.

FORHØJELSE AF HYRETILLÆG FOR SEJLADS PAA SPANIEN

Mellem Dansk Dampskibsrederiforening paa den ene Side og Dansk Styrmandsforening og Muskinmestrenes Forening paa den anden er der truffet følgende Aftale:

Den gældende Overenskomst af 4. Februar d. A. vedrørende Sejlads paa spanske Havne forlænges med følgende Ændringer og Tilføjelser:

Det i 1ste Stykke omhandlede 50 pCt. Hyretillæg forhøjes til 100 pCt. af den paagældende Gage, dog med Undtagelse af Sejlads paa spanske Havne udenfor Gibraltar, hvor Tillæget forbliver 50 pCt.

For Sejlads paa de canariske Øer betales dog kun Tillæg, saafremt Kasco-Assurandørerne eller Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart og Fiskeri beregner Krigsforsikringspræmie.

Overenskomsten af 4. Februar d. A. forbliver iøvrigt uforandret.

Denne Overenskomst træder i Kraft den 1. Juli 1937.

TURISTER PAA GRØNLAND

For to Aar siden fremsatte vi i Dansk Søfart Tidende et Forslag om at sende Turistskibe til Grønland, idet vi mente, at dette store fjerne Land maatte være vor allerstørste Turistattraktion. Tanken vandt ikke Genhør — og naar den nu dukker frem igen vil den sikkert faa samme Skæbne. Grønland bliver ikke noget Turistland.

SITUATIONEN I FRANKRIG

Ugens største udenrigspolitiske Problem er naturligvis Frankrig, som kæmper en haard Kamp for at holde sig oven Vand.

Endnu paa dette Tidspunkt er det for tidligt at spaa noget om Udviklingen, men det synes som om Finansminister Bonnet er den rette Mand.

I Deputeretkammerets Finansudvalg redegjorde han for den finansielle Situation og udtalte herunder bl. a.: Det ordinære Budget udviser et Underskud paa 6 til 8 Milliarder Francs, det ekstraordinære Budget et Underskud paa yderligere 8½ Milliarder Francs. Skattekammerforpligtelserne indtil Aarets Slutning udgør 700 til 800 Millioner Francs. De i Juli Maaned udstedte 4½ pCt.s Auriol-Skatkammerbeviser andrager 5,4 Milliarder Francs, som forfalder i Oktober Maaned. Til Tilbagebetalingen af Laanet i England i December udkræves 4,4 Milliarder Francs.

Derefter bekendtgjorde Ministeren de planlagte Forholdsregler, som gaar ud paa følgende: Den Grænse, indtil hvilken Frankrigs Bank kan yde Staten Forskud, udvides med 10 Milliarder Francs. Budgetunderskudet skal udlignes ved Skatte- og Afgiftsreformer. Der skal desuden gives Afkald paa den valutalogvningmæssige Minimalgrænse, som fastsættes Franc'ens Værdi til 43—48 Milligram Guld.

I Deputeretkammerets Møde udtalte fhv. Finansminister Reynaud, Venstre-Republikaner, at der ikke var noget andet Land i Verden, som 4 Maaneder efter en Devaluering var tvunget til at optage et Laan i Udlandet og sætte sit Guld som Garanti. Regeringen kom nu og krævede Bemyndigelse til at foretage en ny Devaluering. Frankrig havde ikke længere Raad til at foretage et Fejlgreb. Blev der begaaet et nyt Fejlgreb, vilde Følgerne blive endnu frygteligere end sidst.

50 AAR

Skibsreder *Willie C. K. Hansen*, Medindehaveren af den kendte danske Rederivirksomhed C. K. Hansen, fylder 2. Juli 50 Aar.

Willie C. K. Hansen kom som 17-aarige i Lære i Faderens og Bedstefaderens Virksomhed, hvor han repræsenterer 4. Generation. Efter videre Uddannelse i Tyskland, Rusland, Belgien og England kom han tilbage til det fædrene Firma i 1911, og blev Medindehaver i 1916. Han er Medlem af en Række Besty-

relser og navnlig kendt for sit Arbejde i The Baltic and International Maritime Conference, hvor han i 16 Aar var »Member of Board of Directors«, og er velkendt i Skibsfartskreise for sit Initiativ og sin altid redbonne Hjælpsomhed. Paa 50 Aars Dagen vil der fra mange Sider blive sendt Lykønskninger til den dygtige og elskværdige Skibsreder, der paa en saa værdig Maade fører det gamle, højtansete Firma C. K. Hansens Traditioner videre.

SKIBSFARTSKANAL GENNEM AMAGER

De tre store danske Ingeniørfirmaer Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz, A/S, og Kampmann, Kierulff & Saxild, A/S, har sammen offentliggjort et Projekt, som de kalder Skibsfartskanal gennem Amager, forsynet med mange Beregninger, Kort o. s. v.

Det hedder bl. a. i de tre Virksomheders Forelæggelsesprogram:

I gennem mange Aar har Forholdene ved Broerne over Havnen været en Kilde til stadig Gene, og samtidig med at der i Aarenes Løb er foretaget mange Forbedringer, baade af Broerne og af de tilstødende Færdselsveje, er Trafikken forøget, saaledes at Ulemperne er nogenlunde uforandrede.

Forbedringer er derfor stærkt paakrævede, og det mest effektive Middel er at skaffe Skibsfarten en anden Adgang til Sydhavnen.

Det foreliggende Forslag til en Skibsfartskanal gennem Amager tager Sigte herpaa, idet det giver en praktisk gennemførlig og økonomisk overkommelig Løsning af Spørgsmaalet og samtidig muliggør Løsningen af en Række af de Problemer, der gennem mange Aar har hæmmet Byens Udvikling paa Amagersiden.

Ideen er oprindelig fremsat i Forbindelse med det af de 3 Ingeniørfirmaer i Marts 1936 udsendte Forslag til »Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund« med den Begrundelse, at det maatte anses for uheldigt at lade Brovejen krydse et Sejlløb fra Kalveboderne til Sydhavnen, og Projektet maa derfor betragtes som en nærmere Uddybning af denne Tanke.

Projektet gaar i Hovedtrækkene ud paa at grave en Skibsfartskanal gennem Amager, fra Sejlrenden i Drogden til Sydhavnen og at benytte den udgravede Jord til Løsning af forskellige vigtige Opgaver.

Kanalens Længde bliver ca. 7,5 km. Den udgaar fra Drogden ca. 2 Sømil syd for Nordre Røse og forløber mod Vest indtil et Punkt nord for St. Magleby, hvor den i en Kurve bøjer mod Nordvest og fortsætter retlinet til et Punkt nord for den eksisterende Spærredæmning over Kalveboderne.

Kanalen foreslaas udført med en Vanddybde paa 5,3 m og en Bundbredde paa 30 m, idet disse Dimensioner ved de foretagne Undersøgelser har vist sig at give den saavel teknisk som økonomisk fordelagtigste Løsning.

Den ved Kanalarbejdet vundne Jordmængde foreslaas efter nærmere Undersøgelse anvendt til et eller flere af følgende Formaal:

- I. Inddæmning af Kalveboderne ved Amagers Vestkyst efter Ingeniør Ulrik Pedersens Projekt.
- II. Opfyldning bag Kajindfatning i Forlængelse af Islands Brygge.
- III. Opfyldning af de nuværende militære Skydebaner.
- IV. Opfyldning af de lave Kystarealer ved Kongens Eng-have.
- V. Fremstilling af Dæmninger paa Amager i Tilslutning til en fremtidig Øresundsbro.

Projektets Fordele skulde bl. a. være Afhjælpning af Arbejdsløsheden: En meget væsentlig Del af Arbejdet er Jordarbejde, der kan udføres med Haandkraft. Arbejdet vil derfor med stor Fordel kunne udføres i Henhold til de i Lov af 14. April 1937 om »Beskæftigelse af arbejdsløse« givne Bestemmelser, idet der kan anvendes ca. 2.000 Mand gennem 3½ Aar.

Hertil kommer, at Arbejdet for langt den største Dels Vedkommende er af en saadan Karakter, at der ikke kræves nogen særlig Faguddannelse, ligesom det ikke vil være vanskeligt at tilrettelægge det paa en saadan Maade, at Lovens Krav om nedsat Arbejdstid kan overholdes.

Ved Gennemførelsen af det foreliggende Kanalprojekt vil Trafikforholdene ved Langebro og Knippelsbro blive fuldstændig ændrede, idet 17.000 af de 20.000 Fartøjer, der naarlige passerer Knippelsbro, fremtidig vil kunne gaa gennem Kanalen.

Af de resterende 3.000 Fartøjer har ca. 1.600 saa stort

Dybgaaende, at de ikke kan passere den foreslaaede Kanal, og de øvrige 1.400 vil af andre Grunde være nødt til fortsat at gaa igennem Broerne.

Selvom man derfor ikke helt kan undgaa at aabne Broerne, vil Antallet af Oplukninger dog indskrænkes saa meget, at man frentidig kan regne med ca. 10 Oplukninger daglig i Stedet for de nuværende 50.

Sydhavnen er den Del af Storkøbenhavn, der er bedst egnet til frentidige Industrikvarterer, idet det er det eneste Sted i Nærheden af Byens Centrum, hvor der findes store frie Arealer med let Adgang til Havn og Jernbane. For at udnytte disse Muligheder er det imidlertid nødvendigt at skaffe en ny Indsejling til Sydhavnen, idet Forholdene ved Havnebroerne sætter en Grænse for Udviklingen af Sejltrafikken gennem Havnen.

Skibsfartskanalen gennem Amager tilvejrbringer denne Indsejling og frembyder yderligere den Fordel fremfor de tidligere fremsatte Forslag om et Sejlløb gennem Kalveboderne, at den giver betydelig kortere Sejllængde for Trafik nordfra, medens den ikke giver nogen Distanceforøgelse for Trafik sydfra.

Endvidere er Kanalen langt lettere at besejle end det lange Løb vest om Amager, der i uklart Vejr vil være meget svært at passere. Og inendens det under Isperioder er let at holde Kanalen aaben, vil det være umuligt at holde Renden farbar, naar Isen med sydlig Vind presses fra Køgebugt op i Kalveboderne.

Endelig vil det ved Bygning af Kanalen være unødvendigt at etablere noget Sluseanlæg af Hensyn til Strømmen gennem Havnen. Kun under ganske ekstraordinære Forhold — efter Statistiken gennemsnitlig 4 Dage om Aaret — kan det vise sig nødvendigt at spærre Kanalen med Størinporte.

De samlede Udgifter til Udførelsen af Kanalen med alle tilhørende Arbejder anslaaes med det nuværende Prisniveau til ca. 25 Mill. Kr., hvoraf ca. 13 Mill. Kr. er direkte udbetalt Arbejds løn. Til Køb af danske Materialer og til Arbejde udført paa danske Fabriker medgaaer 4 Mill. Kr., af hvilke antagelig Halvdelen er Arbejds løn. De resterende 8 Mill. Kr. fordeler sig med 4,5 Mill. Kr. til Ekspropriation, Administration etc. og 3,5 Mill. til udenlandske Materialer (Jern, Kul etc.).

Ialt vil altsaa ca. 15 Mill. Kr. blive brugt til Arbejds løn, medens der kun kræves ca. 3,5 Mill. Kr. til fremmed Valuta.

Denne gunstige Fordeling gør Arbejdet særligt egnet til Udførelse under de nuværende vanskelige Valutaforhold.

Saafrømt Planerne gennemføres i deres fulde Udstrækning, vil det ulvivsomt vise sig, at Grundværdistigningerne

etc. fuldtud dækker alle Udgifter. Det maa derfor anses for forsvarligt om fornødent at finansiere Arbejdet gennem et Laan, der amortiseres, efterhaanden som de skabte Arealer realiseres.

Da Forslaget berører saa mange forskellige Interesser, vil det ikke være muligt at fastlægge Enkeltighederne uden nærmere Drøftelser med de interesserede Autoriteter, ligesom der ogsaa maa foretages detaillerede Grundundersøgelser, inden Detailprojekt udarbejdes.

Det foreliggende tekniske og økonomiske Materiale er dog efter Forslagsstillernes Opfattelse tilstrækkeligt til, at mulige Ændringer ikke vil være af afgørende Betydning.

Forslaget skulde derfor, hævder de tre Virksomheder, der stiller det, være tilstrækkeligt til at foretage en Bedømmelse af de Fordele, der vil være ved Udførelsen af en Skibsfartskanal gennem Amager, og til at afgøre, om det vil være rigtigt at tage Opgaven op til videre Behandling netop nu, hvor Hensynet til det store Antal ledige gør, at det gælder om at sætte Arbejde i Gang, og hvor Hensynet til Landets økonomiske Stilling gør, at det Arbejde, der udføres, skal være produktivt uden at stille for store Krav til fremmed Valuta.

Fra Skibsfartens Side er det nye Projekt modtaget med Skepsis. Man spørger uvilkaarligt sig selv, om der ikke vil være lige saa god Grund til at gennemskære mange andre af Danmarks Øer paa lignende Maade.

Hvis der skal gøres noget ved Indsejlingen til Københavns Havn, vil der være nok at tage fat paa med at uddybe det sydlige Indløb i Havnen — Kalveboderne — idet der her allerede er et Farvand, der kun behøver yderligere Uddybning eventuelt i Forbindelse med nye Slusearbejder, hvilket man er overbevist om vil være langt billigere og samfundsmæssigt set langt forsvarligere end at gennemskære en lille Ø som Amager.

MEDDELELSER FRA DANSK

Danzigs Ind- og Udførsel over Havnen i Januar Kvartal 1937

Danzigs Statistiske Kontor har udarbejdet Rapport over Vareomsætningen over Havnen i Januar Kvartal 1937 med Værdiangivelse.

Ialt er indført 195,789,7 Tons til en Værdi af 24,061,295 Gulden og udført 1,452,679,7 Tons til en Værdi af 99,281,579 Gulden.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Januar Kvartal 1936 androg 155,270,5 T. til en Værdi af 18,5 Mill. Gulden, hvad der betyder en Opgang paa c. 40,000 T. eller godt 25 pCt. i Vægt, og en Stigning paa 5,5 Mill. Gulden eller c. 30 pCt. i Værdi.

Udførslen i Januar Kvartal 1936 androg 1,110,804 T. til en Værdi af 79,2 Mill. Gulden, altsaa en Stigning baade vægt- og værdimæssigt, vægtmæssigt paa 340,00 T. eller 31 pCt., værdimæssigt paa 20 Mill. Gulden eller omtrent 25 pCt.

Nedenstaaende følger Tallene for Ind- og Udførslen til Danmark:

Indførsel: 3,299,8 T. til en Værdi af 815,000 Gulden. Udførsel: 93,724,7 T. til en Værdi af 5,510,000 Gulden.

En Sammenligning med Januar Kvartal 1936 viser en temmelig forøget Vareomsætning mellem Danmark og Danmark, idet Indførslen fra Danmark i samme Kvartal 1936 androg 1,009,8 T. til en Værdi af 573,000 eller en Værdistigning af 42 pCt. Udførslen til Danmark androg 97,918,7 T. til en Værdi af 4,862 eller en Værdistigning paa 12 pCt.

Nedenstaaende følger en Oversigt over de fra og til Danmark hovedsageligt ind- og udførte Varer.

Gruppe I. Udført til Danmark: 379 T. Hvede, 10,752 T. Rug, 1351 T. Havre, 416 T. Bælgfrugter, 308 T. Sædfrø, 370 T. Mel, 49 T. Frugt, 63 T. Planter, 63 T. Vidjer.

Gruppe II: Indført fra Danmark: 4 T. Tarme, 1 T. Smør.

Gruppe III: Udført til Danmark: 100 T. Cement, 64,468 T. Kul, 79 T. Olie.

Gruppe IV. Indført fra Danmark: 3 T. vegetabil Fedt og Olie, 215 T. animalsk Fedt og Olie.

Gruppe V. Indført fra Danmark: 2,507 T. Oliekager, 6 T. alkoholiske Drikkevarer.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Udført til Danmark 8,552 T. Oliekager.
 Gruppe VI. Indført fra Danmark: 6 T. Farver.
 Udført til Danmark: 880 T. Gødningstof.
 Gruppe VIII. Indført fra Danmark: 13 T. Pjalter.
 Gruppe X. Udført til Danmark: 3,340 T. Træ.
 Gruppe XI. Indført fra Danmark: 182 T. Papir.
 Gruppe XIII. Indført fra Danmark: 150 T. gammelt Jern og Staal, 67 T. Metalvarer, 30 T. Kobber.
 Udfør til Danmark: 2,138 T. Jern og Staal, 22 T. Jernrør, 46 T. Metalvarer.
 Gruppe XV. Indført fra Danmark: 7 T. Automobileer.

Stenkul-Eksport over Gdynia Havn

Algier	6.170
Argentina	18.050
Belgien	54.711
Danmark	20.656
Finland	1.400
Frankrig	24.725
Lettland	—
Norge	35.010
Sverige	146.015
Italien	76.745
Ægypten	11.124,3
Estland	485
Holland	40.943
Palæstina	10
Malta	2.760
Tunis	3.200
Senegal	6.885

Ialt 448.889,3 ton

Lastningen i Archangelsk

Ifølge en Meddelelse i Pressen skal Planen for Trælast-afskibningerne fra Archangelsk i Maj Maaned være bleven opfyldt med 102,7 pCt. Der lastes gennemsnitlig 12,7 Stds. i Timen mod 9,9 Stds. sidste Aar. Et enkelt Savværk skal endog have præsteret et Genneomsnit paa 17,8 Stds. i Timen.

Polens Kuleksport i Maj Maaned 1937

De fra Polen i Maj Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande var:

Østrig	45
Ungarn	2
Czekoslovakiet	2
Sverige	197
Norge	32
Danmark	17
Finland	38
Letland	3
Estland	3
Frankrig	112
Belgien	61
Holland	32
Schweiz	9
Italien	140
Malta	1
Algier	19
Ægypten	15
Øvrige Afrika	18
Argentina	12
Andre Lande	5
Bunkerkul	85
Ialt	848
Danzig	17
Ialt	865

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»India«s Uheld

Ved Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Søforklaring i Anledning af to Uheld, som Ø. K. S. Motorskib »India« har været ude for under sin sidste Rejse til Østen.

Paa Udrejsen fra København til Hull skete der en mindre Grundstødning, da Skibet skulde ind i Dokken i Hull. Der var Bugserbaad for og agter, men Vandet faldt ret stærkt, og Skibet tog Grunden. Hvorvidt der er sket Skade, er endnu ikke fastslaaet.

Situationen var værre, da man den 23. April opdagede, at der var Ild i Lasten. Skibet var afgaaet fra Rangoon og befandt sig i Nærheden af Ceylon, da der trængte Røg op gennem to Ventilatorer. Kaptajn S. Krarup lod Lugterne skalke og telegraferede til Rederiet samt til Agenten i Colombo. Den næste Dag anløb man Colombo som Nødhavn, og her var alle Forberedelser til Slukning truffet. Slukningsarbejdet varede flere Dage. Der maatte høres Huller rundt omkring, og gennem disse hældtes Kulsyre ned i Lasten. Der brugtes flere Hundrede Flasker Kulsyre. Først den 3. Maj kunde Udlosningen foretages, og Ilden var da slukket. Den forvoldte Skade er ret betydelig.

Kaptajn Krarup udtalte i Retten, at han mente, at Ilden var opstaaet ved Selvantændelse. Det blev ogsaa ved Losningen konstateret, at Ilden er opstaaet i Underlasten, hvor der var stuvet en Slags kogt Ris, som de indfødte anvender, og som kan have indeholdt stor Fugtighed. Det var ogsaa ret varmt paa paagældende Tidspunkt, nemlig 103 Grader Fahrenheit.

Den øvrige Del af Besætningen udtalte sig i Overensstemmelse med Kaptajnen.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibes Hjælpesfond

Gennem Ministeriet for Handel og Industri og Søfart er der udfærdiget kongelig Stadfæstelse paa de oprettede Statutter for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibes Hjælpesfond. Fondens Kapital andrager 54.000 Kr., der anbringes efter Reglerne for Anbringelse af unyndiges Midler. Renterne anvendes til Understøttelse til værdige og som Følge af Alder, Sygdom eller af anden Grund trængende Søfolk eller til værdige og trængende Efterladte eller saadanne Søfolk, saaledes at Førere af mindre Sejlskibe med eller uden Motor samt saadanne Skibsføreres Efterladte fortrinsvis kommer i Betragtning.

Ny Baad til De foren. Bugserelskaber

Den nye Bugserbaad, som De Forenede Bugserelskaber har bestilt paa Svendborg Skibsværft, bliver en Sensation, idet det er første Gang, der bygges en Baad af denne Type. Paa Grund af visse Vanskeligheder med Materialernes Tilvebringelse kan Kølen næppe lægges før i August eller September. Tegningerne og Planerne til Nyerhvervelsen er udarbejdet af Ingeniør Steenberg, Svitzers Bjærgningsentrepriser, og de byder paa meget nyt paa dette specielle Omraade.

Selve Motoren bestaar af en 500 HK. Atlas-Motor, og det nye er, at alle Hjælpemaskinerne saavel Dæksmaskinerne som Hjælpemaskinerne i selve Maskinen, drives af Tryk-

»Gilleleje Flak« Fyrskib

I Løbet af Juli Maaned bliver det nuværende »Gilleleje Flak-Fyrskib« udskiftet med et elektrisk drevet Fyrskib. Fyrkarakteren bliver uforandret Et-Blink hver 12 Sek., Blink ca. 3 Sek., Mørke ca. 9 Sek. Flammens Højde er 14 Meter, Lysevne 19 Sømil og Synsvidde 12,5 Sømil.

Taagesignal afgives med Membransirene; Tonehøjde 400 Sv./S. Karakteren ændres til En-Tone hver 30 Sek., Tonens Varighed ca. 5 Sek. Radiofyret indgaar som Nr. 3 i Radiofyrgruppen Sletterhage—Kullen—Gilleleje Flak N., hvor det saaledes afløser Nakkehoved Radiofyret, der samtidigt nedlægges, se dog E. f. S. Punkt 2055. Radiofrekvensen er 306,5 kc/s (979 m), Tonefrekvensen 752 c/s, Rækkevidde 50 Sm.

Udsendelsestider: Usigtbart Vejr: Hver 6 Min., begyndende ved det 4., 10., 16. Min o. s. v. af hver Time. Sigtbart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 10. og 16. Min.

Radiofyret er kombineret med Lufttaagesignalet, der afgives fortløbende hver 30 Sek., ogsaa i Pavsens mellem to Radioudsendelser. Et Lufttaagesignal sætter ind ved Afslutningen af den sidste Streg i Bogstavgruppen a), d. v. s. ca. 11,75 Sek., 1 Min 11,75 Sek. o. s. v. efter Radiosignalets Paabegyndelse. Hver første Prik i Mellemrummene mellem Radiosignalets Streger svarer herefter til ca. 1 Sm. Fyret holdes tændt om Dagen i sigtbart Vejr.

luft efter et af Ingeniør O. E. Jørgensen — »Selandia«s Konstruktor — angivet System.

Baaden, der bliver 78 Fod lang og laster 115 Tons, skal være færdig i Februar Maaned.

Udvidet Fart paa Øresund

I Søndags aabnede Øresundsselskabet sin Højsæson, idet der nu sejles med udvidet Farplan i Malmofarten, hvor der paa Søndage bliver 12 Afgange og paa Hverdage 7 Afgange i hver Retning.

Ogsaa Kullen- og Helsingborg-Sejladsen paabegynder den daglige Fart fra og med Søndag, medens Helsingfarten med Afgang Tirsdag, Onsdag og Fredag og Stegefarten med Afgang Mandag, Torsdag og Lørdag allerede er i fuld Gang.

Efter Successen sidste Sommer fortsætter Selskabet desuden i Aar Lystturene fra Nordsjælland til Kullen. Fra Gilleleje bliver der Afgang hver Tirsdag og fra Helsingør hver Onsdag til Mølle, saaledes at Landliggerne i Nordsjælland har god Lejlighed til at allægge et Besøg paa Kullen med dens smukke Klipper.

Svendborg—Rudkøbing-Færgens Prøvetur

Svendborg Staatskibsværft foretog Fredag den officielle Prøve- og Afleveringstur med Sydfynske Dampskibsselskabs nye Færge »Egeskov«. Om Bord befandt sig en stor Repræsentation for Skibsværftet, Sydfynske Dampskibsselskab samt for Søfartmyndighederne, Toldvæsenet og Postvæsenet. Med Kaptajn Kruse paa Kommandobroen stod den smukke Færge ud i Lunkebugten, hvor Grev Ahlefeldt Laurvig Bille, Egeskov, som Formand for Sydfynske Dampskibsselskab overtog Færgen.

Paa Færgen er der Plads til 18 Biler og 360 Passagerer, og til disse er der et udmærket overbygget Opholdsrum i 2. Etage, ligesom der er lukket Promenadedæk. Ved Opgangen til 2. Etage hænger et smukt Billede af Slottet Egeskov, der har givet Færgen Navn. Færgens Dimensioner er 98 Fod og 6 Tommer lang, 22 Fod bred og 9 Fod »dyb«. Færgen er forsynet med 200 HK. Bukh-Dieselmotor, der giver Skibet en Fart af ca. 10 Sømil i Timen.

Kollisionen mellem »Stella Polaris« og »Nobel«

Ved Søforklaringen i Bergen angaaende Kollisionen med Dynamitskibet forklarede »Stella Polaris« Fører, Kaptajn Ellefsen, at der var 135 Passagerer og 145 Mands Besætning, altsaa 280 Mennesker ombord i Damperen. Kaptajnen oplyste, at han ikke havde fundet Grund til at give Ordre om reduceret Fart i Årandsundet, da man altid plejede at passere lildels meget store Skibe i disse Farvande uden nogen Vanskelighed. Kaptajnen var netop gaaet til Ro, da Sammenstødet fandt Sted. Han forklarede, at Skibet gik med fuld Fart, 15 Mil, og naar der slaas fuld Fart agterover, vil Skibet alligevel gaa ca. ½ nautisk Mil fremover, for det bliver liggende stille. Lanternen lyste klart ved denne Anledning, da han kom paa Dækket.

Lodsen, Herlof Traaa, forklarede, at det var klart, sigtbart, stille Vejr og gode Lysforhold. Han saa først Toplanterne paa »Nobel«, og da var »Stella Polaris« en

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Kornmarkedet har ligget noget mere stabilt i den forløbne Uge, og i Overensstemmelse hermed har der været noget større Aktivitet paa det vigtige River Plate Marked.

Iøvrigt er Markederne i det store hele uforandrede. Den vigtigste Begivenhed har faktisk været Genoptagelsen af Befragningen for Korn fra Russisk Sortehav til Continentet. Det er mere end et Aar siden, at der sidst blev sluttet Tonnage for Korn i denne Trade, og selvom det for enkelte Redere kan være en Fordel at faa Beskæftigelse fra Sortehavet, er det tvivlsomt, om det for Skibsfarten som Helhed vil være gavnligt, saafremt Russerne atter i Aar vil være i Stand til at optræde som Storeksportør af Korn. Rejsen fra Sortehavet til de sædvanlige europæiske Korn-Lossehavne, er jo ikke mere end Halvdelen eller en Trediedel af Distancen fra River Plate respective Australien, og følgelig vil et langt færre Antal Dampere være tilstrækkelig til Transporten af de samme Kvantiteter som fra sidstnævnte Markeder.

Som ovenfor nævnt er det praktisk talt udelukkende River Plate, der lukrerer af den bedre Efterspørgsel efter Korn-Markedet har udvist en ikke ubetydelig større Aktivitet end i den forløbne Uge, og Rederne synes at have genvundet en hel Del af den Tiltro til Markedet, som det har skortet paa i de sidste 2—3 Uger. Der er sluttet ikke saa faa Baade til Rater om kring 30/- à 30/6 fra n.a. San Lorenzo til p.p. U.K., og der cirkulerer stadig et stort Antal Ordre for Afskibning Juli til September. Rederne holder dog ud for højere Rater, og det kan antagelig ikke vare mange Dage, før Befragterne maa give efter. Til Canada og Northern Range meldes om fornyet Efterspørgsel, og ogsaa for disse Markeders Vedkommende skulde der være en Basis for en Forbedring i Fragten. De øvrige Kornmarkeder (med Undtagelse af Russisk Sortehav) har været meget stille. For Montreals Vedkommende er Raten nominelt 2/9, men Forretning har ikke fundet Sted for hele Baades Vedkommende. Sydafrika synes at live lidt op igen, og der cirkuleres ikke saa faa Ordre for Afskibning Juli/September. Ogsaa paa dette Marked holder Rederne imidlertid ud for højere Rater, og i Øjeblikket er det vanskeligt at faa Parterne til at mødes. Næste Slutning vil antagelig komme til at ligge omkring 31/6—32/- til U.K. Sortehavet har som nævnt ovenfor genoptaget Befragningen af Tonnage for Korn til Europa. Første Baad blev sluttet til 16/9 Juli Aflastning, men senere har Russerne faaet Tonnage til 16/7½ og forsøger nu at dække deres yderligere Behov paa Basis af 16/6, altsammen Basis p.p.U.K.

De øvrige oversøiske Markeder har været rolige. Fra Amerika slutes der stadig Scrapjern til U.K., Basis 25/6 for stor Tonnage, 6d. mere for 3/4.000 Tonner, og til Japan indikeres 37/- fra Northern Range. Canadisk deals og props/pulpwood fra New Foundland er særdeles aktive Markeder. Raten ligger omkring 95/- for deals fra Canada.

Sukker fra Vestindien er et roligt Marked. Befragterne indikerer 25/- fra Cuba til U.K. Continent, men Rederne forlanger omkring 1/- mere.

Vestkyst-Sydamerikabefragterne dækker stadig deres Tonnagebehov med Timecharterbaade. Markedet fra Nordpacific er roligt, og ogsaa paa dette Marked synes Befragterne at gaa mere og mere over til at dække deres Behov med timechartrede Skibe. Der noteres en enkelt Ladning fra British Columbia til Nordkina til omkring £10.000.- for en 430.000 Bale Baad. Lumber til Sydafrika vil betale \$20.-, og paa f.i.o. Basis fra British Columbia til England indikeres 36/-.

Østens Markeder er stadig meget rolige. En tysk Baad rapporteres sluttet for Bønner til 42/6 Rotterdam eller Hamburg, men denne Rate kan ikke lages som nogen Norm for Fragniveauet, idet specielle Forhold gør sig gældende for tyske Dampere, der sejler med Bønner til Tyskland, og faktisk søger engelske Befragtere Tonnage til 37/6, hvilket man skulde mene er mere i Konformitet med det virkelige Niveau.

Risafskibe fra Saigon fik Juli Tonnage til 39/6, men Efterspørgslen er nu noget bedre, og Befragterne er villige til at betale 40/-. De indiske Markeder har ogsaa været rolige. Madraskystbefragterne indikerer 40/-, til hvilken Rate en græsk 8,000 Tonner blev sluttet for Juli Lastning. Fra Vizagapalam er der stadigvæk Anvendelse for Tonnage for Erts, sidste Slutning var 32/- til Continentet, hvilket kan gentages.

Kul fra Sydafrika er roligere, idet Befragterne synes at have vanskeligt ved at arrangere Stem. Durban/Sabang indikerer 15/6, og Durban/Aden 18/6. Iøvrigt søges der fra Sydafrika Tonnage for Sukker, hvorfor Befragterne indikerer 32/6 til U.K.

Fra Australien er sluttet en Baad med Sukker til U.K. til den gode Rate af 52/6 for tidlig Juli Lastning, og der kan placeres endnu en Baad for saadan Forretning.

Paa de europæiske Markeder har Udsvingene ikke været store. Markederne er i det store og hele stadig faste, og Tendensen gaar nærmest imod yderligere Stramning, specielt gælder dette Trælastmarkederne, hvorimod udgaende Kulforretning ligger noget svagere.

Timecharter. Dette Marked er fortsat støt, og specielt er det naturligvis stor Diesellonnage, der er efterspurgt. En stor Del af denne Kategori Skibe er imidlertid bundet for længere Tid fremover, og Befragterne maa derfor lade store Dampere. Der er sluttet flere saadanne Rater til omkring 7/6 for 9/12 Maaneder. For stor Diesellonnage indikeres der 10/- for ca. 9/12 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Østen. Med andre Leveringer ligger Raterne noget lavere, bl. a. skal en 11 Knobs Baad ca. 8.300 Tons Motor være sluttet til 7/6 for 2 Aar med Levering og Tilbagelevering U.S.N.H.

I Vestindia Markedet har der ikke været meget Liv. Rate-Niveauet er uforandret.

god Skibslængdes Afstand fra Lygten. Lodsens gav Styrbords Ror og et Stød i Fløjten. Dette blev besvaret med to Stød fra »Nobel«, som da var kommet godt frem i Svinget, saa man kunde se hele Styrbords Side af Skibet. Han ansaa Årandsundet for et trangt Farvand. »Stella Polaris« holdt Styrbord, som Skibet skulde gøre. Lodsens tænkte sig ikke Muligheden af, at der kunde blive nogen Kollision. Han mente, at »Nobel« vilde svinge over til Styrbord. Dette gjorde »Nobel« imidlertid ikke. Der er intet andet Farvand der, saa det var ham ganske uforklarligt, hvorfor »Nobel« holdt sin Kurs i Stedet for at svinge over til Styrbord. Han har aldrig set Fartøjer styre den Kurs, som »Nobel« fulgte. Da »Nobel« gav to Stød, ventede han

fremdeles, at Skibet skulde give Styrbords Ror. Han gav derfor endnu en Gang et Stød i Fløjten, idet han tænkte sig, at man ombord i »Nobel« kunde have misforstaaet hans første Signal. Da man saa for anden Gang fra »Nobel« svarede med to Stød, forstod han, at der var Fare paa Færde, og for at undgaa Kollision gav han tre Stød i Fløjten og fuld Fart agterover. Han hørte saa tre Stød ogsaa fra »Nobel«. Skibene tørnede sammen i en ret Vinkel. Det saa ud, som om »Stella Polaris« ramte »Nobel« ved Agtermasten. »Nobel« forsvandt under Boven paa »Stella Polaris«, og Lodsens slog straks Stop i Maskinen. Han saa nemlig, at »Nobel«s Vrag passerede forbi paa Styrbords Side, og han slog Stop for at de Folk, som var

paa Vraget eller var kommet i Søen, ikke skulde rammes af »Stella Polaris« Propeller. Saa snart Vraget var kommet agten om »Stella Polaris«, slog han igen fuld Fart agterover. Han mener, at Farten var saa reduceret i Kollisionøjeblikket, at den var kommet ned paa omtrent 12 Mil.

Træskibsbyggerne og Baadebyggerne

Træskibsbyggerne og Baadebyggerne i Danmark har holdt deres Aarssmøde i Vejle, hvor man drøftede et Forslag om at samle de to Organisationer i een Forening. Resultatet af Forhandlingerne blev, at Sammenslutningen vedtoges, hvorefter Foreningen fik Navnet Skibs- og Baadebyggerforeningen for Danmark. Til Bestyrelse valgtes Skibsbyggerne L. Johansen, Marstal, Tommerup, Holbæk, Nielsen, Svendborg, N. P. Jensen, Esbjerg, og Harder, Randers. Bestyrelsen konstituerede sig senere med Skibsbygger L. Johansen, Marstal, som Formand.

»Sandgate Castle«s Besætning reddet

Ifølge et traadløst Telegram, som er opfaaget af Mac Kay Radio Corporation, er Damperen »President Pierce« naaet frem til den brændende Damper »Sandgate Castle«. Det hedder i Telegrammet: Vi kan se Redningsbaadene fra »Sandgate Castle« drive rundt omkring os og vil tage alle i Baadene ombord, saa snart vi naar frem til dem. Skibet er endnu ikke sunket, men ligger lavt i Vandet og brænder.

Lloyds har senere faaet Meddelelse om, at hele Mandskabet fra »Sandgate Castle« er bleven taget ombord af »President Pierce« og reddet. »Sandgate Castle« er fuldstændig brændt.

»Stærkodder«s sidste Rejse

Statsbaneisbryderen »Stærkodder«, der sidste Vinter var ude for saa megen Kritik, er som tidligere omtalt dømt til Udrangering af Flaaden, og i Gaar gik Isbryderen til Stavanger paa sin sidste Rejse. Ved Stavanger Ophugningsværft ender nu »Stærkodder« sin Tilværelse som Isbryder gennem 54 Aar, først i Statsbanernes Tjeneste og dernæst i forbedret — men ikke i tilstrækkelig forbedret — Skikkelse som Statsisbryder.

Næstved Kanalen

I Fredags indviedes Kanalen fra Karrebæksminde til Næstved, idet de første Skibe sejlede derop med indbudte Gæster. Det store Kanalarbejde, der har staaet paa i flere Aar, nærmer sig saaledes nu sin Fuldførelse.

Det betyder foreløbig 2½ Kilometer kortere Søvej til Næstved.

Havne- og Stadsingeniør Frandsen har projekteret det store kombinerede Havne- og Kanal anlæg.

Havnen, der bliver af meget anseelige Dimensioner, præges af Papirfabrikernes store Anlæg, der endnu kun staaer som Betonskeletter, men inden næste Sommer skal rumme to nye Papirmaskiner, saa at Kapaciteten paa »Magle-mølle« forøges med mellem 33 og 55 pCt. Bag det 400 Meter lange Kaj anlæg ligger Lagerpladserne med direkte Forbindelse til Jernbanenettet. Desuden opføres Kullosse- og Sortereanlæg, Oplagsplads for Tømmer og Byggematerialer og Lossearrangement for Næstved Gasværk og endelig D. D. P. A.s Tankanlæg, der koster 250.000 Kr. at opføre og skal rumme 2 Mill. Liter Petroleum og Benzin. lige saa meget som i Selskabets Anlæg i Nyborg.

Marstal Navigationsskole

Marstal Navigationsskole har nu afsluttet Eksaminerne. Til Styrmandseksamen var indstillet 7 Elever, der alle bestod: L. K. Andersen, Marstal, 124 P., A. K. Hansen, Ominel, 134 P., K. B. Knudsen, Bogø, 115 P., H. K. Madsen, Marstal, 129 P., Niels Olsen, Aalborg, 123 P., K. B. Stegmann, Marstal, 101 P., P. Wollesen, Fredericia, 110 P. Højeste Karakter er 203 Points. For at bestaa kræves 87.

Til Skibsførereksamen havde indstillet sig 6 Elever, der alle bestod: E. H. Albertsen, Marstal, 129 P., M. Albertsen, Marstal L., 151 P., W. J. Hansen, Marstal, 117 P., C. K. E. Lundgren, 108 P., V. Madsen, Marstal, 116 P., M. O. Thomsen, Ll. Rise, 120 P. Højeste Karakter er 168 Points. For at bestaa kræves 84.

Nye svenske Radiofyr

Fra 1. Juli vil der være indrettet Radiofyr ved Kullen og Brämön. Samtidig forandres Fyrbelysningen til elektrisk Belysning, hvorved Lysslyrken forøges, og de nuværende Lufttaagesignaler ombyltes med elektriske Luftmembransendere. De nye Radiofyrs Rækkevidde bliver 50 Sømil, og ved Oprettelsen af disse sker der en værdifuld Komplettering af Nettet af Radiofyr langs den svenske Kyst.

Generalforsamling i Fyrvæsenets Fællesforening

Fyrvæsenets Fællesforening har afholdt sin aarlige Generalforsamling, hvor Sekretæren, Skibsfører A. Krogsbæk aflagde den omfattende Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Som nyt Styrelsesmedlem valgtes Maskinist J. Storgaard i Stedet for Maskinist H. Christensen, og alle de øvrige Valg var Genvalg.

Ved et efterfølgende Styrelsesmøde var Valgene følgende: Skibsfører Krogsbæk som Formand for Embedsgruppen og Sekretær for Fællesforeningen, Overmatros K. Petersen som Formand for Funktionærgruppen. Næstformand blev Fyrmester H. Nielsen og Fyrpasser R. Hansen. Sekretærer blev Overstyrmand Trondal og Fyrpasser Würtz. Bladudvalget kommer til at bestaa af Fyrassistent Odgaard og Overmatros K. Petersen. Kasserer blev Magasinpasser Hagerup-Andersen.

Paa Generalforsamlingen vedtoges det med Akklamation at udnævne Formanden for den svenske Broderorganisation, Distriktsfyrmester H. A. Nyberg til Æresmedlem af Fyrvæsenets Forening.

Færøsk Klipfisk paa det brasilianske Marked

I Slutningen af Maj ankom den færøske Klipfiske-Ekspert, Hr. Daniel P. Niclasen til Rio de Janeiro for at foretage nogle Undersøgelser angaaende færøsk Klipfisks Muligheder paa det brasilianske Marked. Hr. Niclasen, der allerede har besøgt Argentina, har til Hensigt at undersøge Forholdene i Bahia og paa Cuba, og har med dette for Øje medbragt en Prøvesending færøsk Klipfisk for at kunne konstatere, hvorledes dette Produkt viser sig egnet til Forsendelse til det sydamerikanske Marked, hvor det formodes at have oplagte Chancer paa Grund af sin udsøgte Kvalitet.

Skibssalg

MS. »Willemoes« af Thurø er solgt til Skibsreder M. Petersen, Sejro, for 61,000 Kr.

Skibet laster 550 Tons d.w. Skibsreder A. E. Sørensen bliver korresponderende Reder.

U.S.A. og Hannevig Sagen

Den amerikanske Regerings Svarnote paa den sidste norske Note i Hannevig Sagen er nu kommet den norske Regering i Hænde. Efter hvad der meddeles, stiller den amerikanske Regering — som har underkastet den norske Note en grundig Behandling ved særlige Sagkyndige, — sig paa et andet Standpunkt end før, idet det norske Krav denne Gang ikke afvises.

Fra amerikansk Side foreslaas en videre Procedure om Sagen, saaledes at hvert Land faar yderligere to Indlæg hver. Kommer man da ikke til Enighed, forpligter U. S. A. sig til efter den fornødne Godkendelse af Kongressen at lade Sagen indbringe for den amerikanske Court of Claims.

Der maa naegtelig Taalmodighed til, og det er en sen og omstændelig Vej, der skal gaas, for der kan blive truffet nogen endelig Afgørelse i denne Sag. Det norske Krav er — med Renter — paa 68,976,406 Dollars — heraf er de 36 Millioner Renter.

Gilleleje—Höganäs

Det Udvalg, der er nedsat for at faa etableret en regelmæssig Ruteforbindelse mellem Gilleleje og Höganäs, har i disse Dage truffet Aftale med Københavns Kystfartselskab om at drive Ruten.

Det er Damperen Klintekongen, der er udset til at besjæle Ruten. Den faar Station i Gilleleje Havn, og der bliver to daglige Forbindelser til Höganäs med Afgang fra Gilleleje Kl. 9 og Kl. 18 og fra Höganäs Kl. 10,30 og Kl. 19,30.

Klintekongen, der allerede i Fjor sejlede en Del Ture paa Ruten, er for nylig blevet moderniseret og har Restaurant om Bord. Det ventes, at mange svenske Turister vil gøre Brug af den lette Forbindelse med Nordsjælland, og Selskabet har erklæret sig villig til at udvide Forbindelsen, hvis det bliver nødvendigt.

Kæmpebroer og Ocean-Kajer i Hamburg

Under en Sammenkomst mellem Rigsstatholder Kaufmann, Medlemmerne af Senatet og Præsidenten for den derværende Rigsmyndigheder, bekendtgjorde Rigsstatholderen de store Opgaver, som Rigskansler Hitler har stillet Hamburg.

Disse Opgaver var følgende: 1) Bygning af en Kæmpebro over Elben ved Altona. Denne Bro skal være frit svævende og ligge 70 m over Vandspejlet, saa at de største Oceandampere kan passere under den, 2) Opførelse af en 1000 m lang Kajmur, som vil være tilstrækkelig stor til, at 4 Skibe paa 20,000 Tons hver samtidigt kan lægge til, 3) Anlæggelse af en 2 km lang og 45 m bred Strandvej, ved hvilken der bl. a. skal bygges en Skyskraber af 250 Meters Højde med 60 Etager.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

SKIVE

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

Skandinavisk Samarbejde med franske Øjne

Det skyldes Folkeforbundets Svigt i visse Tilfælde, skriver det franske Blad »Ami du Peuple«, at de fire skandinaviske Lande har fundet det formaalstjenligt at knytte de indbyrdes Baand fastere. De er øjensynligt endnu langt fra at paatænke et militært Samarbejde, selv om Udviklingen paa dette Omraade allerede er udpræget i Sverige og Finland; men Bevidstheden om en Fare vil hurtigt kunne føre dem ind i et saadant Samarbejde. I Paris som i London fulgte man med den mest velvillige Interesse Forhandlingerne i Helsingfors. En Udvidelse af den skandinaviske Blok henimod de baltiske Lande vilde kunne styrke Fredens Kræfter yderligere i Europas »neutralgiske« Egn. Vi tror, at en saadan Udvidelse kan ventes i indeværende Aar.

Nye Skruer til »Queen Mary«

»Queen Mary« lægger snart op. Skibet skal have nye Skruer. Herom udtaler Sir Percy Bates, Direktør for Cunard White Star, at skønt de nuværende Skruer gav Skibet den nødvendige Hastighed for at holde Fartplanen, forsøger man nu med et nyt Sæt for at faa Erfaring for, hvilke Skruer Søsterskibet — der nu bygges paa Clydebank — skal have. Man har beregnet, at de nye Skruer vil betyde en stor Besparelse.

Bureau »Veritas«

Bureau Veritas har offentliggjort sin Liste over Skibsforlis og Ophugning i April Maaned.

Af Dampere forliste 58, hvoraf ophuggedes 39. Af Motorskibe og Motorsejlere er sunket 1, savnet 1 og ophugges 1. Af Sejlskibe blev 2 ophugges, og 3 forliste.

PERSONALIA

Jubilæum

Fyrmester G. Martins-Petersen, Rubjerg Knude Fyr, kan i Morgen fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i det danske Fyrvæsen. Martins-Petersen blev efter at have taget Skibsførereksamen Reserveløjtnant i Marinen og gik derfra i Fyrvæsenets Tjeneste. Han begyndte som Assistent paa Ducodde Fyr, senere kom han til Hanstholm Fyr og fra 1920 til 1927 var han Fyrmester ved Hyllekrog Fyr. Siden da har den afholdte Fyrmester resideret paa Rubjerg Knude.

Dødsfald

En gammel Skipper med en eventyrlig Skæbne bag sig, tidligere Vejer i Frihavnen Albert Christophersen er død, 78 Aar gammel.

Christophersen var oprindelig Landmand, men som 20aarig stak han til Søs. I 1879 fik han som Styrmand tilbudt en Chance, som var udover det almindelige. Den store Opdagelsesrejsende Stanley engagerede ham.

Christophersen blev Stanleys Flodskipper. I tre Aar var Christophersen med Stanley. Det var hans Livs Højdepunkt. I 1882 sendtes han Syd om Afrika med Stanleys Zanzibar-Soldater, og fra Zanzibar drog han hjem via Italien. Han blev hjemme en kort Tid. Saa lod han sig engagere til Kongo igen for et tysk Selskab, der handlede i det senere franske Kongo. 2 Aar efter Kongostatens Oprettelse, 1887, vendte Christophersen hjem. Han slog sig ned som Landmand i sin Fødeegn. Han holdt ud i 8 Aar, i stadig Længsel efter Søen. Som et Kompromis søgte han Stilling og endte som Vejer i Frihavnen. Her arbejdede han, til han i 1929 gik af med Pension.

POSITIONSLISTE PR. 30. JUNI 1937

A

s.s. Aalborg ank. Åbo 25.6.
s.s. Aaro, Teilman-Thomsen, ank. Vejle 28.6.
s.s. Aaro afg. Stubal 21.6. til Rouen.
s.s. Aase pass. Spurn Head 22.6. p. R. t. Helsingfors.
m.l. Aase Mærsk pass. St. Thomas 17.6. p. R. t. Ronges.
s.s. Absalon afg. Blyth 23.6. til Kbhvn.
m.s. African Reefer afg. Rotterdam 24.6. til Hamburg.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Aden til Singapore 27.6. udg.
s.s. Agnete pass. Spurn Head 24.6. p. R. t. Korsør.
s.s. Agnete Mærsk pass. Lodingen 22.6. p. R. t. Korsør.
s.s. Alabama afg. Santos 16.6. til St. Vincent.
s.s. Alf pass. Cuxhaven 23.6. p. R. t. Terneuzen.
s.s. Alfa pass. Barry Is. 16.6. p. R. t. Genoa.
s.s. Algarve afg. Antwerpen 26.6. til Casablanca.
s.s. Alice pass. Helsingør 21.6. p. R. t. Klaipeda.
m.s. Almena afg. New York 24.6. til Barahone.
m.s. Alsia, Heindorn, afg. Suez til Colombo 27.6. udg.
s.s. Allsund, Andersen, afg. Gdynia 5.6. til Montevideo, pass. 30 Gr. N., 15 Gr. Ø. 16.6.
m.s. Amerika, Dahl, afg. Southampton til St. Thomas 28.6. udg.
m.s. American Reefer pass. Ækvator 18.6. p. R. t. Hook of Holland.
m.s. Anglo Mærsk pass. Ushant 14.6. p. R. t. Key West.
s.s. Anna ank. Helsingør 19.6.
m.s. Anna Mærsk ank. Cristobal 20.6. p. R. t. Cebu.
m.s. Annam, Kragelund, ank. Charleston 22.6. udg.
s.s. Anne pass. La Coubre 23.6. p. R. t. Bordeaux.
m.s. Argentina ank. Malmö 28.6.
m.s. Arizona afg. Slavanger 26.6. til River Plate.
s.s. Arnold Mærsk ank. Fort de France 15.6.
m.s. Asia, Andersen, afg. Osaka til Los Angeles 23.6. udg.
s.s. Asko, Emil Hansen, ank. Leningrad 27.6.
s.s. Aslaug ank. Port de Bouc 17.6.
m.s. Astoria, K. Jensen, afg. Dairen 18.6.
s.s. Astra afg. New York 23.6. til Port Talbot.
m.s. Australien, Hansen, ank. New Orleans 8.6. udg.
m.s. Australian Reefer pass. Flores 9.6. p. R. t. West Indies.
s.s. Avance ank. Boness 23.6.

B

s.s. Belgien pass. Dungeness 18.6. p. R. t. Bayonne.
m.l. Bente Mærsk afg. Immingham 14.6. til Wilmington.
s.s. Berghus afg. Bergen 28.6. til Aalesund.
s.s. Bertha afg. Skive 23.6. til Wiborg.
s.s. Bes pass. Lands End 24.6.
s.s. Betty pass. Gibraltar 23.6. p. R. t. Palma (Maj).
s.s. Betty Mærsk ank. Greenspond (NF) 11.6.
s.s. Birgit, C. R. Vilsmark, ank. Amsterdam 28.6.
s.s. Birgitte ank. Riga 19.6.
s.s. Bodil ank. Helsingfors 22.6.
s.s. Boga, N. Nielsen, ank. Haderslev 26.6.
m.s. Boringia, Væring, ank. Hamburg 27.6. udg.
m.s. Bornholm, P. Haure-Petersen, ank. Montreal 26.6.
s.s. Bothal, H. Hansen, ank. Ghent 28.6.
m.s. Bretagne, M. Hansen, ank. Buenos Ayres 21.6.
m.s. Brazilian Reefer ank. Santos 23.6.
s.s. Brazilien afg. Santos 28.6. til Rio.
s.s. Britta ank. Pasajes 18.6.
s.s. Brosund, Bundesen, afg. Albany 16.6. til Gdynia, pass. 50,22 Gr. N., 29,30 Gr. W. 23.6.
s.s. Brynhild ank. Garston 23.6.

C

m.s. California afg. Santos 10.6. til København.
m.s. Canada, Knudsen, afg. Los Angeles til Christobal 23.6. lig.
m.s. Canadian Reefer afg. Santos 23.6. til Rotterdam.
s.s. Carmen afg. Norrkøping 23.6. til Middelhavet.
m.l. Caroline Mærsk afg. Antwerpen 6.6. til Tampico.
s.s. Charkow afg. Algiers 22.6. til Glasgow.
m.s. Chastine Mærsk pass. Panama 17.6. p. R. t. New York.
m.s. Chile, Larsen, ank. Sydney 28.6. udg.
m.s. Chilean Reefer afg. Tunis 23.6. til London.
m.s. Chr. Holm afg. Laç Petras 28.6. ank. Aruba 29.6. forv. ank. New York 8.7.
s.s. Chr. J. Kampmann afg. Dakar 18.6. til Rotterdam.
s.s. Christiansborg ank. Antwerp 26.6.
s.s. Cimbria ank. Methil 25.6.
s.s. Clara Clausen afg. Kbhvn. 23.6. til Gedser.
m.s. Columbia, K. Müllertz, afg. Santos 18.6.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29.6.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	455,25	AMSTERDAM.....	250,00
BERLIN.....	182,20	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	—	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,75	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,30	PRAG.....	16,00
ROM.....	24,15	WARSAWA.....	86,50

s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Quebec 13.6. til Bonavista.
s.s. *Cyril*, S. J. Farup, ank. Tunis 28.6.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 29.6.
s.s. *Dagmar* afg. Casablanca 19.6. til Stettin.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbuttel 24.6. p. R. t. Bremen.
s.s. *Dania* ank. Nordenham 26.6.
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hongkong til Singapore 27.6. hjg.
m.s. *Danmark* afg. Themsen 22.6., forv. ank. Talara 10.7.
s.s. *Delaware* ank. Gdynia 25.6.
s.s. *Dorrit* afg. Genoa 22.6. til Liverpool.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 21.6.
s.s. *Ebro* ank. Methil 29.6.
s.s. *Edith* afg. Oran 24.6. til Granton.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Dakar 17.6. til Granton.
s.s. *Effie Mærsk* afg. London 25.6. til Tyne.
s.s. *Egholm* ank. København 26.6.
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Odense 20.6.
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Balboa 24.6.
s.s. *Elisabeth* pass. Hansholn 23.6. p. R. t. London.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Liverpool 19.6. til Bonavista Bay (NF).
s.s. *Ellen* ank. Abo 17.6.
s.s. *Ellensborg* ank. Kemi 28.6.
s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, ank. Garston 27.6.
s.s. *Else* ank. Rotterdam 25.6.
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Swansea 18.6. til Quebec.
m.l. *Emma Mærsk* ank. Swansea 22.6.
s.s. *Emanuel* forv. afg. Wisbech 29.6. til River Tyne.
s.s. *England* ank. Tyne 28.6.
s.s. *Energi* pass. Lødingen 28.6. nordgaende.
s.s. *Enigheden* ank. Gamleby 25.6.
s.s. *Erik Boye* ank. Rouen 24.6.
s.s. *Erindring* ank. Sørnæs 27.6.
s.s. *Erna* afg. Pointé a Pitre 12.6. til Marseilles.
m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
s.s. *Ester* pass. Spurn Head 22.6. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Esther Maria*, N. P. Liisberg, afg. Garston 26.6.
s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, afg. Liepaja 22.6. til Birkenhead.
s.s. *Estrid* ank. Rouen 22.6.
m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Hull 26.6.

F

s.s. *Fano*, J. Korfl, ank. Grimsby 23.6.
m.s. *Fano* ank. Reykjavik 18.6.
s.s. *Finland* pass. Brunsbuttel 22.6. p. R. t. Korsør.
m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Hamburg 27.6. hjg.
s.s. *Flynderborg* ank. Sunderland 27.6.
s.s. *Frankrig* ank. Gdynia 21.6.
s.s. *Fredensborg* ank. Kbhvn. 28.6.
s.s. *Frederiksborg* afg. Bona 21.6.
s.s. *Freya* pass. Helsingør 24.6. p. R. t. Alloa.
s.s. *Frida* ank. Balboa 22.6. p. R. t. New York.
s.s. *Frode* afg. Newcastle 25.6. til Norfolk.
s.s. *Fylla* afg. Mo 23.6. til Bridgewater.

G

s.s. *Garonne* ank. København 28.6.
s.s. *Georgia* ank. New Orleans 28.6.
s.s. *Gerd* ank. Helsingør 20.6.
s.s. *Gerda* pass. Dover 24.6. p. R. t. Rouen.
s.s. *Gerda Toft* afg. West Hartlepool 23.6.
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Philadelphia 25.6. p. R. t. Yokohama.
s.s. *Gorm* afg. New York 21.6. til Oslo.
s.s. *Grete* afg. London 25.6. til Haukipudes.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Manila 23.6. til Hongkong.
s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, ank. Archangel 26.6.
s.s. *Gudena* ank. Blyth 22.6.
s.s. *Guðrun* ank. Hull 23.6.
s.s. *Guðrun Mærsk* afg. Port Said 22.5. til Bandar Abbas.
s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 23.6.
s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Sharpness 10.6.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 5.6. til Saigon.
s.s. *Gyda* ank. Helsingør 23.6.

H

s.s. *H. H. Petersen* pass. Lødingen 26.6. nordgaende.
s.s. *Halfdan* ank. Middelfart 29.6.
s.s. *Halland*, L. Chr. Jørgensen, ank. Portsmouth 23.6.
s.s. *Hafnia* afg. Aarhus 27.6. til Danzig.
s.s. *Hanne* pass. Spurn Head 17.6. p. R. t. Onega.
s.s. *Hans Broge* ank. Oulu 21.6.
s.s. *Hans Mærsk* ank. Maracaibo 30.6.
s.s. *Harriet* afg. Danzig 21.6. til Sønderborg.
s.s. *Helene* ank. Zeebrugge 24.6. p. R. t. Wiborg.
s.s. *Helga* pass. Helsingør 25.6. p. R. t. St. Louis (Rhône).
m.s. *Henning Mærsk* afg. Bahrein 18.6. til Pauillac.
s.s. *Henry Tegner* afg. Amsterdam 24.6. til Tyne.
m.s. *Herdís* afg. Trangesund 23.6. til London.
s.s. *Hertha Mærsk* pass. Dungeness 17.6. p. R. t. Lisbon.
s.s. *Hilde* ank. Hartlepool 22.6.
s.s. *Hindsholm* afg. Liverpool 26.6. for København.
s.s. *Holland* ank. Karrebæksminde 22.6.
s.s. *Horsia*, Jørgen Koch, pass. Holtenau 28.6. p. R. t. London.
s.s. *Hulda Mærsk* ank. Riga 21.6.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Kbhvn. 25.6.
s.s. *Inge Mærsk* pass. Barry Is. 22.6. p. R. t. Gibraltar.
s.s. *Ingeborg S.* ank. Goole 24.6.
s.s. *Inger* afg. Mantyluoto 22.6. til Wiborg.
s.s. *Inger Toft* afg. Greenock 28.6.
s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Archangelsk 25.6.
m.s. *Ireland*, A. B. Meinertz, ank. Santoren Isl. 27.6.
s.s. *Ivar* afg. New York 28.6. til Albany.
s.s. *Ivan Kondrup*, C. Larsen, ank. Danzig 28.6.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. København 28.6.
s.s. *Jakob Mærsk* pass. Lødingen 20.6. p. R. t. Cardiff.
m.l. *Jane Mærsk* pass. Dunnet Hd. 21.6. p. R. t. Corpus Christi.
m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Gibraltar p. R. t. Rotterdam 28.6. hjg.
s.s. *Jenny* ank. Port Talbot 25.6.
s.s. *Jessie Mærsk* ank. Cardiff 18.6.
s.s. *Johanne* pass. Helsingør 21.6.6 p. R. t. Kemi.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Gibraltar 22.6.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 28.6.
s.s. *Jonna* ank. Barry 24.6.
s.s. *Juliane* afg. København 20.6. til Mantyluoto.
s.s. *Jutta* ank. Oskarshamn 22.6.
m.s. *Jullandia*, Topp, ank. Singapore 26.6. hjg.
s.s. *Jytte* afg. Barry 22.6. til Vigo.
s.s. *Jægersborg* pass. Skagen 28.6.

K

s.s. *Kalo*, S. A. Huusum, ank. Porto Empedocke 26.6.
s.s. *Katholm* ank. Manchester 29.6.
s.s. *Karen* ank. Raumo 21.6.
s.s. *Karen Toft* ank. Nakskov 15.6.
s.s. *Karla* ank. Liverpool 25.6.
m.l. *Katrine Mærsk* pass. Panama 5.6. p. R. t. Donges.
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Svendborg 13.6.
s.s. *Kentucky* afg. Norfolk 25.6. til Caibarien.
s.s. *Kirsten* pass. Skagen 19.6. p. R. t. Riga.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Grangemouth 16.6. til Archangel.
s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, afg. Gr. Yarmouth 28.6.
s.s. *Knud* ank. København 26.6.
s.s. *Knud Villemoes* afg. Tyne 24.6. til Frederikshavn.
s.s. *Knut* pass. Fonæs 22.6. p. R. t. Faaborg.
s.s. *Kongea* ank. Granton 24.6.

L

s.s. *Laila* pass. Helsingør 24.6. p. R. t. London.
m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Perim p. R. t. Suez 26.6. hjg.
s.s. *Lars Kruse* ank. Marseilles 19.6.
s.s. *Laura* ank. Santos 19.6.
m.s. *Leise Mærsk* ank. Fredericia 21.6.
s.s. *Lexa Mærsk* pass. Hammershus 24.6. p. R. t. Danzig.
s.s. *Lica Mærsk* ank. Swansea 18.6.
s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Port Gentil 24.6. til Hamburg.
s.s. *Lilleborg* ank. Danzig 26.6.
s.s. *Lilian* afg. Elsinore 20.6. til Kotka.
s.s. *Lily* ank. Iwne 21.6.
s.s. *Linda* pass. Holtenau 22.6. p. R. t. Kotka.
s.s. *Lise* afg. Leith 19.6. til Archangel.
s.s. *London*, H. J. Hansen, afg. Ayr 25.6.
s.s. *Lotte* afg. Gibraltar 24.6. til Archangel.
m.s. *Louisiana* ank. Buenos Aires 18.6.
m.s. *Lundby*, Lohse, ank. Antwerpen 25.6.
s.s. *Lynæs* pass. Donnet Head 27.6.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. St. Pierre 17.6.
s.s. *N. C. Monberg*, L. P. Hansen, ank. Nakskov 25.6.
s.s. *Magnus* ank. La Pallice 26.6.
s.s. *Maine* afg. New York 24.6. til Oslo.
s.s. *Maja* ank. Helsingør 21.6.

m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Penang til Aden 17.6. hjg.
 s.s. *Mano*, C. N. Albertsen, afg. Amsterdam 26.6. til Methil.
 s.s. *Margrethe* ank. København 29.6.
 s.s. *Margrete* ank. Frederikshavn 20.6.
 s.s. *Marianne* ank. Svendborg 12.6.
 m.t. *Marie Mærsk* pass. Beachy Head 6.6. p. R. t. Las Piedras.
 s.s. *Marie Toft* afg. Huelvn 25.6.
 s.s. *Marna* afg. New York 23.6. til Paita.
 s.s. *Marocco* ank. København 20.6.
 s.s. *Martin Carl*, P. Kolster, Acton Grange 24.6.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Flamborough Head 24.6. p. R. t. Seaham.
 s.s. *Marx* afg. Oulu 21.6. til Vasa.
 s.s. *Maryland* ank. Sandefjord 25.6.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Androssan 11.6. til Newfoundland.
 s.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Singaopre 27.6. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 23.6.
 s.s. *Mette* afg. Table Bay 24.6. til Port Natal.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 22.6. til Port Natal.
 s.s. *Minsk* afg. Oporto 24.6. til København.

N

s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Blyth 26.6. til Archangel.
 s.s. *Najaden* afg. Gibraltar 23.6. til St. Louis (Rhône).
 s.s. *Nancy* ank. Aarhus 22.6.
 s.s. *Nerna* ank. Trapani 22.6.
 s.s. *Nevada* afg. Antwerpen 28.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Rangoon 16.6. til Channel.
 s.s. *Niel Mærsk* ank. Kobe 20.6. p. R. t. Cebu.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Swansea 19.6. til Archangel.
 s.s. *Niobe* pass. Brunsbuttelt 22.6. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Norco* pass. Lodingen 19.6. p. R. t. Liverpool.
 m.s. *Nordbo* afg. Table Bay 19.6. til Manchester.
 s.s. *Nordborg* ank. Hull 26.6.
 s.s. *Nordby* pass. Hammershus 23.6. p. R. t. London.
 m.s. *Norden* ank. Los Angeles 21.6.
 m.s. *Nordfarer* afg. Vancouver 8.6. til Taku Bar.
 m.s. *Nordhavet* afg. Los Angeles 14.6. til New York.
 m.s. *Nordhval* afg. Everett 20.6. til Table Bay.
 m.s. *Nordkap* ank. Philadelphia 24.6. p. R. t. Montevideo.
 s.s. *Nordlys* afg. Rosario 22.6. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. Aberdeen (Waal) 7.6. til Taku Bar.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, ank. New York 22.6.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 29.6.
 s.s. *Olga* ank. Gdynia 23.6.
 s.s. *Olaf* ank. Danzig 19.6.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Frederikshavn 8.6.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Santos 18.6.
 m.s. *Oregon* afg. Madeira 20.6. til København.
 s.s. *Orion* ank. Havana 22.6.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Riga 29.6.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Aalborg 24.6.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Helsingør 25.6. p. R. t. Calais.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Danzig 11.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Singapore til Hongkong 27.6. udg.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, afg. Leningrad.
 s.s. *Paula* afg. London 25.6. til Antwerpen.
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, pass. Cape Verde p. R. t. Las Palmas 28.6. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Los Angeles 23.6. p. R. t. New York.
 s.s. *Polly* afg. Yxpila 22.6. til Shodram.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, ank. Dunkirk 29.6.

R

s.s. *Randi* afg. Gibraltar 21.6. til Randers.
 s.s. *Rigå* ank. Groningen 29.6.
 s.s. *Rigmor* pass. Helsingør 21.6. p. R. t. Trelleborg.
 s.s. *Rikke* pass. Dungeness 25.6. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Rita* ank. København 28.6.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Manchester 24.6.
 s.s. *Robert* ank. Wisbech 23.6.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Aden 24.6. til Tapan.
 s.s. *Rosenborg* afg. Rotterdam 26.6.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 29.6. til København.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Aden 22.6.
 s.s. *Samsø*, A. P. Pedersen, ank. St. Johns U.F. 20.6.
 s.s. *Scandia* afg. Danzig 27.6. til Dieppe.
 s.s. *Scotia* ank. Tyne 26.6.

Dampere i Hvidehavsflaeten

Bunkrer i HARSTAD
hos KRISTIAN HOLST

Kapacitet 100 Tons pr. Time

Ingen Havneafgift . Ingen Lodspenge . Intel
Klareringsgebyr . Ingen Overtidsbetaling

Telegramadr.: Kulholst.

Fløjtesignal: — — (2 lange)

s.s. *Seine* afg. København 26.6. til Antwerpen.
 s.s. *Sessa* ank. Quayaquil 22.6.
 s.s. *Sejro*, C. A. Brockman, ank. Mulgrave 21.6.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Cape Blanco p. R. t. Las Palmas 27.6. hjg.
 s.s. *Signe* pass. Helsingør 25.6.
 s.s. *Sigrud* pass. Helsingør 25.6. p. R. t. Stensgate.
 s.s. *Sigrun* afg. Aarhus 24.6. til Liverpool.
 s.s. *Silkeborg* ank. London 24.6.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Archangel 26.6.
 s.s. *Skagerak* afg. Rendsburg 24.6. til Transgund.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba 8.6., forv. ank. Algier 8.7.
 s.s. *Skjold* afg. Riga 29.6. til København.
 s.s. *Skodsborg* afg. Burntisland 23.6.
 s.s. *Sleipner* afg. København 29.6. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, pass. Honningsvaag 27.6. p. R. t. Zaandant.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Alexandria 19.6. til Jaffa.
 s.s. *Sophie* ank. Ghent 19.6.
 s.s. *Stadion II* afg. Horsens 28.6. til Stettin.
 s.s. *Stella* afg. Kemi 21.6. til Rouen.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Taku Bar 26.6. til Nauru.
 s.s. *Stjerneborg* pass. Marquesas Islands 26.6.
 s.s. *Stockholm*, R. W. Caspersen, ank. Hull 23.6.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Nørresundby 23.6. til Danzig.
 s.s. *Svanhild* afg. Neufahrwasser 20.6. til Newport News.
 s.s. *Svanholm* ank. Liverpool 25.6.
 s.s. *Svava* ank. Antwerpen 25.6.
 s.s. *Svend Pii* ank. Cardiff 24.6.
 s.s. *Soborg* pass. Skagen 27.6.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 25.6.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, afg. San Pedro 8.6.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, afg. Norfolk, Va. 27.6.
 s.s. *Teddy* pass. Helsingør 25.6. p. R. t. København.
 s.s. *Tekla* pass. Helsingør 20.6. p. R. t. Stockholm.
 s.s. *Tennessee* ank. Boston 28.6.
 s.s. *Thyra* afg. Skuru 16.6. til Hudiksvall.
 m.s. *Thyra S.* afg. Haifa 18.6. til Beirut.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Genoa 28.6. udg.
 s.s. *Tomsk* ank. Marseille 29.6.
 s.s. *Tove* pass. Skagen 24.6. p. R. t. Great Yarmouth.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, afg. Sevilla 29.6.
 s.s. *Transporter* ank. Burntisland 24.6.
 s.s. *Trondhjem* ank. København 27.6.
 m.s. *Tunis* pass. Gibraltar 28.6. for hjg.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. København 26.6.

U

s.s. *Uffe* ank. København 26.6.
 s.s. *Ulla* pass. Teneriffe 15.6. p. R. t. Santos.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Granton 19.6.
 s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 3.6.

V

s.s. *Valborg* pass. Helsingør 23.6. p. R. t. Nørresundet.
 s.s. *Vendia* afg. Lemvig 26.6. til Danzig.
 s.s. *Venus* afg. Blyth 24.6. til Helsingfors.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Spurn Head 24.6. p. R. t. Oslo.
 s.s. *Viborg* ank. Danzig 24.6.
 s.s. *Viola* afg. Helsingør 22.6. til Vertspils.
 s.s. *Virginia* ank. Buenos Aires 22.6.
 m.s. *Vistula* afg. København 29.6. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, H. Barfoed, afg. Capetown 22.6.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. København 23.6.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Wm. Th. Malling, ank. Danzig 28.6.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 29.6. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Trapani 26.6.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

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



Weiolin Skibsfarver
 Spørg Deres Skibshandler!
AAGE WEIHE
 SKIBSFARVEFABRIK
 BUDDINGEVEJ 480

ARBEJDSGIVERE
 OG **FUNKTIONÆRER**
 er lige interesserede i Indførelsen af
 en betryggende forsikringsmæssig Pen-
 sionsordning for Personalet.
 Indhent Oplysninger og Tilbud fra
PENSIONS Forsikringsanstalten
AKTIESELSKAB
 (Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)
 VESTRE BOULEVARD 88 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7800



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indchavere
SØLVER & SVARRER
 Norsk statsant. Kompassrettere



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
 til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
 Sl. Annæplads 16. Telefon **5601**. København K.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
 IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER
 KØBENHAVN K. Telegramadr.:
 Telefon: 9246 MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
 KØBENHAVN
 Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET
 (HASSING & DRESCHER)
AARHUS
 TELEFON NR. 1971 TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN Skibsklarering
 INDEHAVER Kommission
G. E. OLSEN
HELSEINGØR
 Bunkerkul Havnegade og
 Kul, Koks, Brænde nordre Havnearm
 Briketter Telf. 39 og 1139 · Prival 575
 Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & CO.
 Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines
 Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
 Vinkeco 24880 (8 lines)
 Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

O. SWANLJUNG
 Etableret 1903
BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto FINLAND
 & Kalajoki Rahja)
 Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition
 Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference
 Tel.-Adr. »Swanljung«, Brahestad
 Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-
 schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. **EKLOEF, YXPILA** Alle Sjöfarts Coder.
A/B D. EKLÖF & Co. %
SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
 og **MOLLERSVIK & HIMANGO**
 Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
 og the Baltic & International Maritime Conference
 Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B
 SKIBSMÆGLERE
 SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
 KULIMPORTØRER
 Etabl. 1881
KOTKA - Finland
 Dansk Vicekonsulat Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.
WASA (Finland)
 Medlemmer af
 THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
 THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
 IN FINLAND

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY»



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

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

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalørmæringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

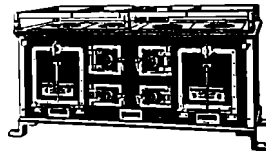
Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN
Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tilf. C. 1630

† DANSKE HAVNE †

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredder har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløttetænder 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. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller Indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandalgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Løstning: Losning og Løstning besørjes af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespors ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinge 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 Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, 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. Jernbanespors hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. 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 Meter; i den vestre Inderhavn Indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, 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. m³. Losning og Løstning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flyde-jok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

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 Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden Fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mand-skab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kom-passer eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Reise.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Ton-nage, Dybtgaaende og den Distance, der lodeses og er meget moderat. 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 Løstning. I Frihavnen besørjes Losning og Løstning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkom-mende Stevedor-Firma (paa Toldboden og Toldvæsenet). Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophallingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibs-byggerier, store Pakhuse til Opbevaring af Varer, Korn-Ele-vatorer og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 9 faste Kraner til Loft Indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Waln) 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

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. beholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt proviantende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskipet "Lappe-grunde". Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand i Hav-nen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Løstning 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 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvanden stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og roll, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre. Selsk. med Hjælpekrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre. for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værelsgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; øvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loss- og Lastn. besørjes hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonni. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køhalingssplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m, Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskin-kraft, over 100 B.R.T., 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Uden-bys. 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 i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanges benyttes. Losnings- og Løstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie, Ophallingsbedding til Skibe Indtil 275 B. T. Mo-tor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 28

TORS DAG 8. JULI 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VERDENSHANDELEN OG FREDEN

Blandt de betydningsfulde Udtalelser, der er faldet paa den internationale Handelskammerkongres i sidste Uge, er der især Grund til at fremhæve den nu afgaaede Præsident *Fentener van Vlissingen's* Understregning af, at det havde været alles Bestræbelser at tilvejebringe et bedre Grundlag for Verdensøkonomien. Det lød som Slutningsordene, og hvis Ord alene gjorde det, vilde der intet være at klage over i det internationale Samarbejde, skulde man domme efter Udtalelserne i Berlin.

Blandt de Resolutioner, der blev vedtaget, var ogsaa én om Genopbygning af Verdensøkonomien. Den lyder:

»Det internationale Handelskammer er overbevist om, at Verdenshandelen ikke kan trives uden Fred, og at Levestandarden ikke kan hæves uden Genoprettelse af Vareudvekslingen og uden Opretholdelse af Freden. Enhver Nation kan for at sikre Freden være nødt til at bringe de Ofre, der er nødvendige for at opretholde et Rustningsniveau, som svarer til dens Stilling. Paa den anden Side er det en Kendsgerning, at Kaprustningen bringer Verdensfreden i Fare og fører til Nedsættelse af Leveniveauet. Det er derfor paa-trængende nødvendigt at ordne de politiske Stridsspørgsmaal og dulme den Uro, som er forvoldt af de forøgede Rustninger. Inden for Mulighedernes Rame burde alle Lande uden Forskel have Adgang til Landbrugs- og Industriraastofferne. En Stigning i Udførselen, som nødvendigvis maa medføre en Stigning i Indførselen, er af særlig stor Værdi. Ifølge det internationale Handelskammers Opfattelse vil uofficielle Drøftelser kunne føre til øjeblikkelige Resultater.«

Valutapolitiken fik sin særlige Behandling. I en Resolution om dette Problem hedder det bl. a.:

»Det er nødvendigt at stabilisere Vekselkurserne paa Guldbasis. De bestaaende Hindringer i den internationale Kreditudveksling maa fjernes. Det internationale Handelskammer nærer Tillid til, at endnu flere Lande vil beslutte sig til at oprette den nødvendige Ligevægt mellem Prisniveauet og deres Valuta. Den vigtigste Forudsætning for Valutastabiliteten er Opretholdelsen af Budgetligevægten. De Regeringer, som beskæftiger sig med Reguleringen af internationale Gældsforpligtelser af politisk Oprindelse, burde se at naa til en definitiv Løsning.«

FORANDRINGERNE I SØFARTSLOVEN

Under Norges Handelsstands Forbunds Raadmøde forleden behandlede man Odelstingspropositionen om Forandringer i Søfartsloven og Gennemførelse af den internationale Konvention om Konnossementer.

Højesteretsdommer *E. Alten* redegjorde for Sagen og beklagede, at Loven var blevet udsat. Det vilde antagelig føre til, at Ikrafttrædelsen blev udsat ogsaa for Sverige og Danmark, som har sine Love færdige.

Taleren gav en Oversigt over de Lande, som nu havde vedtaget Reglerne: Storbritannien med Nord-irland og de fleste af Kolonierne, Polen, Belgien, Frankrig, Rumænien o. s. v. Italien og U. S. A. har vedtaget de nødvendige Lovbestemmelser, ligesom ogsaa Danmark og Sverige.

Rederne berøres ikke meget, da det er Eksportkonnossementer, det gælder, og de norske Skibe mest fører fremnede Varer. For Eksportørerne derimod var det meget vigtigt at have et kendt Konnossement. Det var ogsaa vigtigt at opnaa Lighed.

Taleren gik derefter ind paa de lovtekniske Sider og Forslagets reelle Indhold.

Forbundets Formand udtalte, at selv om der paa visse Punkter var Meningsforskelligheder, var man enig i Hovedtrækkene. Taleren beklagede, at Mindretallet ikke havde faaet Flertallets Tilslutning i Sølvsindstillingen.

Sagens Ordfører i Stortinget, *Knudsen*, var enig med de øvrige Talere om Fordelen ved en ny Lov og beklagede, at den ikke var blevet behandlet i Stortinget i indeværende Aar, men det skyldtes bl. a. flere bebudede Henvendelser fra de store Organisationer. Loven var saa omfattende, at man maatte gøre sig bekendt med de forskellige Synspunkter. Den vilde imidlertid blive behandlet mellem Sessionerne, saa den kan komme op i Stortinget i Januar.

DEN INTERNATIONALE SITUATION

Spanien-Kontrollen synes at staa overfor sit Sammenbrud. Sidst blev det nye tysk-italienske Forslag afvist af England og Frankrig, og paa samme Maade er det gaaet med de engelsk-franske Forslag, der afvistes af Modparten. Et langsomt Tovtrækkeri, en Paragrafdiskussion, som kun en ny drastisk Begivenhed synes at kunne skære igennem, — men i saa Fald er det unægtelig ogsaa ude med ikke blot de fredelige Diskussioner men med selve Freden.

Frankrig, England og Sovjet-Rusland er enige og blev sidst støttet af den svenske Delegerede. Den belgiske og czechoslovakiske Repræsentant udtalte Sympati for den engelsk-franske Holdning og erklærede, at deres Regeringer er rede til at støtte enhver Plan, som gaar ud paa at hindre Konfliktens Udbredelse til det øvrige Europa.

Det kan dog ikke nægtes, at der i Øjeblikket hersker stærk Nervøsitet overalt. Der maa træffes en Ordning, hvis man ikke pludselig skal befinde sig midt i en uløselig Konflikt.

SAMARBEJDE

Der synes stadig ikke at skulle fremkomme Nyt fra England i Planen om fortsat Samarbejde, som visse britiske Skibsredere i længere Tid har søgt at faa etableret. Det var paa Forhaand givet, at deres Arbejde ikke vilde blive let, og saa vidt vides, er der intet Ønske fra nogen Side om at skabe en Plan i Huj og Hast, naar man ved, at den kræver omhyggelig Overvejelse.

Men Subsidieloven, som i Øjeblikket binder Redere til at respektere Administrative Comitéens Afgørelse, har endnu 1/2 Aar tilbage at løbe i, og af disse 6 Maaneder vil omtrent Halvdelen gaa tabt som anvendelig til Komitéarbejdet som Følge af Ferie osv., idet Medlemmerne i Løbet af kort Tid vil være spredt for alle Vinde. For en udenforstaaende synes det vigtigt at i det mindste Omridsene til en egentlig Plan blev fastlagt saa hurtigt som muligt, saa Rederne havde Lejlighed til at overveje deres Forslag roligt i de Uger, hvor de er borte fra det daglige Slid paa Kontoret. Hvis Samarbejdet skal fortsættes — og de bedste Ho-

veder indenfor Skibsfarten synes at staa fast ved, at en Tilbagevenden til pre-co-operation-Kaos'et er utænkeligt — maa det haabes, at der vil blive en virkelig effektiv Kontrol, og at den vil blive loyalt overholdt i Erhvervets Interesse. Tramp-Rederne skylder Administrative Committeens Arbejde meget; de gode Tider har maaske nok lullet adskilliges Tanker herom i Søvn, og det kan maaske være rimeligt at mindes, at det tog lang Tid at faa skabt en Organisation der standsede Ondet og fik etableret den nødvendige Støtte og de nødvendige Aftaler.

NORDISK SKIBSREDERFORENINGENS AARSMØDE

Nordisk Skibsrederforening har holdt Generalforsamling i Gøteborg under Ledelse af Advokat Erik Leman. Formanden, Skibsreder *Lauritz Kloster* aabnede Mødet, og Direktør *Dybwad* aflagde Beretning og Regnskab.

Efter mange Opfordringer modtog Skibsreder *Lauritz Kloster* Genvalg som Formand for Foreningen. De fra Norge fratrædende Medlemmer af Hovedstyret, Skibsreder *Georg v. Epecom*, Bergen, og Skibsreder *A. F. Klaveness*, Lysaker, blev genvalgt. Af de fra Sverige fratrædende Medlemmer af Styret genvalgte Generalkonsul *P. G. Thulin*, Stockholm. I Stedet for Kaptajn *Gustaf Janson*, som ønskede at fratræde, valgtes Skibsreder *T. E. J. son Broström*, Gøteborg. Som nyt Medlem i Stedet for afdøde Konsul *Ingelsson* valgtes Skibsreder *Sven Redig*, Helsingborg. De fratrædende Medlemmer af Lokalstyret, Generalkonsul *Ole R. Thoresen* og Skibsreder *Halfdan Ditlev-Simonsen* genvalgte, ligeledes Suppleanterne til Lokalstyret, Skibsrederne *Erling H. Samuelsen* og *Rob. Nilson*.

INTERESSANT ERSTATNINGSPROBLEM

A/B. Hans Hals i Stockholm stævnedes for nogen Tid siden Svenske Lloyd til Betaling af Erstatning. I Henhold til Konossement af 25. Juli 1936 erkendte Kaptajnen paa Lloyd Damperen *Algeria* af *W. Rosenlew & Co. A/B.* at have modtaget to Parlier Trævarer, det ene til Udlosning i Ceuta og det andet i Laroch for Ordre. Varerne skulde selvfølgelig derefter udleveres i Overensstemmelse med Konossementet, hævdes det i Stævningen. Da *Algeria* kom til Losningsstedet udleverede Kaptajnen Varerne, uden at efterse, at det var til den betroede Konossementsindehaver. Som Følge deraf krævede Firmaet sig tilkendt Erstatning.

Da Sagen nylig blev behandlet i Stockholm hævdedes det fra Svenska Lloyds Sagførers Side, at ingen Konossementsindehaver gav sig til Kende ved Skibets Ankomst til Ceuta, hvorfor Kaptajnen, da Skibet ikke kunde blive liggende og vente, overleverede Lasten til Firmaet *José Trujello & Hijos*, som paatog sig at sørge for, at den kun blev udleveret til behørig Modtager, naar en saadan meldte sig, mod Betaling af Fragt, Krigsforsikringspræmie osv. Hermed havde Kaptajnen faktisk gjort sin Pligt fuldtud.

Imidlertid har Rederiet alligevel til Information for den anden Part søgt at skaffe sig nærmere Oplysninger om, hvordan det videre er gaaet med Lasten. Derved oplystes det, at Lasten var blevet beslaglagt af de herskende Myndigheder i Ceuta — Nationalisterne — til Militærformaal. Hvilke Dispositioner Kaptajnen saa end havde kunnet træffe med Lasten efter Udlosningen i Ceuta, og i hvis Varetægt han saa end havde overdraget den, saa havde de i hvert Fald været tabt for Konossementsindehaveren.

Det skal blive interessant at se, hvad Retten i Stockholm kommer til for Afgørelse; denne skal afgives Torsdag 8. Juli.

DIREKTØR BENNY DESSAU

Det er en af Danmarks betydeligste Mænd, en af de alsidigste Forretningsmænd indenfor de sidste Generationer, der er gaaet bort med *Benny Dessau*. Han var af et Format som kun faa herhjemme, og hans Interesser spændte videre end de fleste. Han har gjort sin Hovedindsats med den Virksomhed, hvori han havde sin daglige Gerning i over 40 Aar, De forenede Bryggerier og Tuborg, men han har desuden i højere Grad end nogen anden gjort Industrien populær her i Landet. Hans Yndlingsstanke, Verdensudstillingen i København, naaede han ikke at se gennemført, men ellers opnaaede han meget gennem sin utrættelige Flid. Han var sikkert en af de hurtigste og klareste Hjerner indenfor dansk Offentlighed, og mangt og meget af det, han har givet Stødet til, vil leve videre efter hans Død. Selv fortalte han, at han var den sidste af Tietgens Mænd herhjemme, — den sidste, denne store Erhvervsmand udsaa til at føre sine Idéer videre. Til sin Død naaede *Benny Dessau* den største Beundring for Tietgen, og selv om han ikke blev en Grundlægger i samme Format som sin store Læremester, er de Resultater, han kunde se tilbage paa efter et Liv i stadigt Arbejde, betydeligere og mere omfattende, end det bliver de fleste beskaaret at skabe.

SOVJET-RUSLANDS EKSPORT

Foreliggende Opgørelser over Sovjets Udenrigshandel viser, at Sovjets Eksport har været i Tilbagegang i de seneste Aar. I 1933 blev Værdien af Sovjets Eksport officielt fra russisk Side opgjort til 2167,5 Mill. Rubler. I 1934 var den dalet til 1832,4 Mill. Rubler, i 1935 til 1609,3 Mill. Rubler og i 1936 til 1359,1 Mill. Rubler, altsaa i Løbet af de 4 Aar en Tilbagegang med godt 800 Mill. Rubler. Og dette til Trods for den ganske utvivlsomme Prisstigning, der har fundet Sted indenfor samme Periode, ikke mindst de seneste Aar. Samtidig synes de Bestræbelser, der tidligere har været udfoldet fra sovjet-russisk Side paa at indskrænke Landets Import til, hvad der var absolut strengt nødvendigt, at være taget noget af. Resultatet er for Sovjets Handelsbalance som Helhed bleven dette, at mens der i 1934 var et Eksportoverskud paa 814,3 Mill. Rubler, daled Eksportoverskudet i 1935 til 552 Mill. Rubler. Og for i Fjor er det kommen saa langt ned, at der kun er Tale om et Eksportoverskud paa — 6,5 Mill. Rubler. Om Overskudet i Aar forvandles til et Importoverskud, kan naturligvis endnu ikke afgøres.

Undersøger man videre de Forskydninger, der fra 1935 til 1936 har fundet Sted indenfor de forskellige Felter af Sovjets Eksport — beregnet efter Eksportværdien —, er det et interessant og meget betegnende Faktum, at den russiske Trælasteksports Andel i den samlede Eksportværdi er steget fra 22,8 pCt. i 1935 til 26,5 pCt. i Fjor, Helt og holdent fordi Trælastpriserne er steget saa stærkt, som de er. For den russiske Sværindustri er der en Stigning fra 27,7 til 29,6 pCt. som dens Andel i Eksporten, mens der med Hensyn til Eksporten af Landbrugsvarer er en Nedgang fra 2,4 til 14,5 pCt., — et Bevis for, at ikke alene Prisniveauet for Landbrugsvarer har ligget svagt, men ogsaa for, at Ruslands kvantitative Eksport paa disse Omraader er dalet betydeligt. Det ser saaledes ikke allfor opmuntrende ud, og det er næppe usandsynligt, at der gennemføres drastiske Ændringer paa dette Omraade i Sovjetrusland.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Bestemmelser for Skibsfarten paa italiensk Østafrika

Det italienske Trafikministerium har under 5. Juni fastsat følgende Bestemmelser for Skibsfarten paa italiensk Østafrika:

1. Ethvert Skib, som afgaar fra italiensk Havn bestemt for Kolonierne Eritrea og Somaliland, maa paa Forhaand have indhentet Fascistpartiets Tilladelse; Undtagelse herfra gælder kun Statens eller af Staten chartrede Skibe som Bananmonopolets Skibe.

2. Alle italienske Skibe maa indhente Koloniministeriets Bemyndigelse for Anløb af Havnen Djibuti.

3. Forsendelse af Varer til samtlige Havne i italiensk Østafrika — med Undtagelse af Assab er fri, naar Varerne skibes med Baad, som har faaet den under Punkt 1 nævnte Tilladelse.

4. For Skibningen af Gods fra italienske Havne til Assab maa Koloniministerens Bemyndigelse indhentes.

5. Indtil videre er Skibning af Gods bestemt for italiensk Østafrika via Djibuti forbudt; kun undtagelsesvis kan Koloniministeriets Samtykke hertil erholdes.

6. Skibning af Eksplosivstoffer til alle Havne i Eritrea er i Almindelighed forbudt i Tiden 20. April—20. August. Koloniministeriet kan dog dispensere herfra.

Gdynia Havn i April 1937

Der indgik i Maanedens Løb 462 Skibe med 456,855 N.R.T. mod 450 Skibe med 436,467 N.R.T. i Marts 1937.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Polen	43	49,027
Danzig	1	602
England	22	42,222
Belgien	—	—
Danmark	52	38,865
Estland	17	10,561
Finland	20	27,959
Grækenland	10	25,287
Holland	17	6,001
Lettland	14	19,511
Tyskland	75	50,518
Norge	28	28,878
Rumænien	1	2,221
Amerikas Forenede Stater	8	25,759
Sverige	144	95,126
Italien	10	34,318
Ialt..	462	456,855

Vareindførslen i April androg 161,783 Tons mod 152,589 Tons i Marts. Vareudførslen androg 633,296 Tons mod 589,492 Tons i Marts. Af indførte Varer skal nævnes: ca. 6,000 Tons frisk Frugt, 2510 Tons Uld og Uldaffald, ca. 7,400 Tons Bomuld og Bomuldsaffald, 316 Tons vegetabiliske Fedtstoffer og Olier, 945 Tons animalsk Fedt, 1,766 Tons Huder, ca. 1,600 Tons Garvestoffer, 1,555 Tons Klude, 811 Tons Tran, ca. 1,600 Tons Papir.

Af udførte Varer kan nævnes: ca. 1,600 Tons Mall, 181 Tons saltet Skinke, ca. 2,000 Tons Bacon, ca. 3,600 Tons Pølsevarer, 204 Tons Smør, 1,625 Tons Æg, ca. 1,700 Tons Krydsfiner, ca. 492,000 Tons Kul, ca. 48,000 Tons Bunker-kul, ca. 5,600 Tons Metalvarer, ca. 18,000 Tons Koks, ca. 400 Tons Cement og ca. 2,700 Tons Støbejern- og Jernrør.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn

i Maj Maaned 1937

I Maj Maaned 1937 er udført 202,868 T. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 4,305 T., mod 258,211 T., deraf til Danmark 3,925 T. i April Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	72,920
Sverige	52,087
Belgien	31,351
Italien	22,815
Ægypten	8,885
Danmark	4,305
England	3,305
Tunis	3,250
Jugoslavien	2,750
Island	790
Finland	410
Sum	202,868

Vareomsætningen over Danzig Havn i Maj

Maaned 1937

Det Statistiske Kontor i Danzig har udsendt en Vægt- og Værdistatistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Maj Maaned 1937:

Indførsel: 121,584.4 Tons, Værdi 9,635,889 G. Udførsel: 361,056.6 Tons, Værdi 20,782,177 G.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i April Maaned androg 98,850.3 T. til en Værdi af 11.5 Mill. Gulden. Udførslen 476,806.4 T. til en Værdi af 29.9 Mill. Gulden.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 5,400 T. Sten, c. 71,000 T. Erts, c. 27,600 T. Svovkies, ca. 1,500 T. Kul, ca. 1,200 T. Tjære, c. 4,100 T. gammelt Jern.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 3,500 T. Ærter, c. 2,200 T. Mel, c. 227.300 T. Kul, c. 21.000 T. Koks, c. 1,100 T. Brændselolie, c. 5,400 T. Oliekager, c. 2,200 T. Melasse, c. 83.200 T. Træ, c. 3,100 T. Jern og Staal, c. 1,200 T. Metal.

Havnetraffikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juni 1937

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstatistikkene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 6 Maaneder af indværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1936, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	7,669	13,011,044	6,909	11,757,677
1936	6,996	11,315,895	6,088	9,971,014
Forsk.	+973	+1,695,149	+911	+1,786,663

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	8,725	9,538,476	5,931	10,060,607
1936	8,145	9,514,229	5,400	8,957,599
Forsk.	+580	+24,247	+531	+1,103,008

I Tidsrummet Januar/Juni 1937 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 2,950,437 Tons og 1,697,070 Tons større end til Antwerpen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Aarsmøde i Sammenslutningen af danske Havne

Sammenslutningen af danske Havne har holdt Aarsmøde i Odense under Ledelse af Formanden, Borgm. H. P. Jensen, Nykøbing F., som i Beretningen bl. a. omtalte Isbryderljestenen, der naturligvis maa være saaledes indrettet, at den kan løse sine Opgaver. Der er da ogsaa nu truffet saadanne Foranstaltninger, at dette kan lade sig gøre.

Landstingsmand Josiasen, Grenaa, rejste i Forbindelse med Spørgsmaalet om ensartede Lejekontrakter for Havnene den gamle Sag om Aarhus Havn, som staar udenfor Sammenslutningen.

Om dette Spørgsmaal faldt der en Række Udtalelser. Bestyrelsen vil fortsætte sine Bestræbelser for at faa Aarhus med i Sammenslutningen.

Engelsk Skibsbygning

I det engelske Underhus Møde i Fredags meddelte Parlamentssekretær i Transportministeriet Hudson, at Adgangen til Eksportkredit vilde blive udvidet til at omfatte Bygning i Storbritannien af Skibe til Udlandet til Anvendelse paa Langruter. I hvert enkelt Tilfælde vil der blive anstillet Undersøgelser af, hvorvidt Ansøgningen er berettiget. Underhuset vedtog uden Afstemning Lovfor-slaget om Eksportkreditter.

Beretning

Danske Rederes Retsværn har udsendt Beretning og Regnskab for det 12. Regnskabsaar 1936.

Regnskabet viser:

	Indtægt.	
Brutto-Bidrag	113.138,42	
Renter	877,00	
Afsat fra forrige Aar	110.592,01	
Sum	224.607,43	

	Udgift.
Ristoro	5.476,88

Sagerens Behandling:

Diverse Omkostninger ved afsluttede Sager	83.313,66
Afsat til diverse Omkostninger ved uafsluttede Sager	118.037,98

Omkostninger:

Driftsomkostninger, Kontorhold, Tryksager, Porto etc.	10.395,74
Lønninger	35.634,43
Revisionshonorarer	1.600,00

254.458,69

Underskud 29.851,26

der debiteres Medlemmerne pr. 1. Juli 1937 med 10 Øre pr. Brutto Ton.

I de forløbne 13 Aar er der i diverse Disputer af Danske Rederes Retsværn inkasseret et Beløb paa Kr. 10.572.151,22.

Ved Generalforsamlingen 30. Juni blev Skibsreder H. A. Hansen og Skibsreder Marius Nielsen genvalgt til Bestyrelsen.

Der var den 1. Januar tilmeldt 166 Skibe med 308.908 Br. Tons. 8 Skibe paa 14,341 Br. Tons kom til i Aarets Løb, medens 7 Skibe paa 16,684 Br. Tons forliste eller solgtes, og de ved Aarets Slutning tilmeldte Skibes Tal var da 167 med 306,449 Br. Tons.

I det forløbne Aar har Retsværet ført ikke faa Processer og Voldgiftssager, hvoraf mange vil kunne paaregne almindelig Interesse. Vi skal nævne en af disse:

No. 299/35. *Demurrage. Taage*. Det sker ikke saa sjældent, at Afskibne af Kul-Koksladninger kræver Udvidelse af Liggetiden under Paaberaabelse af Baltcon Certepartiets § 9 B, og blandt de Tilfælde Foreningen har haft til Behandling indenfor dette Omraade, findes ogsaa en Sag, hvor Afskibne krævede Forøgelse af Liggetiden paa Grund af Taage.

Det paagældende Skib var i Henhold til et Baltcon Certeparti dateret 2. December 1935 sluttet for en Ladning Koks fra Immingham til Karrebæksminde. Den tilladte Liggetid var 60 Timer. Skibet ankom til Lastehavnen ved Midnat den 18. December, kom i Dok den 19. December Kl. 6 a.m., var fortøjet ved anvist Plads (No. 1 coal hoist) Kl. 7 a.m. og afgav Notice Kl. 10 a.m. Da den af Rederiet givne 7 Dages Notice i Henhold til Certepartiets § 5 B andet Stykke først udløb den 12. December Kl. 6 a.m., gik Kaptajnen ind paa at lade Liggetiden tælle fra Kl. 9 denne Dag.

Den 20. December lastede Afskibne fra Kl. 12—13,30, men da de ikke havde mere Ladning klar, blev Skibet efter Ordre fra Dokmyndighederne forhalet bort fra Kajpladsen og fortøjet ved Bøjerne, hvor det maatte ligge og vente. Den 27. December Kl. 6 a.m. blev Skibet forhalet til Kajpladsen, og Lastningen fortsattes fra Kl. 11,30—16,00, da der atter manglede Ladning. Der blev ej heller lastet den 28. og 29., og den 30. December Kl. 10 a.m. maatte Skibet atter ifølge Dokmyndighedernes Ordre forhalet til Bøjerne. Den 31. December Kl. 11 a.m. blev Skibet skiftet til en anden Kajplads (Nr. 2 coal hoist), og der blev lastet til Kl. 15,30, da der ikke var mere Ladning klar. Kl. 17,45 fortsattes Arbejdet, og Skibet var endelig Kl. 20,15 tillastet med 800 tons.

Den tilladte Liggetid var udløbet Tirsdag den 24. December Kl. 15,15, og Rederiet krævede da Demurrage fra dette Tidspunkt til Tirsdag den 31. December Kl. 20,15, altsaa for 173 Timer 15 Minutter à 12/6d. svarende til £108-5-8.

Afskibne nægtede at betale Demurrage, idet de gjorde gældende, at Taage havde forsinket Transporten af Koksene fra Birmingham til Immingham i Dagene 15.—31. December, og at de derfor havde Krav paa Udvidelse af Liggetiden i Henhold til Baltcon Certepartiets § 9. Afskibne oplyste herved, at Koksene var fra Birmingham's Gas Works og at de den 2. December (Certepartiets Dato) havde stemmed Koksene rede til Lastning den 14. December, fordi Certeparti stipulerede, at Lastedatoen ikke skulde være før den 16. December. Da Afskibne den 12. December modtog Rederiets Notice i Henhold til Certepartiets § 5 B andet Stykke, blev Gasværket underrettet herom, og var derfor klar over, at Lastningen ikke skulde være rede før den 20. December. Paa Grund af Taage havde det efter hvad Afskibne paastod imidlertid ikke været muligt at faa Lastningen frem til Immingham til rettidig Lastning.

Sagen blev undersøgt gennem Foreningens Repræsentanter i London og Advokater i Hull, og der blev blandt andet fremskaffet Erklæringer fra Air Ministry's Meteorological Department. Det fremgik deraf, at der vel havde været nogen Taage i Tiden 15.—31. December, men næppe tilstrækkeligt til at retfærdiggøre Afskibernes Paaslande om, at det var Taagen, der var Aarsag til den store Forsinkelse. Afskibne fremskaffede Oplysninger fra London Midland & Scottish Railway gaende ud paa, at Taagen i Tiden fra 15.—24. December "very seriously interfered with our working arrangements, both in regard to the transit of loads and empties on the line and the delivery of empties to and the removal of traffic from the Gas Work Dept's Sidings."

Efter at Foreningens Advokater havde taget Sagen op mod Afskibne tilbød disse at betale £40/- som Demurrage, men dette Forslag blev ikke accepteret af Rederiet, og da Afskibne ikke vilde forhøje Tilbudet, blev der arrangeret Voldgift i Overensstemmelse med Certepartiets Stipulation herom. Som Arbitrator for Rederiet valgtes Direktøren for Kuleportfirmaet Love & Stewart Ltd., Hull, Mr. Alfred Percy Rickwood, medens Afskibne som deres Arbitrator valgte Mr. Henry Mayhew Lumley fra The Rotherham & District Collieries Association Ltd., Hull.

De to Voldgiftsmænd afsagde en Kendelse, hvorved Afskibne blev dømt til at betale Rederiet £85, og af Omkostningerne til Voldgiftsmændene £21-10-0 blev Afskibne kendt pligtigt at betale £16-2-6, medens Rederiet maatte betale £5-7-6. I Overensstemmelse med den Praksis, der sædvanlig følges af engelske Arbitratorer, indeholder Voldgiftskendelsen i denne Sag ingen Begrundelse af Resultatet.

Damperen »Victoria«s Undergang

Der blev forleden aflagt Søforklaring i Anledning af den danske Damper »Victoria«s Undergang i Nordøen efter Kollision med den engelske Damper »Cormouth«. Mødt var »Victoria«s Fører, Kaptajn Kiilsgaard, og den Del af Besætningen, der havde Vagt, da Kollisionen fandt Sted. Kaptajn Kiilsgaard oplyste, at man i det danske Konsulat i Newcastle havde afgivet Søforklaring. Det blev saaledes en Bekræftelse af denne Forklaring, der blev afgivet.

Kollisionen skete den 12. Juni Kl. 18, og den engelske Damper »Cormouth« havde Vigepligten. Det lykkedes ikke det fremmede Skib i Tide at ændre Kurs, saa det kunde gaa agter om »Victoria«, og dette Skib blev ramt omtrent midtskibs. I to Døgn flød »Victoria«, inden den sank. Der var forsøgt at faa Assistance til Bjærgning af Skibet, men da Svitizers »Garm« befandt sig kun 10 Kvartmil fra Skibet, gik det til Bunds.

70 Aars Jubilæum

Oslo-Frederikshavn Ruten, der drives af D. F. D. S., kan i Sommer fejre 70 Aars Jubilæum.

Det er saaledes en gammel, traditionsrig Forbindelse. Store Fremskridt har den gamle Linie været Vidne til — en mægtig Udvikling i Rejsehastighed som i Rejsekomfort. »Uffo« var Navnet paa det første af Selskabets Skibe mellem Frederikshavn og Christiania, og i Dag betjenes Ruten Oslo—Frederikshavn af D. F. D. S.s moderne Hurtigdamper »Frederikshavn«.

I Løbet af de svundne 70 Aar har efter »Uffo« de for sin Tid moderne Baade, »Baldur«, »Aarhus«, »H. P. Prior«, »C. P. A. Koch«, »Dronning Maud«, »Kong Haakon« og »M. G. Melchior« besjelet Ruten. Strækningen tilbagelægges nu paa 11 Timer.

Erstatning

Dampskibet »Oddevold« af Elleholm, der i April Maaned ankom til Svendborg med en Ladning Koks fra Westhurtlepool og i Nordøen kolliderede med Fiskekulteren »Fyen« af Lemvig, var ved Søretten i Svendborg indstævnet til at betale 20,000 Kr. i Erstatning plus 5 pCt. i Rente, idet »Fyen«, der klarede sig ind til Thyborøn, blev slemt beskadiget.

Det endte med, at der tildeltes »Fyen« en Erstatning paa 11,750 Kr.

Nye norske Hyre-Overenskomster

Mellem Norsk Sjømannsforbund og Norges Rederforbund førtes nylig Forhandlinger om ny Overenskomst for Udenrigsfarten, uagtet Overenskomsten ikke udløber før i Februar 1938. Forslagene er nu vedtaget af begge Parter.

Den nye Overenskomst bliver gældende fra den 1. Juni i Aar og er forlænget med et Aar til Februar 1939 med Indtaksregulering. Lønforhøjelsen er gennemsnitlig ca. 8 pCt. og Ferien er forlænget fra 8 til 12 Dage. Radiotelegrafisterne, som nu er en Sektion af Norges Sjømannsforbund, omfattes af Overenskomsten. Styrmandstelegrafisterne omfattes derimod ikke af den.

D.F.D.S. genoptager Levant-Linien

Før Krigen havde D.F.D.S. fast Rute paa Levanten, men denne Rute maatte, ligesom megen anden Sejlads, opgives. I de senere Aar har Selskabet som nævnt udvidet Middelhavsarten meget betydeligt og indsat de to nye Motorskibe »Tunis« og »Marocco« i denne Far, hvortil kommer to Søsterskibe, der, som tidligere omtalt, skal bygges ved Helsingør Skibsværft og indsættes paa Ruten næste Aar.

I Fortsættelse af dette Arbejde for en udvidet og med moderne Skibe forbedret Sejlads paa Middelhavet har D. F. D. S. nu besluttet at genoptage den gamle Levant-Linie og har straks givet den et betydeligt større Omfang end i sin Tid, idet adskillig flere Havne anløbes. Der bliver Afsejling ca. hver 14. Dag, i visse Tilfælde med Udgangspunkt i København, ellers fra Antwerpen, hvortil der er direkte Forbindelse flere Gange om Ugen med Selskabets Bande herfra. Første Baad paa den genoptagne Rute bliver »Minsk« med Afgang fra Antwerpen ca. 23. Juli, med Anløb af Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth og andre Havne.

Svendborg Navigationsskole

Eksaminerne ved Svendborg Navigationsskole er nu afsluttet. 31 Elever bestod de forskellige Prøver med følgende Resultater:

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Paa enkelte af de oversøiske Markeder har der været Tilløb til en sporadisk Bedring, men i det store hele har Forholdene ikke forandret sig meget i den forløbne Uge. Kornpriserne synes dog at have fundet et forholdsvis fast Leje, og Efterspørgslen er derfor lidt bedre.

River Plate Markedet har været nogenlunde aktivt, og det er lykkedes Rederne at faa Raten presset op i 31/6d. for August til p.p.U.K. Efterspørgslen til Northern Range og St. Lawrence er ringe; Raten ligger nominelt omkring 37/6d. Iøvrigt sluttedes en 7,500 Tonner for Majs til Pacifickysten til 37/6d. Juli Lastning.

Paa de øvrige Kornmarkeder gøres kun ganske faa Forretninger. Montreal er nominelt 2/9 til U.K., men nogen reel Efterspørgsel eksisterer ikke. Sydafrika noterer stadig Majs til U.K. til 32/6d. og sluttede Tonnage til St. Lawrence til 32/-, ligesom der sluttedes en Baad til Vancouver til 35/-. Ogsaa Australien sluttede en enkelt Baad, som der betaltes 12/6d. Præmie for for Vestaustralien Lastning, 10/- hvis Lastning andre Stater. Fra Sortehavet sluttede Russerne yderligere Tonnage for Korn til p.p.U.K. eller Continent til 16/6d., og Donau tog ligeledes en enkelt 4,500 Tonner til 20/- til Antwerpen eller Rotterdam.

De øvrige oversøiske Markeder har været rolige. Cuba sluttede Tonnage til 25/- til U.K., og for Scrap fra Northern Range til U.K. sluttedes en lang Række Baade til omkring 25/6d. Nordpacific Markedet er roligt. Det synes, som om Befragterne har taget en Del Tonnage paa Timecharter, og at denne, i hvert Fald i Øjeblikket, er tilstrækkelig til at dække den relativ ringe Efterspørgsel. Der noteres en enkelt Last paa f.i.o. Basis til Australien til £11,500 for en 430,000 cb.ft. Bale Baad. Paa f.i.o. Basis fra British Columbia til U.K. er sluttet til 37/6d., hvilket kan gentages.

Østens Markeder viser ingen Forandring for Soya-bønnens Vedkommende. London Befragtere er stadig i Markedet for August Tonnage til omkring 37/6d., men dette tiltrækker ikke Rederne. Ris fra Saigon til Frankrig ligger fast, og Raten er omkring 3/- højere, end hvad der blev betalt i sidste Uge. Der er sidst sluttet til 42/6d., hvilket positivt kan gentages for August/September, men der er Mulighed for yderligere Stigning.

De indiske Markeder er rolige. Kærner/Linsæd fra Madraskysten indikerer 40/- for August Lastning. Efterspørgslen efter Erts fra Vizagapatam er støt til omkring 32/6d. for August/September.

Sydafrika søger stadig Tonnage for Kul til Ostindien og Rødehavet. Der indikeres 16/6d. til Sabang og 17/6d. til Aden eller Port Sudan. Fra Durban er iøvrigt sluttet en Baad for Sukker til U.K. til 33/6d., Juli/August, hvilket kan gentages.

Paa de europæiske Markeder har Udsvingene ikke været store. Udgaende Kulrater ligger stadig noget svagere, og Middelhavet/hjem viser et noget skiftende Billede, men for enkelte Forretninger opnaas der dog stadig fulde Rater.

Trælastmarkederne er noget roligere. Der sluttes ikke saa forfærdelig meget, men Rateniveauet er i det store hele hævdet, selv om Befragterne i Øjeblikket ikke er fuldt saa ivrige efter at dække sig, som de var for nogle Uger siden.

Paa Timechartermarkedet cirkulerer der stadig en lang Række Ordre til i det store og hele uforandrede Rater. Specielt fortjener at nævnes, at store amerikanske Befragtere stadig er i Markedet for moderne Dieseltonnage for Perioder indtil 2 Aar. Dette turde være et godt Tegn paa, at de Befragtere, der virkelig har et Behov at dække, ikke regner med nogen nævneværdig Forandring i det nuværende Fragtniveau for et Stykke Tid fremefter.

Skibsførereksamen. (Maksimum 168, Minimum 84). A. J. Alsing, Nybøl, 148 (Udm.). U. W. Bahnsen, Tønder, 94. W. J. Beck, Aabenraa, 140. E. Carl, Aabenraa, 117. O. Djurhuus, Færøerne, 112. J. Jacobsen, Sønderborg, 124. H. T. Jensen, Svendborg, 103. A. E. Kristiansen, Bogø, 92. R. K. F. Olsen, Svendborg, 123. P. E. D. Palsson, Rønne, 141.

Styrmandseksamen. (Maksimum 203, Minimum 87). P. F. Bacci, Kbhvn. (Italien) 102. E. S. Christensen, Ryslinge, 117. J. P. Hansen, Aabenraa, 135. P. S. A. Jørgensen, Svendborg, 140. K. O. Mogensen, Svendborg 143. J. Paulsen, Sønderborg, 159. H. H. Pedersen, Middelfart, 115. P. E. Pedersen, Thuro, 112. G. Aa. Petersen, Kværndrup, 163. W. M. Simon, København, 144. K. N. Vogn, Troense, 145.

Sætteskipperprøven. (Maksimum 63, Minimum 27). S. Christensen, København, 34. C. F. Clausen, Thuro, 27. Aage Sørensen, Ribe, 49.

Endvidere bestod 7 Kystskipperprøven, heraf 3 Sejl-sportsmænd.

Bur-Wain Autodiesel

For faa Dage siden begyndte Tegningen af Aktiekapitalen til et nydannet Selskab, der vil fremstille smaa, hurtiggaaende B. & W. Dieselmotorer til Biler.

Selskabet, der faar Navnet Bur-Wain Autodiesel, er stiftet af Burmeister & Wain i Forbindelse med Ingeniør Knud Højgaard og Ingeniør Per Kampmann. Stifterne har tegnet den ordinære Aktiekapital, der bliver paa 1,050,000 Kr., og Beløbet, der udbydes, er en Præference-aktiekapital paa 1¼ Mill. Kr. til Pari Kurs.

Bur-Wain Autodiesel overtager den Fabrikation af smaa Dieselmotorer, der allerede er paabegyndt af Burmeister & Wain, og Fabriken vil blive anlagt paa det tidligere Strandgadeværfts Grund, hvor man med en Fabrikation paa ca 1000 Motorer om Aaret vil kunne beskæftige ca 200 Mand.

I lange Tider har B. & W. undersøgt Mulighederne for at fremstille smaa, hurtiggaaende Dieselmotorer, særlig eg-

net til Biler, Traktorer, Fartøjer og lignende, og Arbejdet er nu saa vidt, at der er færdigkonstrueret og udført flere 6-cylindrede Dieselmotorer paa 55 HK. Af disse har en Motor, der er installeret i en Omnibil, kørt ca. 60,000 km, og de har i øvrigt alle, efter hvad Stifterne af det nye Selskab oplyser, vist sig billige og praktiske i Drift.

Stifterne fremhæver, at der antagelig er god Udsigt til, at en Fabrikation i større Stil af saadanne Smaamotorer kan blive et lønnende Foretagende, men de gør samtidig opmærksom paa, at Chancerne i høj Grad afhænger af den Silling, Myndighederne herhjemme og i andre Lande indtager. Man maa gøre sig klart, at der er en Risiko forbundet med at begynde en saadan ny Fabrikationsvirksomhed, og at det vil tage ca. 1¼ Aar før den kan komme i fuld Drift, saaledes at man maa være forberedt paa, at der ikke i den første Tid kan udbetales noget Udbytte. Hvis man kan naa en Produktion af ca. 2000 Motorer om Aaret, skulde det kunne blive et særdeles rentabelt Foretagende, mener man.

Produktionsindeks for Industrien

	Aaret	Aaret	Maj	Maj
	1935	1936	1936	1937
Næringsmiddelindustri	120	121	120	131
Tekstilindustri	137	143	159	158
Beklædningsindustri	144	139	146	132
Læderindustri	175	159	191	182
Træindustri	121	119	129	131
Sten-, Ler- og Glasindustri ..	135	128	141	142
Jern- og Metalindustri	116	117	128	135
Grafisk og tekn.-kcm. Industri	127	128	135	140
I alt	125	125	132	138
Konsumvarer	130	130	135	139
Produktionsmidler	120	120	131	136

Nyt Bindeled mellem Danmark og Norge

Færgefarten Frederikshavn—Larvik er nu indviet med den nye Færge »Peder Wessel«, og man kan roligt sige,

at det betyder et nyt, smukt og godt Bindeled mellem Norge og Danmark.

I Dagens Anledning var der Fest baade i Larvik og Frederikshavn, og fra begge Sider blev der udtalt megen hjertelig Forstaaelse. Hvert saadant Led knytter naturligvis de to Lande fastere til hinanden, og det er kun godt saadan.

Der er for saa vidt to Selskaber, et dansk og et norsk. Det danske har en Aktiekapital paa 450,000 Kr., som er fuldt indbetalt. Stifterne er de samme Personer, som stiftede Grenaa—Hundested Færgefarten.

Det norske Selskab, hvis Direktør er Schøyen, Bygdø, har en Aktiekapital paa 650,000 Kr.

Direktør J. P. Pedersen er afgjort Sjælen i Foretagendet.

Hans Løbebane er lidt af et Eventyr. Han er født i Sorø og blev Mejerist, udvandrede 1899 til U. S. A., og da han midlertidig blev arbejdsløs, tog han resolut Plads som Vognstyrer ved Sporveje i Chicago. I tre Aar blev han her, til Hjemveen drev ham tilbage.

Da Rutebilerne blev aktuelle, startede han Bilruten København—Hvidovre.

I 1927 oprettede han Københavns Kystfart, hvoraf en Del senere er overtaget af Dampskibsselskabet »Øresund«. I 1934 oprettede han Grenaa—Hundested Ruten, der med Færgerne »Djursland« og »Isefjord« har haft en betydelig Succes. Endelig har Dir. Pedersen i Aar startet en Hou—Samsø-Rute og en Gilleleje—Höganäs-Rute, og hertil kommer nu Frederikshavn—Larvik Ruten.

Den nye Rute har de bedste Fremtidsudsigter. Der bliver foreløbig en daglig Forbindelse i begge Retninger, og Prisen er meget billig baade for Personer, Gods, Motorvogne og Cykler.

Kornafskibninger fra Portugal

I Danske Rederes Retsværens Aarsberetning for 1936 meddeltes det, at portugisiske Korneksportører i Tilfælde, hvor Certepartierne stipulerer Lastning efter Havnens Kutyme har henholdt sig til en gammel Lov af 1888. Denne Lov siger, at Skibene skal ekspederes efter en Rate af 120 Tons pr. Dag, i Stedet for hvad der faktisk kan indtages, nemlig 120 Ts pr. Luge pr. Dag. Foreningen har senere taget 3 Sager op mod Befragterne i London, og Stævning er blevet udtaget i disse 3 Sager, samtidig med at Nordisk Skibsrederforening lod udlage Stævning i 6 lignende Sager, denne Forening har til Behandling.

Befragternes Sagfører har imidlertid nu foreslaaet samtlige Sager afgjort paa Basis af 75 pCt. af Rederiernes Demurragekrav, og da saavel de 3 danske Rederier som de 6 norske har erklæret sig indforstaaet med at acceptere en saadan Ordning, kan man regne med, at de paagældende Disputer snarest vil blive afgjort paa en for Rederierne relativt tilfredsstillende Maade.

Kvinder til Søs

De to svenske Lystyachts »Kaparen« og »Alone«, der er Skoleskibe for den svenske Sejlskibssport, har været i København paa deres Sommertogt. Paa »Alone« er alle Elever unge Piger, der her faar et Kursus i Sejlads. Det svenske Selskab har aabnet Adgang for Udlændinge til disse Kursus, og der deltager blandt andet en dansk, ung Pige.

Nyt Færgeleje i Svendborg

Havneudvalget i Svendborg har vedtaget at bygge et nyt Færgeleje i Svendborg Havn, beregnet til det nye Motorskib »Egeskov«. Det vil blive anbragt i Nærheden af den hidtidige Færge »Langeland«s Liggeplads.

Statens Skoleskib »Danmark«

har udsendt Beretning vedrørende 1936—37 (4. Togt). Det hedder heri bl. a.:

Bestyrelsesraadet er uforandret.

Den 20. Maj paabegyndtes almindelige Vedligeholdelsesarbejder og mindre Apteringsforandringer ved Orlogsværftet, og efter at Skibet havde indtaget nødvendige Forsyninger og Proviant, mødte den 15. Juni 71 nye Elever (senere kom 9 til), samt 10 Elever fra forrige Togt, saa Tallet blev ialt 90.

Den 16. Juni Kl. 14 afgik Skoleskibet til Vedbæk, hvor de indledende Øvelser paabegyndtes. Indtil den 7. Juli afholdtes indledende Øvelser i Sundet, hvorefter Skoleskibet afgik Nord om Sjælland til Flensborg Fjord og blev her indtil det den 21. Juli stod ud af Flensborg Fjord og gik for Sejl alene gennem Allsund til Aabenraa Fjord, hvor der ankredes den 23. Juli.

Den 26. sejlede Syd om Fyn gennem Svendborgsund, og den 28. Juli kom Bestyrelsesraadets Formand og Skibsreder K. Lauritzen om Bord ved Korsør. Den 31. fortsattes til Frederikshavn og 3. August gik Skibet ind til Skibsværftet.

Efter at Nedrigningsarbejderne var foretaget, gaves Orlov til 64 Elever indtil den 25. August, da Sejlene igen blev undersøgt, og den 27. afgik Skibet til Sundet.

Den 4. September mødte 40 Elver fra »Georg Stage«, og

den 5. kastedes los, efter at Repræsentanter fra Handelsministeriet og Bestyrelsesraadet var kommet om Bord. Efter at disse var landsat i Vedbæk, stod Skibet Sundet ud og paabegyndte Togtets Vinterafsnit til oversøiske Farvande. Ved Falmouth gjordes Ophold fra den 12. til den 15. September, da Rejsen fortsattes til Madeira, hvor der ankredes den 1. Oktober. Efter at der var skiftet Sejl, fortsattes Rejsen den 6. Oktober med Trinidad som Maal. Paa Rejsen i Passaten til Trinidad foregik Øvelserne planmæssigt, og den 18. November ankredes ved Port of Spain, hvorfra Elevernes Undervisningstur foretoges til Asfaltøen, Oliekilderne og Udskebningsstederne. Den 22. November afgik Skoleskibet fra Trinidad mod St. Croix. Det havde oprindeligt været Hensigten at ankre ved Christianssted; men stiv Passat gjorde dette utilraadeligt, og den 26. om Eftermiddagen ankredes paa Vestsiden af Øen ved Frederikssted. Den 2. December fortsattes Rejsen mod Golfen gennem Yucatan-Strædet, som passeredes den 11., og den 17. ankredes ved Indløbet til Mississippi efter ret haard Sejlads. Næste Dag ankredes inde paa Floden, og den 19. ankom Skoleskibet til New Orleans, hvor der ankredes paa Floden ud for Hovedgaden, Canal Street.

Vintersejlene blev her atter slaaet under, og den 29. December afgik »Danmark« fra New Orleans, ankrede længere nede paa Floden paa Grund af Taage til den 31. og satte derefter Kursen mod Havana. Under skiftende Vindforhold, hvorved der blev Løjlighed til mange Øvelser, naaedes Havana den 11. Januar, og Skoleskibet blev ogsaa her særdeles vel modtaget baade af Generalkonsulen og Byens Autoriteter.

Den 17. stod Skoleskibet for Sejl ud af Havnen og krydsede under ret gode Vindforhold Nord paa gennem Floridastrædet. Paa Rejsen Nord om Bermuda-Øerne laa Skibet gentagne Gange underdrejet for Storm, og Øst for Bermuda lænsedes SØ, i for at komme Syd for et Stormminimum; under Lænsningen brugtes Tran til Dæmpning af Søen. Den 1. Februar faldt Vinden vestlig, og Skibet havde derefter en hurtig Rejse til Kanalen med overvejende friske, vestlige Vinde. Den 16. passeredes Lizard efter 31 Døgn i Søen fra Havana; den 18. ankredes ud for Folkestone, og den 19. forløjedes i Bøje i Dovers Yderhavn.

Her blev Rigningen sat, og der blev afholdt Ro- og Sejløvelser med Baadene. Den 26. Februar fortsattes Rejsen hjemover med SV.lig Vind; men i Skagerrak gik Vinden om til Storm af NØ; Skibet drejedes under og drev vestover. Den 3. Marts blev Vinden østlig, men flovede samtidig noget, saa at det blev muligt at krydse op under den jyske Kyst, og den 6. Middag passeredes Skagens Rev Fyrskib.

Ligesom i tidligere Aar er der fra flere Sider vist Institutionen Interesse og Velvillie. Sømandsmissionen har sendt Julegaver om Bord til hele Besætningen, Harald Halkiers Legat har bidraget med 3000 Kr., Tuborgfondet, Laurits Andersens Fond og Foreningen til Søfartens Fremme o. m. a.

Den nye Luftrute København—Esbjerg

Det danske Luftfartsselskab har faaet Koncession paa den planlagte Luftrute til Esbjerg, og de regelmæssige Flyvninger paabegyndes derefter den 18. Juli. Ruten skal bestyres af en Fokker F 7 med Plads til 8 Passagerer og af samme Type som den Maskine, der flyver paa Aalborg. Der bliver Afgang fra Kastrup Lufthavn Kl. 15 med Ankomst til Esbjerg Lufthavn Kl. 16,40. Afgangen fra Esbjerg er sat til Kl. 17,50 med Ankomst til Kastrup Kl. 19,30. Prisen bliver den samme som paa Aalborgruten, 40 Kr. for Enkeltbillet og 70 Kr. Tur-Retur. Luftruten faar direkte Tilslutning til Englandsbaadene.

Skibssalg

Dampskibsselskabet »Viking« har i disse Dage solgt sin Damper »Horsia« til et norsk Rederi.

»Horsia«, der laster godt 1000 Tons d.w., er bygget 1918 hos Cochrane & Sons i Selby.

Dansk Skib kollideret

Dampskibsselskabet »Norden« store Motorskib »Nordhavet« er i Atlanterhavet i Nærheden af den amerikanske Kyst kollideret med det amerikanske Sejlskib »Anna R. Heidritter«. Kollisionen indtraf 38 Sømil Øst for Diamondshall Fyrskib.

Begge Skibe naaede at faa drejet nogenlunde op, saa Kollisionen traf sidelæns og der skete ingen farlig Skade. »Nordhavet« fik Rælingen slaaet ind paa et mindre Stykke, og det amerikanske Skib tog Skade paa Riggens.

Kort efter kunde begge Skibe fortsætte, og »Nordhavet« er løbet ind i Philadelphias Havn, hvor Skaden bliver udbedret.

Polen vil have større Flaade

I Polen er »Havets Uge« begyndt. Bladene udtaler sig om Polens Forhold til Østersøen — det balliske Hav. — Man skriver, at som den største balliske Stal maan Polen

indtage en stærk Position ved dette Havs Kyster. Derfor er Oprettelsen af en stor og kraftig Flaade en Opgave, som Polen maa løse.

Englands Nationalindtægt

Westminster Banks Maanedsrapport bringer følgende interessante Opgørelse over den engelske Nationalindtægt:

	Mill. £
1911—13	2,041
1924	4,035
1929	4,385
1932	3,844
1936	4,830

Nationalindtægten er altsaa mere end fordoblet siden før Krigen, og den var i Fjor næsten 20 pCt. højere end i 1924, og over 20 pCt. større end i 1932.

Verdenshøst af Kaffe

Verdenshøsten af Kaffe er for 1936—37 opgjort til 2,211 Mill. kg mod 1,973 Mill. kg Aaret før. For de vigtigste Produktionslande er Tallene:

	Mill. kg	
	1935-36	1936-37
Brasilien	1,052	1,302
Colombia	525	224
Costa Rica	21	24
Kuba	30	23
Guatemala	67	67
Haiti	36	35
Meksiko	48	45
Nicaragua	14	16
El Salvador	58	65
Venezuela	64	72
Holl. Indien	111	107
Belg. Kongo	14	19
Kenya	16	15
Madagaskar	18	22

Trods Stigningen laa Udbyttet dog noget under Gennemsnittet for de foregaaende fem Aar, hvilket navnlig skyldes Brasilien.

PERSONALIA

50 Aar

En af svensk Skibsfarts førende Mænd, Rederiaktiebolaget Transatlantic's Chef og Sveriges Redareforenings Formand, Direktør *Gunnar Carlsson*, Göteborg, er fyldt 50 Aar i Onsdags.

27 Aar gammel blev han Leder af det af Skibsreder W. R. Lindgren stiftede Rederi. Kort Tid efter kom Verdenskrigen, og i disse vanskelige Aar gjorde Direktør Carlsson sit Land og svensk Skibsfart store Tjenester. I London ordnede han Sofartsaftalen med England og en Mængde specielle Spørgsmaal vedrørende den svenske Tonnages Anvendelse under Krigen og mange andre Problemer.

Efter Krigen tog Direktør Gunnar Carlsson fat paa Opbygningen af Rederiets Flaade og skabte den store moderne Damp- og Motorskibsflaade, som Trantatlantic nu disponerer over. Ved Dan Brostrøms Død i 1925 valgtes han ganske naturligt til Sveriges Redareforenings Formand, en Post, som han stadig beklæder.

Dødsfald

Fhv. Kaptajn i D.F.D.S., *N. Eriksen*, tidligere »Aalborghus«, er død 66 Aar. Kaptajn Eriksen begyndte at sejle med flere af de gamle, kendte Sejlskibe af Rederiet »Moses & Søn G. Melchior«, mellem Dansk Vestindien og København. Indenfor D.F.D.S., hvor han fik Ansættelse i 1896, sejlede han mest i Indenrigsfarten; en Tid var han 2., senere 1. Styrmand og derpaa Fører af »Koldinghus«. I 1921 blev Kaptajn Eriksen Fører af »Aalborghus«. Baade af Passagerer og Mandskab var han almindelig afholdt.

Havnefoged *Jul. Hansen*, Guldborg, er død 80 Aar.

Fra 1909—24 var han Færgefører ved Guldborg Færgevæsen, ligesom han i en længere Aarrække havde været Havnefoged.

POSITIONSLISTE PR. 7. JULI 1937

A

s.s. *Aalborg* pass. Kbhvn. 5.7.
s.s. *Aaro* afg. Setubal 21.6. til Rouen.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, ank. Helsingør 1.7.
s.s. *Aase* pass. Spurn Head 22.6. p. R. t. Helsingfors.
m.l. *Ause Mærsk* pass. St. Thomas 17.6.
s.s. *Absalon* afg. Kbhvn. 1.7. til Leningrad.
m.s. *African Reefer* ank. Kbhvn. 28.6.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Dondrahead 5.7. p. R. t. Singapore udg.
s.s. *Agnete* pass. Spurn Head 24.6. p. R. t. Korsør.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Archangel 17.6.
s.s. *Alabama* afg. Madeira forv. 6.7. til Kbhvn.
s.s. *Alfa* ank. Livorno 26.6.
s.s. *Algarve* ank. Tanger 6.7.
s.s. *Alice* pass. Skagen vestgaaende.
m.s. *Almena* afg. New York 24.6. til Barcelona.
m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Perim 1.7. p. R. t. Colombo udg.
s.s. *Alssund*, Andersen, pass. Peruambaco 28.6.
m.s. *American Reefer* ank. Quebec 30.6.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Southampton 28.6. til St. Thomas udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Harburg 12.6.
s.s. *Anna* ank. Kemi 30.6.
m.s. *Anna Mærsk* afg. San Francisco 30.6. til Cebu.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Savannah 2.7. udg.
s.s. *Anne* pass. Dungeness 2.7. Østg.
m.s. *Argentina* ank. Helsingborg 2.7.
m.s. *Arizona* afg. Stavanger 26.6. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Fort de France 15.6.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Kobe 28.6.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Osaka 28.6. til San Francisco udg.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Leningrad 1.7.
s.s. *Aslaug* afg. Port de Bauc 24.6. til Hyeres.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Dairen 18.6.
s.s. *Astra* afg. New York 23.6. til Port Talbot.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Kbhvn. 30.6.
m.s. *Australian Reefer* pass. Flores 26.6.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. New Orleans 1.7. til Osaka udg.
s.s. *Avance* ank. Tess 26.6.

B

s.s. *Belgien* pass. Skagen og Helsingør, ank. Kbhvn. fra Methil.
m.l. *Bente Mærsk* afg. Immingham 14.6. til Wilmington.
s.s. *Bergenhus* ank. Stettin 6.7.
s.s. *Bertha* ank. Ryovaliriemi 27.6.

s.s. *Bes* pass. Beachy Head 4.7.
s.s. *Betty* ank. Nemoure 28.6.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Greenspone (NF) 11.6.
s.s. *Birgitte* pass. Fornæs 6.7. sydg.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Amsterdam 28.6.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Finisterre 4.7. p. R. t. Brest.
s.s. *Bodil* afg. Poole 1.7. til Watchet.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Norrkøping 3.7.
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Ushant 5.7. p. R. t. Marseilles hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Montreal 26.6.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Blyth 3.7. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien* afg. Bahia 4.7. til St. Vincent.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Santos 23.6.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Villa Constitution 28.6.
s.s. *Britta* ank. Antwerpen 29.6.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Gdynia 2.7.
s.s. *Brynhild* ank. Antwerpen 3.7.

C

m.s. *California* afg. Santos 10.6. til København.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Kingston 4.7. til St. Thomas hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Equator 29.6.
s.s. *Carmen* afg. Stockholm 27.6.
m.l. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 6.6. til Tampico.
s.s. *Charkow* ank. Glasgow 1.7.
m.s. *Chastine Mærsk* pass. Panama 17.6. p. R. t. New York.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Sydney 28.6. udg.
m.s. *Chilean Reefer* afg. London 2.7. til Rio de Janeiro.
s.s. *Christiansborg* ank. Rotterdam 2.7.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Rotterdam 26.6.
m.s. *Chr. Holm* ank. 3.7. til Aruba.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Nordenham 27.6. til Montreal.
s.s. *Cimbria* afg. Flensburg 4.7. til Gdynia.
s.s. *Clara Clausen* ligger i Kbhvn. og skal til Lübeck.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Rouen 5.7. til Melhil.
s.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 24.6.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Quebec 13.6. til Bonavista.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Tunis 28.6.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 5.7.
s.s. *Dagmar* ank. London 29.6.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbuttel 24.6. p. R. t. Bremen.
s.s. *Dania* afg. Gdynia 5.7. til Zeebrügge.
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Port Swettenham 4.7. til Suez hjg.
m.s. *Danmark* 29.6. 400 m for Azorerne.
s.s. *Delaware* afg. Oslo forv. 6.7. til Kambo.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6.7.37

LONDON.....	22,40	MADRID	43,00
NEWYORK.....	453,75	AMSTERDAM.....	249,35
BERLIN	181,80	STOCKHOLM.....	116,65
PARIS	17,60	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,35	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	103,65	PRAG	15,95
ROM.....	24,10	WARSAWA	86,30

s.s. *Dorrit* afg. Genoa 22.6. til Liverpool.
s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 21.6.

E

s.s. *Ebro* ank. Svendborg 4.7.
s.s. *Edith* pass. St. Vincent 27.6.
s.s. *Edu. Nissen* ank. Dunkirk 1.7.
s.s. *Effie Mærsk* afg. Shields 2.7. til Sarpsborg.
s.s. *Egholm* ank. Manchester 4.7.
m.s. *Egyptian Reefer* pass. Dungeness 28.6.
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Balbao 24.6.
s.s. *Elite*, Lisberg, ank. Llanelly 3.7.
s.s. *Elisabeth* afg. Kbhvn 30.6. til Stugsund.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Liverpool 19.6. til Bonavista.
s.s. *Ellen* pass. Skagen 27.6.
s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 7.7.
s.s. *Else* ank. Kbhvn. efter Rejse fra Aalborg.
s.s. *Emanuel* afg. Tynen 1.7. til Soroka.
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Swansea 18.6. til Quebec.
m.t. *Emma Mærsk* ank. Swansea 22.6.
s.s. *Energi* ank. Archangel 4.7.
s.s. *England* ank. Kbhvn. 3.7.
s.s. *Enigheden* afg. Stockholm 3.7. til Sligo.
s.s. *Erindring* afg. Sörnäs 30.6. til Morlaix.
m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
s.s. *Erik Boye* afg. Rouen 1.7. til Archangel.
s.s. *Erna* ank. Marseille 29.6.
s.s. *Ester* afg. Kbhvn. 28.6.
s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Archangelsk 5.7.
s.s. *Estland*, Fischer, ank. Birkenhead 30.6.
s.s. *Estrid* pass. Havre Rds. 25.6.
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Hull 6.7. til København hjg.

F

m.s. *Fano* afg. Reykjavik 23.6.
s.s. *Fano*, Korft, afg. Immingham 2.7. til Tuborg.
s.s. *Finland* ank. Danzig 29.6.
m.s. *Fionia*, Kolls, afg. København 6.7. udg.
s.s. *Flynderborg* afg. Kbhvn. 7.7.
s.s. *Frankrig* afg. Gdynia 24.6.
s.s. *Fredensborg* ank. Gdynia 2.7.
s.s. *Frederiksborg* ank. Cork 2.7.
s.s. *Freya* pass. Skagen 25.6.
s.s. *Frida* ank. Habana 26.6.
s.s. *Frode* afg. Newcastle 25.6. til Norfolk, Va.
s.s. *Fylla* pass. St. Caths Rt. 1.7. p. R. t. Vestg.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 3.7. til Antwerpen.
s.s. *Georgia* afg. New Orleans 30.6. til Norfolk Va.
s.s. *Gerd* ank. Helsingør 20.6.
s.s. *Gerda* ank. Rouen 25.6.
s.s. *Gerda Toft* ank. Huelva 29.6.
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Baltimore 30.6. til Yokohama.
s.s. *Gorm* afg. New York 21.6. til Oslo.
s.s. *Grete* pass. Holtenu 28.6.
m.s. *Grete Mærsk* ank. Shanghai 2.7.
s.s. *Grønland*, Sørensen, afg. Archangel 1.7.
s.s. *Gudena* ank. Blyth 22.6.
s.s. *Guðrun* ank. Hull 23.6.
s.s. *Guðrun Mærsk* ank. Port Said 28.6. p. R. t. Cyprus.
s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 23.6.
s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Sharpness 10.6.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 5.5. til Saigon.
s.s. *Gyda* ank. Helsingør 23.6.

H

ss. *Hafnia* pass. Brunsbüttel 4.7. p. R. t. Loriet.
s.s. *Halfdan* ank. Helsingør Dok 3.7.
s.s. *Halland*, Jørgensen, afg. Immingham 3.7.
s.s. *Hanne* pass. Spurn Hd. 17.6. p. R. t. Onega.
s.s. *Hans Broge* ank. Haukipudas 26.6.
s.s. *Hans*, From, i Dok i Helsingør.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Maracaibo 30.6.
s.s. *Harald* ank. Preston 2.7.
s.s. *Harriet* ank. Uleåborg 29.6.
s.s. *Helene* ank. Wiborg 29.6.
s.s. *Helga* pass. Ushant 29.6.
m.s. *Henning Mærsk* pass. Aden 11.6.
s.s. *Henry Tegner* afg. Tyne 26.6.
m.s. *Herdis* ank. Kbhvn 6.7. fra London.

s.s. *Hertha Mærsk* ank. Lisbon 22.6.
s.s. *H. H. Petersen* afg. Soroka 4.7. til Boston Linc.
s.s. *Hilde* ank. Tyne 25.6.
s.s. *Hindsholm* ank. Odense 4.7.
s.s. *Holland* ank. Kbhvn. 4.7. fra London.
s.s. *Horsia* solgt til Norge.
s.s. *Hulda Mærsk* ank. Riga 21.6.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Oslo 5.7. udg.
s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. West Hartlepool 4.7.
s.s. *Inge Mærsk* pass. Barry Is. 22.6. p. R. t. Gibraltar.
s.s. *Inger Toft* ank. Coruna 5.7.
s.s. *Ingeborg S.* afg. Aarhus 1.7. til Riga.
s.s. *Inger* afg. Uleåborg 26.6.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Zaandam 6.7.
m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Santorin Island 1.7.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Gdynia 4.7. til Ghent.
s.s. *Ivar* afg. Albany 2.7. til Chester.

J

s.s. *Jakob Mærsk* pass. Lodingen 20.6. p. R. t. Cardiff.
s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Villano 5.7. p. R. t. Setubal.
m.t. *Jane Mærsk* pass. Donnet Hd. 21.6. p. R. t. Corpus Christi.
m.s. *Java*, Skjolddam, ank. Rotterdam 3.7. hjg.
s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 5.7.
s.s. *Jenny* afg. Port Talbot 28.6.
s.s. *Jessie Mærsk* ank. Cardiff 18.6.
s.s. *Johanne* afg. Kemi 28.6.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Gibraltar 22.6.
s.s. *Jonna* afg. Cardiff 25.6.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 5.7.
s.s. *Juliane* afg. Bjørneborg 29.6. til Flekkefjord.
m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Colombo 5.7. hjg.
s.s. *Jutta* afg. Kemi 29.6. til Rochester.
s.s. *Jytte* afg. Barry 22.6. til Vigo.
s.s. *Jægersborg* ank. Gefle 6.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Algiers 2.7.
s.s. *Kalø*, Huusum, afg. Malta 3.7.
s.s. *Karen* afg. Rautmo 29.6.
s.s. *Karen Toft* ank. Riga 6.7.
s.s. *Karla* afg. Manchester 28.6.
s.s. *Katholm* ank. Liverpool 6.7.
m.t. *Katrine Mærsk* ank. Ronges 25.6.
s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Svendborg 13.6.
s.s. *Kentucky* afg. Norfolk, Va. 25.6. til Caibarien.
s.s. *Kirsten* pass. Skagen 19.6.
s.s. *Kirsten Mærsk* pass. Lofoten 22.6.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Halden 4.7.
s.s. *Knud* ank. Kolding 3.7.
s.s. *Knud Villemoes* ank. Sunderland 2.7.
s.s. *Knut* ank. Svendborg 27.6.
s.s. *Kongea* ank. Granton 24.6.

L

s.s. *Laila* afg. London 2.7. til Philadelphia.
m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Port Said 1.7. til Marseilles hjg.
s.s. *Lars Kruse* ank. Marseilles 24.6.
s.s. *Laura* afg. Santos 27.6.
m.s. *Leise Mærsk* afg. Fredericia 25.6.
s.s. *Lexa Mærsk* afg. Danzig 30.6. til Cardiff.
s.s. *Lica Mærsk* ank. Swansea 18.6.
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Monrovia 1.7.
s.s. *Lilian* pass. Holtenu 30.6.
s.s. *Lilleborg* ank. Immingham 5.7.
s.s. *Lily* ank. Liverpool 27.6.
s.s. *Linda* pass. Helsingør 29.6.
s.s. *Lise* ank. Archangel 28.6.
m.s. *Louisiana* afg. Buenos Aires 2.7. til Santos.
s.s. *London*, Hansen, afg. Stockholm 5.7.
s.s. *Lotte* afg. Gibraltar 24.6. til Archangel.
s.s. *Lundby*, Lohse, forv. afg. Ostende 6.7. til Rotterdam.
s.s. *Lynæs* pass. Skagen 4.7.

M

s.s. *Maine* afg. New York 24.6. til Oslo.
s.s. *M. C. Holm* ank. St. Pierre 17.6.
s.s. *Magnus* afg. Bordeaux 3.7. til Havre.
s.s. *Maja* pass. Gedser 30.6.
m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Suez 5.7. hjg.
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Kbhvn. 4.7.
s.s. *Margrete* ank. Kotka 29.6.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Flensburg 3.7.
s.s. *Margrethe* ank. London 6.7.
s.s. *Marianne* afg. Svendborg 27.6.
m.t. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 23.6.
s.s. *Marie Toft* ank. Greensmouth 3.7.
s.s. *Marna* afg. New York 23.6. til Paita.
m.s. *Marocco* afg. Kbhvn. 5.7. til Antwerpen.
s.s. *Martin Carl*, Koister, ank. Granton 2.7.

s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Seaham 24.6.
 s.s. *Marx* ank. Wasklat 23.6.
 s.s. *Maryland* ank. Spjutsund 4.7.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Ardrosen 11.6. til Newfoundland.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Bangkok 2.7. udg.
 s.s. *Mercur* pass. Fornæs 6.7. sydg.
 s.s. *Mette* afg. Table Bay 24.6. til Port Natal.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Sabang 22.6. til Port Natal.
 s.s. *Minsk* ank. Frederikshavn 6.7.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Nakskov 25.6.
 s.s. *Najaden* ank. St. Louis du Rhone 28.6.
 s.s. *Nancy* ank. Helsingør 27.6.
 s.s. *Nerma* ank. Trapani 22.6.
 s.s. *Nevada* afg. Antwerpen 28.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Rangoon 16.6. til Channel.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Hongkong 1.7.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Archangel 29.6.
 s.s. *Niobe* ank. Gdynia 25.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Archangel 5.7.
 s.s. *Norco* afg. Liverpool 2.7.
 m.s. *Nordbo* afg. Table Bay 19.6. til Manchester.
 s.s. *Nordborg* ank. Hull 26.6.
 s.s. *Nordby* pass. Skagen 24.6.
 m.s. *Norden* ank. Los Angeles 21.6.
 m.s. *Nordfarer* afg. Vancouver 3.6. til Taku Bar.
 m.s. *Nordhavet* ank. Balhao 26.6.
 m.s. *Nordhval* afg. Everet 20.6. til Table Bay.
 m.s. *Nordkap* ank. Philadelphia 24.6.
 s.s. *Nordlys* afg. Rosario 22.6. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. Aberdeen 7.6. til Taku Bar.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. New York 3.7.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 6.7.
 s.s. *Olaf* afg. Danzig 1.7. til Manchester.
 s.s. *Olga* afg. Gdynia 29.6.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Frederikshavn 8.6.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Santos 18.6.
 m.s. *Oregon* ank. Nørresundby 4.7.
 s.s. *Orion* ank. Cardenas 26.6.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Immingham 5.7.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Riga 29.6.

P


s.s. *P. Madsen* ank. Rouen 29.6.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Danzig 11.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Hongkong 4.7. til Shanghai udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Grimsby 3.7.
 s.s. *Paula* afg. Antwerp 30.6.
 m.s. *Peru*, Christensen, afg. Las Palmas 2.7. for Falmouth hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 10.6.
 s.s. *Polly* afg. Gdynia 29.6.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Kbhvn. 6.7. til Hammerhavn.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Dunkirk 29.6.

R

s.s. *Randi* afg. Zeebrugge 29.6.
 s.s. *Riga* ligger i Emden.
 s.s. *Rigmor* afg. Trangsund 29.6.
 s.s. *Rikke* ank. Bordeaux 28.6.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Kbhvn. 28.6.
 s.s. *Robert* ank. Wisbech 23.6.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Aden 24.6.
 s.s. *Rosenborg* ank. Casablanca 3.7.

S

s.s. *Saga* ank. Skien 4.7.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Port Said 30.5.
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Mulgrave 30.6.
 s.s. *Scandia* ank. Dieppe 2.7.
 s.s. *Scotia* ank. Gdynia 4.7.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Sejro*, Brockman, ank. Picton 1.7.
 s.s. *Sessa* afg. Pisco 28.6.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Finisterre 5.7. p. R. t. Rotterdam hjg.
 s.s. *Signe* pass. Helsingør 25.6.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Sigrun* afg. Avonmouth 5.7. til Antwerpen.
 s.s. *Sigrid* afg. Helsingør 25.6. til Stensgate.
 s.s. *Silkeborg* afg. Burntisland 6.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Archangel 1.7.
 s.s. *Skagerak* ank. Byvovaliniemi 27.6.
 s.s. *Skandia* 3.7. 520 m W. for Gibraltar.
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 3.7. til Dunkirk.
 s.s. *Skodsborg* ank. Ivigtut 3.7.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 6.7. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Zaandam 3.7.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Beyrouth 24.6.
 s.s. *Sophie* afg. Burntisland 1.7. til Stockholm.
 s.s. *Stadion II* ank. Stettin 29.6.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Gdynia 26.6.
 s.s. *Stella* ank. Rouen 28.6.
 s.s. *Stensby*, Eggers, afg. Taku Bar 26.6. til Nauru.
 s.s. *Stjerneborg* pass. Marquesas Islands 26.6.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hull 23.6.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Skagen 30.6. vestg.
 s.s. *Suava* ank. Aarhus 6.7.
 s.s. *Suanhild* afg. Neufahrwasser 20.6. til Newport News.
 s.s. *Svanholm* afg. Swansea 5.7. til Kbhvn.
 s.s. *Svend Pii* afg. Cardiff 28.6.
 s.s. *Soborg* ank. Liverpool 3.7.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Kbhvn. 5.7.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Yokohama 2.7.
 s.s. *Tasmania*, Røder, afg. Norfolk Va. 27.6.
 s.s. *Teddy* pass. Helsingør 25.6. p. R. t. København.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Selby 6.7.
 s.s. *Tekla* ank. Stockholm 22.6.
 s.s. *Tennessee* afg. Norfolk, Va. 5.7. til Galveston.
 s.s. *Thyra* pass. Kbhvn. 25.6.
 m.s. *Thyra S.* afg. Haifa 18.6. til Beirut.
 s.s. *Tomsk* afg. Neapel 5.7. til Catania.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Port Said 5.7. udg.
 s.s. *Tove* afg. Great Yarmouth Rds. 27.6.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Sevilla 29.6.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 28.6. sydg.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Selby 7.7.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 6.7. til Aalesund.
 s.s. *Tula* ank. Danzig 5.7.
 m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 6.7.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Kbhvn. 26.6.

U

s.s. *Uffe* ank. Danzig 5.7.
 s.s. *Ulla* ank. Santos 29.6.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Esbjerg 29.6.
 s.s. *Uranienborg* ank. Moji 3.7.

V

s.s. *Valborg* ank. Norrsundet 26.6.
 s.s. *Vendia* ank. Le Treport 4.7.
 s.s. *Venus* ank. Helsingfors 30.6.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Spurn Head 24.6. p. R. t. Oslo.
 s.s. *Viborg* pass. Kbhvn. 1.7.
 s.s. *Viola* afg. Helsingør 22.6. til Vertspilo.
 s.s. *Virginia* ank. Buenos Aires 22.6.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 6.7. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. forv. Dakar 5.7.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Kbhvn. 23.6.
 s.s. *Win. Th. Malling*, Jensen, ank. Le Havre 5.7.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 6.7. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Scilly Isles 7.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » » » » »



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 8 Ordruk 3098Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKABHOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.**KAJ & PAKHUSE: **ENGHAVE BRYGGE**HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**STEVEDORE**Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mandsch

537 & 4055

Aalborg

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

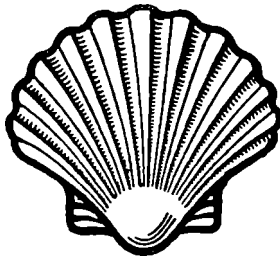
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

WORLD-WIDE BUNKERING SERVICE



SHELL OIL FUEL

FOR

MOTOR SHIPS AND STEAMERS' BUNKERS

MARINE OILS

AND OIL FOR ALL INDUSTRIAL PURPOSES

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO.:: SHELL HUSET :: COPENHAGEN, V.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

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

LLOYD'S AGENT
Telefon: 4120 Statstelefon: 16 Telegram-Adr. »Maritime«

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster
Landmandsbankens Bandholm Agentur Telefoner 11 & 41 Telegram-Adresse: »HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

SVENDBORG

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

Telegr.-Adr. »Lauritzen« Telefon: 3
» 822

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

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

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent TELEFON NO. 4. 801. TLGR. ADR. SCHULTZ

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 29

TORSDAG 15. JULI 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN I ØJEBLIKKET

Hvordan de fortsatte Diskussioner i Ikke-Indblandings-Komiteen vil falde ud er vanskeligt at sige. Det vilde være meget ønskeligt, om der paa dette Punkt kunde opnaas Enighed, saaledes at man ikke stod overfor et fuldkomment Kaos og prisgivet Tilfældigheder, der let kunde blive skæbnesvangre for den videre Udvikling.

Samtidig med at der diskuteres om Spanien, melder Telegrammer fra det fjernø Østen, at det er kommet til alvorlige Kampe mellem Kinesere og Japanere. En aaben Konflikt i Østasien kan let føre Konsekvenser med sig, der kan blive ubehagelige for Europas Fred, idet man altid maa regne med, at Sovjetrusland er Part i Sagen derude. De sidste Meddelelser fra Rusland synes at tyde paa, at man der har Opmærksomheden henvendt paa Udviklingen derude i højeste Grad og venter — det hævdes rent ud — at det vil komme til Forviklinger inden et Aar. I alt Fald rustes der for fuld Kraft overalt i Sovjetrusland, og man er aabenbart forberedt paa alt. Der er saaledes Eksplosionsstof nok i Verden i Øjeblikket, og der skal ikke saa forfærdelig meget til, for at man kommer ind i Situationer, der vil vise sig faretruende. Udviklingen i Østen er ingen Herre over. Det er muligvis derfra, at Overraskelserne vil komme.

SØKONTROL ELLER HAVNEKONTROL

Udviklingen i Spanien bliver vanskeligere og vanskeligere at overse. Men hvad der berører de andre Lande i Europa mest er, hvordan det skal gaa med Ikke-Indblandingskomiteen og dens Arbejde. Den raudente Konflikt er ikke af det gode. Man regner imidlertid nu med to Muligheder, formuleret i to Forslag:

1) Samtlige Lande, der deltager i Ikke-Interventions-Overenskomsten opfordres til at sende Skibe til Deltagelse i Flaadekontrollen ved Spanien.

Det er usandsynligt, at Tyskland og Italien igen vil udsætte deres Flaade for den Risiko, de mener er forbundet med Kontrollen. Det vil saaledes blive en Kontrol uden tysk-italiensk Deltagelse, og denne Løsning kan derfor ikke anses for sandsynlig.

2) Flaadekontrollen kan ophæves og den nødvendige Kontrol udføres af neutrale Observationsofficerer i alle spanske Havne.

I Forvejen kontrolleres Skibene i de europæiske Afgangshavne og har Kontrolofficerer om Bord. De to spanske Regeringers Tilslutning vil være nødvendig for Gennemførelsen af Kontrol i spanske Havne.

Hidtil har Borgerkrigens to Parter ganske vist nægtet at give neutrale Observatører Adgang til deres Havne, men hvis Stormagterne enes om denne Plan, vil de uden Vanskelighed kunne overtale baade Valencia- og Salamanca-Regeringen til at slaa sig til Taals med den.

Ingen af de Indvendinger, der er anført mod Flaadekontrollen, kan overføres paa det foreslaaede System, der samtidig vil tillade Frankrig og Portugal at sætte Grænsekontrollen i Kraft igen.

Tyskland, der kræver en krigsførende Magts Rettigheder for General Franco, er villig til at gøre visse Indskrænkninger i disse Rettigheder, der maaske vil gøre dem antagelige for England og Frankrig som et

Led i et Kompromis. Valencia-Regeringen og Salamanca-Regeringen skal efter Tysklands Mening forpligte sig til ikke at opbringe Skibe, der har Observationsofficerer om Bord.

Borgerkrigens to Parter skal endelig forpligte sig til at respektere visse Zoner uden for spansk Territorialfarvand, hvor den neutrale Skibsfart kan foregaa uhindret.

Maaske bliver det altsaa en Havnekontrol i Stedet for en Søkontrol — eller maaske bliver det slet ingen Kontrol. Fra mange Sider er der ved at gøre sig en stærk Utaalmodighed gældende.

OPHUGNINGERNE

Ophugningen af gammel Tonnage har efter de sidste Statistiker været betydeligt mindre for andet Kvartal i Aar end for første. Mangelen paa Ophugningstonnage er stadig blevet større. I hele det sidste Kvartal er der kun blevet ophugget 99 Skibe med ialt 97.861 Brutto Tons. Af disse Skibe var de 59 under 300 Tons. Ophugningen i første Halvdel af indeværende Aar er sammenlignet med de samme Maanedere i 1936 følgende:

	1937	1936
Jan.	59.231	89.781
Febr.	60.662	168.923
Marts	64.276	80.689
April	43.994	116.318
Maj	24.554	57.979
Juni	29.313	56.157
	<hr/>	<hr/>
	282.030	569.847

Hvad angaar Prisen for Ophugningstonnagen har man kunnet konstatere en stadig Stigning indtil Slutningen af andet Kvartal, da der gjorde sig en tydelig Afslapning gældende. Gammel Tramp-tonnage har ikke været til at opdrive, og de fleste Salg har været Trawlere og Specialskibe. Tanktonnagen, der i Februar laa omkring 46/-, havde ved Midten af Juni naaet en Pris af 56/- og endog højere Priser. Linietonnagen dog endnu voldsommere. I Januar betaltes omkring 62/- — i April 67/- — og i Juni betalte japanske Ophugningsfirmaer op til 5 £ pr. Ton.

DANMARK, NORGE OG SVERIGES HANDELSFLAADER

Det norske Veritas Halvaars-Statistik pr. 1. Juli over Handelsflaaderne er udsendt i disse Dage. Norges Flaade har haft en Nettotilgang af 25 Skibe og 172,349 Tons Brutto. Dampskibene er i fortsat Tilbagegang med 34,655 Tons, og hele Fremgangen falder paa Motorskibene med 41 Skibe og 207,000 Tons.

For Sveriges Vedkommende har der været en Nettoafgang paa 4 Skibe og 5,361 Tons Brutto. For Motorskibene har der været en Forøgelse paa 2,000 Tons. Dampskibe er gaaet 5,219 Tons tilbage, og Sejlskibsflaaden er reduceret med 2,142 Tons.

I Danmark har der været en Nettofremgang paa 8,387 Tons Brutto, men Skibsantallet er gaaet 4 ned. Dampskibene er reduceret med 8 Skibe og 14,955 Tons, Motorskibsflaaden er forøget med 4 Skibe og 23,342 Tons Brutto. Ved de danske Værfter er der for Tiden 305,000 Tons Brutto under Bygning eller i Ordre.

BUNKERKUL-BESVÆRLIGHEDERNE

Engelske Bunkerkul-Leverandører har som bekendt meddelt de Rederier, med hvem de har Kontrakter, at de paa Grund af Umuligheden af at kunne skaffe tilstrækkelige Kvanta Welsh og Durham Bunkerkul, har maattet forlange, at Rederne betaler en højere Pris. Nordisk Skibsrederforening, The Baltic and International Maritime Conference samt de nationale Rederorganisationer har straks efter taget Sagen op, idet man fra Rederside hævdede, at der forelaa Misligholdelse af Kontrakterne.

I sit sidste Cirkulære beskæftiger Nordisk Skibsrederforening sig indgaaende med Spørgsmaalet. Foreningen har dog endnu ikke faaet nogen Sag til Behandling, men har faaet rapporteret, at mange Redere har fundet det rimeligt under de herskende Forhold at betale en noget højere Pris for Bunkerkul end Kontraktprisen. Der skal endvidere være forhandlet paa Grundlag af, at Rederne indgaar paa en noget højere Pris, mod at de til Gengæld faar Garanti for, at der ikke vil blive gjort videre Vanskeligheder fra Leverandørernes Side for Resten af Aaret. En saadan Ordning, udtales det det Rederforeningens Side, vil medføre mange Fordele.

Nordisk Skibsrederforening har endvidere modtaget Meddelelse om, at *Steamship Owners Cooperative Association* i Bergen, gennem hvilken Forening en Række Kulkontrakter er sluttet, paa sine Medlemmers Vegne er gaaet med til et fast Tillæg til Kontraktpriserne paa 3 sh. pr. Ton for Resten af Aaret, og at man anbefaler andre skandinaviske Redere at tiltræde denne Overenskomst med Leverandørerne. Moderfirmaerne i England og Tyskland garanterer til Gengæld for Kontrakternes Opfyldelse, saaledes at Rederne ikke blot har de enkelte Depoter at holde sig til.

Denne Ordning, siges det fra Nordisk Skibsrederforeningens Side, er maaske rimelig under de nuværende Forhold med det faste Fragtmarked, og vil medføre, at en Række Diskussioner og Vanskeligheder undgaas, ligesom yderligere Krav om Prisforhøjelse for Resten af Aaret.

HANDELSTRAKTATERNE MED RUMÆNIEN OG ITALIEN

Mellem Danmark og Rumænien er der blevet afsluttet en Handelsaftale, der skulde betyde, at Danmarks Eksport til Rumænien forøges fra et forholdsvis ringe Beløb til over 2 Mill. Kr.

I 1936 indførte Danmark for godt 7½ Mill. Kr. Varer fra Rumænien, hovedsagelig Korn- og Foderstoffer, medens vi kun udførte for 375.000 Kr. til Rumænien. Allerede i den forløbne Del af indeværende Aar er vor Indførsel fra Rumænien steget til over 7,1 Mill. Kr., medens vi kun har eksporteret for 198.000 Kr. dertil.

Under Hensyn til dette betydelige Indkøb fra dansk Side af rumænsk Korn og Foder er den rumænske Regering gaaet ind paa at lette Adgangen til at opnaa Indførselslicenser for danske Varer. For andet Halvaar af indeværende Aar vil der kunne kræves saadanne Licenser til et Beløb af ca. 2 Mill. Kr. Den rumænske Nationalbank skal ved Forfaldstid stille den fornødne Valuta til Raadighed for rumænske Importører af danske Varer, og Indførslen af danske Varer til Rumænien skal ikke i nogen Henseende stilles ringere end Indførslen fra noget andet Land, navnlig heller ikke med Hensyn til Kursberegning eller som Følge af eventuelle Valutapræmier.

Overenskomsten er traadt i Kraft samtidig med Undertegnelsen, der har fundet Sted i Bukarest, og Aftalen er gyldig til den 1. Maj 1938, hvorefter den forlænges stiltiende for en Periode af et Aar ad Gangen, med mindre den opsiges af en af Parterne med 3 Maaneders Varsel til Ophør ved en Periodes Udløb.

Danmarks Eksport til Rumænien bestaar væsentligst i Industrivarer, bl. a. fra Burmeister & Wain.

Ogsaa mellem Italien og Danmark er der afsluttet Handelskontrakt, der i disse Dage er underskrevet af den italienske Udenrigsminister Grev Ciano og den danske Gesandt i Rom, Kammerherre Kruse. Det danske Udenrigsministerium har udsendt en Meddelelse herom:

Den 10. d. M. er der i Rom blevet underskrevet en for Perioden 1. Februar til 31. December d. A. gældende ny dansk-italiensk Vareudvekslingsaftale og en ny Betalingsoverenskomst til Afløsning af den foreløbige Handels- og Betalingsoverenskomst af 30. Marts d. A.

I to til Handelsaftalen knyttede Varelistes fastsættes Kontingenter for Vareudvekslingen mellem de 2 Lande. Kontingentlisten for Udførslen af danske Varer til Italien omfatter Varer til et Beløb af ca. 11 Mill. Kr., herunder særlig Kvæg og Kød, saltede Tarme, Fisk, Klipfisk samt en Række forskellige Industrivarer, herunder Motorer, Køle- og Mejerimaskiner m. v.

De italienske Varer, der ifølge Aftalen kan indføres til Danmark, er bl. a. Kerner og Nødder, Frugt, Ris, Vin, Kunstsilke, Uldgarn, Bomulds- og Kunstsilkegarn m. m.

Under Henviisning til den under 10. Juni mellem Danmark og Italien afsluttede Betalingsoverenskomst meddeler Danmarks Nationalbank, at enhver Eksport til Italien af Varer stammende fra Danmark, der foretages efter ovennævnte Overenskomsts Ikrafttræden, og som skal betales i Henhold til dens Bestemmelser, forud skal anmeldes til Danmarks Nationalbank, Clearingkontoret, ved Indsendelse hertil af Originalfaktura ledsaget af to Kopier.

Originalfakturaen og den ene Kopi tilbagesendes Eksportøren i afstemplet Stand og maa af denne videresendes til den italienske Importør, idet Aflevering af den afstemplede Kopi er nødvendig, for at det italienske Clearing-Institut kan akceptere Indbetalingen til Dækning af vedkommende Gæld.

AMERIKAS SKIBSFARTSPOLITIK

Fra Washington foreligger nu yderligere Oplysninger om det tidligere nævnte Moderniseringsprogram for den amerikanske Handelsflaade. Det skal være Meningen straks at gaa i Gang med moderne Fragtskibe, 14 hurtiggaaende Fragtskibe, 24 kombinerede Fragt- og Passagerskibe, 1 Passagerskib af »Manhattan« Typen, — til transatlantisk Passagerfart — og 10 hurtiggaaende Tankskibe — 16½ Knob. Efter Udtalelse af Admiral Land, Medlem af Maritime Commission, skulde amerikanske Værfter være i Stand til paa kort Tid at paabegynde Bygningen af et stort Antal Skibe; der skulde samtidig kunne lægges Køl til 77 Skibe og amerikanske Skibsværfters Kapacitet kunde yderligere udvides. Kommissionen havde modtaget Ansøgning om Subsidier til Bygning af ialt 28 Skibe; for saa vidt ikke flere Ansøgninger indkom og blev approberet, skulde det være Tanken at bygge Resten helt for Regeringens Regning.

Det er Forudsætningen, at Redere, som ansøger om Subsidier, skal kunne tilvejebringe ca. 25 pCt. af Bygeomkostningerne. Forøvrigt finansieres Nybygningerne af Maritime Commission, som har omkring 97 Millioner i Fonds. Der søges nu om en 10 Millioners Bevilling paa Budgettet for 1937—38 og om Bemyndigelse for Kommissionen til yderligere at forpligte Regeringen for indtil 150 Millioner.

Det skulde være Meningen, at Bygningen af ny Tonnage allerede skulde paabegyndes i Aar, og at Nybygningsprogrammet skulde gennemføres i Løbet af 3 eller 5 Aar. Der foreligger kun faa Meddelelser om, hvor den nye Tonnage er tænkt indsat, hvilke Ruter og Linier som skal oprettes eller bibeholdes.

Derimod forstaar man, at hvor Kontrakter om Sub-

sidier — Drifts- saavel som Byggesubsidier — indgaas, skal der indsættes Klausuler om Udrangering af alle Skibe, som er over 15 Aar gamle.

Nybygningsprogrammet har gennemgaaende faaet en god Modtagelse. Det ser ud til, at der er kommet nyt Initiativ til med Maritime Commissions nye Præsident, Mr. Kennedy, der staar Præsident Roosevelt nær, og man kan regne med, at den sidstnævnte vil støtte ham i Arbejdet for Genrejsningen af den amerikanske Handelsflaade.

DANMARKS INDTÆGTER

Den sidst offentliggjorte Statistik viser, at der i Fjor var omtrent 1,3 Millioner Skatteydere, der havde en Indtægt paa 800 Kr. og derover. Af disse var beskæftigede ved Landbrug og Fiskeri 335,641, altsaa kun godt en Fjerdedel af samtlige Skatteydere, og af disse var endda kun Halvdelen, nemlig 167,721, selvstændige Landbrugere, hvilket maa betyde, at 40,000 maa have under 800 Kr., og godt 9000 selvstændige Fiskere.

Haandværk og Industri alene har overfløjet Landbruget i betydelig Grad, idet der opgjort paa samme Maade som Landbruget indenfor denne Gruppe findes 407,138 Personer, og Overvægten vil tydeligvis efterhaanden stadigt blive større. I Løbet af det sidste Aar steg nemlig Klassen Haandværk og Industri med 37,000 Personer, medens Landbrug og Fiskeri kun steg med 14,000.

Indenfor Handelen findes 141,378 skattepligtige Personer.

Naar man ser hen til de tre Erhvervsklassers gennemsnitlige Indtægt, faar man klart Billedet af den Krise, Landbruget og Fiskeriet staar midt i. Den gennemsnitlige Indtægt fra denne Klasse er 1593 Kr. aarlig, og herimod staar Gennemsnitsindtægten for Haandværk og Industri med 2724 Kr. aarligt, og Handelen med 3508 Kr., altsaa langt over det dobbelte af Landbrugets Indtægt.

Over 10,000 Kr. i Indtægt havde kun 1,77 pCt., eller 22,000 Personer. Danmark er ikke noget Kapitalistland, selv om der er 482 Millionærer.

LLOYDS REGISTER SHIPBUILDING RETURNS

Lloyds Register Shipbuilding Returns for Kvartalet, der sluttede 30. Juni, er nu udsendt og bringer følgende Oplysninger:

Ved Slutningen af Juni var der i Storbritannien og Irland en Forøgelse paa 185,519 Tons i Arbejde sammenlignet med Tallet ved sidste Kvartals Slutning. Det nuværende Tal paa Tonnage under Bygning — 1,199,973 Tons — overstiger med 351,241 Tons — eller mere end 40 pCt. — Tallet paa Tonnage under Bygning ved Slutningen af Juni 1936 og er det største Kvartalstal siden Juni 1930.

Omtrent 100,000 Tons — 8,3 pCt. af Tonnagen, der er under Bygning i Storbritannien og Irland — er for udenlandsk Regning.

Tonnagen, der er under Bygning udenfor Storbritannien og Irland — 1,682,887 Tons —, er omtrent 245,000 Tons mere end ved forrige Kvartals Slutning.

De førende Lande er: Tyskland 416,881 Tons; Japan 318,277 Tons; U. S. A. 198,654 Tons; Holland 188,464 Tons; Sverige 138,720 Tons; Danmark 95,615 Tons.

Af denne Tonnage bygges 557,248 Tons eller 33,1 pCt. for fremmed Regning.

Hele Verdenstonnagen under Bygning andrager 2,882,860 Tons, hvoraf 41,6 pCt. bygges i Storbritannien og Irland, 58,4 pCt. i andre Lande. Kvartalstallet for hele Verden viser en Forøgelse paa 430,809 Tons over Tallet ved Marts Slutning og er det højeste Tal siden Juni 1930.

I Storbritannien og Irland paabegyndtes Bygningen

af 367,698 Tons i de sidste tre Maaneder, en Forøgelse paa 114,205 Tons sammenlignet med sidste Kvartal. I Kvartalet, der sluttede 30. Juni, blev 252.608 Tons søsat i Storbritannien og Irland, en Forøgelse paa 76,922 Tons sammenlignet med det foregaaende Kvartal. De tilsvarende Tal for Bygningen af Tonnage i andre Lande er 596,645 Tons paabegyndt og 467,698 Tons søsat, hvad der, sammenlignet med det foregaaende Kvartal, var en Forøgelse paa 113,792 Tons paabegyndt og 164,734 Tons søsat.

Dampere og Motoroiltankers fra 1000 Tons og op efter under Bygning i hele Verden androg 95 Skibe med 735,612 Tons, hvoraf 20 Skibe med 140,765 Tons bygges i Storbritannien og Irland, 16 Skibe med 158,090 Tons i Tyskland, 18 Skibe med 128,255 Tons i U. S. A., 9 Skibe med 75,792 Tons i Japan, 12 med 69,240 Tons i Holland, 6 med 53,350 Tons i Danmark og 5 med 46,100 Tons i Sverige.

Skibene under Bygning over hele Verden ved Slutningen af Juni omfatter 13 Dampere og 35 Motorskibe mellem 8000 og 10,000 Tons hver; 5 Dampere og 33 Motorskibe mellem 10,000 og 20,000 Tons; 5 Dampere og 5 Motorskibe mellem 20,000 og 30,000 Tons og 4 Dampere over 30,000 Tons.

Af de 1,199,973 Tons under Bygning i Storbritannien og Irland ved Junis Slutning var 485,914 Tons Motorskibe, mens Motorskibstonnagen under Bygning i andre Lande var 1,101,149 Tons — hvilket viste et Tal, der var 537,187 Tons større end Tallet for Dampere.

OMKRING DEN FRANSKE FRANC

Den franske Franc ligger tilsyneladende fast efter Devalueringen. Da Handelen med Franc-Valuta blev genoptaget efter den franske Regerings sidste Manipulationer, forringedes Franckursen i London fra ca. 111 til 129 Francs pr. £. Men siden har Kursen ligget nogenlunde fast. Udviklingen er tilsyneladende normal, hvis man kan bruge det Ord.

Der er dog næppe Tegn til at den franske Flugtkapital finder Vej tilbage til Paris. Endnu er man ikke naaet til at have fuld Tillid til den nærmeste Fremtids Udvikling. Man ved ikke, hvad den franske Stat har i Sinde for at komme over de økonomiske Vanskeligheder. Det ventes dog, at der vil blive udstedt et enkelt generelt Dekret, Forhøjelse af de direkte og indirekte Skatter samt af alle andre Afgifter, saaledes at den franske Stat kunde faa en Merindtægt paa 6—8 Milliarder. Et Tegn paa, at man regner med, at Tiderne er ved at bedre sig, er den Omstændighed, at den franske Bank har nedsat Diskontoen fra 6 til 5 pCt.

NORGE OG DANMARK

Ånledning af den nybyggede »Peder Wessel«s Indsættelse i Ruten Larvik—Frederikshavn har mange norske Blade understreget Betydningen, den kan faa for Forholdet mellem de to Lande.

Saaledes skriver det norske Økonomisk Revy: Der er en anden Sag, vi vil pege paa: Betydningen af Forholdet til vort Broderland i Syd. Det vilde være dumt at benægte, at der beklageligvis har været en Del Mistemning, men vi tror nu, at dette nye Baand vil vise, at det er det gode og venskabelige Forhold, som stikker dybest i Forholdet mellem Danmark og Norge. Og det er en Landevinding at faa konstateret.

HØJKONJUNKTUREN I SVERIGE

Sverige kan glæde sig ved en Højkonjunktur paa de fleste Omraader, hedder det i Skandinavisk Kredit A/B.'s sidste Kvartalsrapport. Industriproduktionen, som er særlig højkonjunkturbestemt, er efter de sidste Beregninger steget ca. 42 pCt. over 1929's Niveau og ca. 9 pCt. over forrige Aars.

Med Hensyn til den svenske Valutapolitik er der

paany fra officiel Side forsikret, at man ikke overvejer at sænke Pundkursen i en overskuelig Fremtid.

I Tiden Januar—Maj er Valutareserverne kun blevet formindsket ubetydeligt til Trods for, at man har tilbagekøbt Obligationer fra Udlandet og til Trods for det for Aarstiden normale Importoverskud, som i Aar desuden er steget baade paa Grund af Kvantiteten og paa Grund af Værdistigningen.

Udenrigshandelen har sat Rekord saavel med Hensyn til Eksport som med Hensyn til Import. Man har for Aarets fem første Maaneder et Importoverskud paa 147 Millioner Kr. mod 103 Millioner det foregaaende Aar i samme Tidsrum.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL 1937

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, har Statistisk Departement udsendt følgende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1937. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolddistrikter med Undtagelse af enkelte, hvis Havne eller Anløbssteder er ganske ubetydelige.

Det samlede Antal Anløb paa samtlige danske Havne androg 16,100. Reg. Tonnagen udgjorde 3,918,000 N. R. T., og der udlossedes 3,382,000 Tons Gods og indladedes 982,000 Tons.

Farten har været af større Omfang end i det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Januar Kvartal 1936, og dette gælder saavel Reg. Tonnagen som den udlossede og den indladede Godsmængde. Derimod viser Antallet af Anløb en betydelig Nedgang i Sammenligning med det foregaaende Aar som Følge af, at Isvanskelighederne navnlig hæmmede Smaaskibsfarten.

Godstransporten mellem danske Havne og Udlandet, saavel for indgaaende som for udgaaende har været væsentlig større i Januar Kvartal 1937 end i Januar Kvartal 1936. I den indgaaende Fart beror dette navn-

lig paa en Stigning i Indførselen af Korn og Brændselsstoffer, især har Stigningen for Korn været forholdsvist meget stærk.

Derimod viser Omsætningen mellem danske Havne indbyrdes en Nedgang fra 497,000 Tons til 466,000 Tons, navnlig som Følge af formindskede Transporter af Gødningsstoffer. Dog har ogsaa flere andre Grupper af større eller mindre Grad deltaget i Nedgangen.

Til København indløb i Januar Kvartal 1937 ialt 3700 Skibe med en Reg. Tonnage paa 1,635,000 N. R. T., som udlossede 1,388,000 Tons Gods og indladede 346,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Januar Kvartal 1937 12,400 Skibe paa 2,283,000 N. R. T., som udlossede 1,994,000 Tons Gods og indladede 636,000 Tons.

FRAGTRATETALET FOR JUNI 1937

Aaret 1931 gnstl.	100,0
Juni 1936	120,6
Juli —	123,4
August —	127,1
September —	131,2
Oktober —	134,9
November —	138,9
December —	153,9
Januar 1937	156,3
Februar —	155,7
Marts —	162,5
April —	173,2
Maj —	186,4
Juni —	194,1

Beregnet med Aaret 1931 som Basis steg Fragtrate-tallet fra 186,4 i Maj til 194,1 i Juni. Med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for Juni være blevet 170.

Oplægningerne, som nu kun omfatter Reserveskibe o. l., androg ved Juni Maanedes Udgang 9 Skibe paa 8,000 Brutto Reg. Tons mod 6 Skibe paa 5,000 B. R. T. ved Udgangen af Maj.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havneafgift i Lissabon

Ved Dekret af 28. Maj Nr. 27.738 er det bestemt, at Fragtskibe, som anløber Lissabon udelukkende for at undersøges af Kontrollører i Henhold til Overenskomsten om Ikke-Interventionen, fritages for Erlæggelse af den saakaldte »Taxa de Extencionamento« (anchorage duties). Hvis saadanne Skibe lægger til Kaj for Inspektion, skal vedkommende Afgift (Taxa de acostagem, »Berthing duties«) erlægges af det internationale Kontrollkontor.

Betaling af Skibsudgifter i spanske Havne

Norges Rederforbund meddeler: Udenrigsministeriet har modtaget Telegram fra Legationen i Valencia af følgende Indhold: »I Henhold til Bestemmelse, offentliggjort 16. Juni, skal alle Afgifter i Forbindelse med Skibsanløb, saasom Losning, Kaj, Fortøjnings- og Stuvningsafgift, Provianttering, Skatter, Kommissioner, Klareringsudgifter etc. erlægges i udenlandsk Valuta, som afgives til Centro Of-

ficial Contratacion Moneda inden otte Dage under Skibsagentens Ansvar. Bestemmelsen rammer hvilkensomhelst Mellemand som Skibshandler osv.«

Losningsforhold i kanadiske Farvande

Fra Montreal meddeles: Department of Transport har udsendt Cirkulære til Redere og Skibsagenter med Instruktion om, at alle Skibe som sejler i kanadiske Farvande skal efterkomme Bestemmelsen i Clause 360 i Canada Shipping Act saalydende:

»When a ship is navigating in a pilotage district and has on board a pilot licensed for that district, or a master or mate holding a pilotage certificate for that district, the master of the ship shall cause a pilot flag to be exhibited, and if he fails, without reasonable cause, to do so he shall be liable in respect of each offence to a fine not exceeding two hundred and fifty dollars.»

Hidtil har denne Bestemmelse ikke været regelmæssigt overholdt, hverken af kanadiske eller udenlandske Skibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt japansk Storrederi

Det meddeles, at den store japanske Industriern Assano Bussan Kaisha har til Hensigt at oprette en egen Skibsfartsfdeling for Befordring af 1 Million Tons Jernmalm aarlig for sine Datterselskaber Kokura-Jernværkerne og Nippon Staalrværkerne. Der vil blive bygget 20 Skibe paa 5.000 Tons hver ved Tsurumiværftet, som ligeledes er en af Koncernens Datterselskaber. Udgifterne ved Planen anslaaes til 40 Millioner Yen.

Græsk Dampert tilbageholdt

Føreren af den græske Lastdampert »Thimone« har meddelt, at hans Dampert er blevet tilbageholdt paa Øen Fernando de Noronha i Sydamerika efter en Uoverensstemmelse med Øens Kommandant. Den græske Konsul i Rio de Janeiro har anmodet Myndighederne om at tage sig af Sagen.

Vor Samhandel med Tyskland

Udenrigsministeriet meddeler:

I Dagene fra 5. til 8. Juli har der i Berlin fundet Forhandlinger Sted mellem det danske og det tyske Rege-ringsudvalg til Gennemførelse af de dansk-tyske Handelsaftaler. Forhandlingerne har drejet sig om løbende Spørgsmaal, navnlig Besættelsen af Kontingenterne for Udførselen fra Danmark til Tyskland i Juli Kvartal.

Det samlede Beløb for disse Kontingenter er fastsat til 77 Mill. Kr.

Tuborgfondet

Bestyrelsen for Tuborgfondet har udsendt Beretning med Regnskab for Aaret 1936.

Det hedder bl. a. deri: Bestyrelsen bestaar for Tiden af 10 Medlemmer. Fra Aktieselskabet De forenede Bryggerier har Fondet i Henhold til Generalforsamlingsbeslutning af 30. December 1936 modtaget et Tilskud paa Kr.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der gør sig stadig en vis Feriestemning gældende paa de fleste af de oversøiske Markeder, og ogsaa i de europæiske Farvande har Aktiviteten været noget aftagende. Rateniveauet er dog i det store og hele opretholdt, og paa enkelte Markeder har Rederne endog været i Stand til at gennemvinge en Forhøjelse i Raterne.

River Plate har været jævnt aktivt til Rater omkring 31/- til p.p.U.K. I de sidste Dage synes Interessen for Tonnage dog at være stigende paa Grund af store Majssalg til Tyskland, og specielt synes der at være Mangel paa Juli/August Tonnage, hvorfor Baade i denne Position kan opnaa noget mere. Sidste Slutninger for Juli Tonnage var 6,500 Tons 31/3d. til Rotterdam og 33/- til p.p.U.K. For Majs til U.S. Atlantic eller Northern Range noteres 37/-.

Af de øvrige Kornmarkeder er det kun Sydafrika og Sortehavet, der viser nogen Interesse for Tonnage. Førstnævnte Marked har sluttet Tonnage August/September til 31/- til U.K. Continent, Option St. Lawrence til 1/- mere, og for Sortehavets Vedkommende har Russerne maattet betale 17/6d. til p.p.U.K. og 16/9d. til Antwerpen eller Rotterdam. Der er dog Mulighed for at forbedre disse Rater. Montreal er fuldkommen blottet for Ordre, og fra Australien er Befragterne kun interesseret i Tonnage til 10/- over Scheduleraten »subject selling«. Fra Karachi er sluttet en enkelt Baad for Hvede til 32/6d. September Lastning.

Cuba Sukker viser kun ringe Interesse for Tonnage. Raten ligger omkring 24/6d. fra Cuba til U.K. August Lastning. Scrapjern fra Northern Range ligger roligere, saavel hvad europæiske som japanske Destinationer angaar. Til Europa er sluttet til omkring 25/-, og til Japan noteres omkring 36/- fra Northern Range og 37/- fra Gulfen. Kanadisk deals ligger omkring 100/- pr. Std.

Pacifickystens Markeder ligger roligere. Fra Sydpacific fortsætter Nitrate Befragterne med at dække deres Behov paa Timecharterbasis, og ogsaa for Nordpacifics Vedkommende synes Befragterne at interessere sig mest for Timecharter Tonnage, hvorfor de i den sidste Tid har sluttet et ganske antageligt Antal Skibe. Paa f.i.o. Basis noteres der £9,500.— til Japan eller Kina for en Baad paa omkring 400,000

cb.fl. bale. Fra British Columbia til U.K. ligger Raten uforandret omkring 37/6d. Østens Markeder er nærmest uforandrede, maaske med en svag Tendens til Stigning. London Befragtere er aabne for en Soyabønnebaad for Juli/August til omkring 40/-. Ris fra Saigon er sluttet til 42/6d. til Frankrig og til 50/- for en lille Baad til Vestindien for Juli/August Lastning, hvorimod en August/September Baad paa 7,000 Tons kun har faaet 44/-. Endvidere er der sluttet en 5.000 Tonner til Vestafrika til 49/-. Madraskysten indikerer uforandret 40/- for Kerner, og fra Karachi noteres 32/6d. for Linsæd. Erts fra Vizagapatam vil betale 32/6d. til U.K. og 35/- til North Hatteras.

Fra Sydafrika søges der stadig Tonnage for Kul til Havnene i Ostindien, men Raterne ligger i Øjeblikket noget svagere. Endvidere søges der Tonnage fra Durban til U.K. for Sukker til 33/6d., og for Erts til Antwerpen eller Rotterdam er sluttet en meget stor Damper til 24/- f.i.o. med hurtige Ekspeditioner.

Som nævnt i Indledningen synes der for de europæiske Markeders Vedkommende at kunne spores en noget aftagende Aktivitet. Aarsagerne hertil er antagelig flere, bl. a. Ferietiden, men Raterne synes at holde sig uforandret. Trælastmarkederne ligger noget roligere. Rateniveauet ligger stadig mellem 20/- og 30/- over Minimalraterne. I Middelhavsfarten er Fragterne noget varierende, men man kan stadig opnaa særdeles gode Rater for enkelte Forretninger. Jordnødder fra Vestafrika er sidst sluttet til 47/- Antwerpen eller Rotterdam, og disse Rater vil utvivlsomt snart naa 50/- til disse to Havne. Andre Destinationer maa betale i Forhold hertil.

Fra Sortehavet søger Russerne stadig Tonnage for Kul til North Hatteras eller St. Lawrence. Raten ligger omkring 20/- til Northern Range og 21/- til St. Lawrence, med fri Losning og hurtige Ekspeditioner. Erts fra Poti til North Hatteras er sluttet til 20/-.

Efterspørgslen efter Tonnage paa Timecharterbasis fortsættes i det store og hele uforandret. Stor Dieseltonnage kan placeres for to Aar til omkring 7/6d., og for mellemstor Damp-tonnage noteres omkring 8/- for ca. et Aar, Levering og Tilbagelevering Europa. Vestindiabefragterne viser igen større Interesse for Tonnage, og der indikeres omkring \$2.25 for 4.000 Tonnere, 6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H.

200.000, hvilket Beløb er tilskrevet Fondets Kapital.

Paa sit Møde i December 1936 vedtog Bestyrelsen af Fondets Bruttoudbytte Kr. 170,262,66 forlods at henlægge Kr. 35.000 til Fondets Kapital, saaledes at denne pr. 1. Januar 1937 androg Kr. 1.790.000.

Derefter følger Regnskab og endelig Fortegnelse over, hvem der har nydt godt af de Beløb, Kr. 142.650,00, der er blevet uddelt fra 13. Maj 1936 til 13. Maj 1937.

Kystsikringen ved Thyborøn

Den af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte Kommission angaaende Foranstaltninger til Bevarelse af Kyststrækningen paa Limfjordstangerne, Thyborøn Havn og Kanal, har afholdt sit første Møde i København.

Samtlige Medlemmer var tilstede med Undtagelse af Kontorchef Bentsen, Ingeniør Højgaard og Direktør Johansen, Struer, der alle var bortrejste.

Formanden, Vandbygningsdirektør Hertz, redegjorde for Kommissionens Opgave og den af det tidligere nedsatte fortlørlige Udvalg udarbejdede Betænkning. Kommissionen vil, naar Medlemmerne har sat sig ind i det ret omfangsrige Materiale, der allerede foreligger, foretage en Besigtigelse af Forholdene paa begge Tangerne.

Esbjerg nye Lufthavn

Paa Søndag indvier Esbjerg sin nye Lufthavn og opfylder derved et længe næret Ønske.

Esbjerg Lufthavn omfatter et Areal paa ca. 64.000 Kvadratmeter og vil i Løbet af det kommende Aar give Plads til en stor Hangar og en Administrationsbygning; til den

foreløbige Ekspedition er der bygget en interimistisk Træbygning.

Med Hensyn til Bestyrelsen vil der i hvert Fald i Begyndelsen kun blive fløjet en Tur om Dagen i Tilknytning til Englandsforbindelsen med Afgang fra Kastrup Kl. 15 og Ankomst til Esbjerg Kl. 16,40; herfra returneres saa Kl. 17,50 med Ankomst til Kastrup Kl. 19,30.

Passagertrafik fra og til England

Fra 1933 — det Aar, der viste de laveste Tal med Hensyn til engelsk Passagertrafik — har der været en stadig Stigning at notere, men først i 1936 blev den af væsentligere Art. I indeværende Aar er denne Udvikling fortsat i stigende Grad, hvad der fremgaar af Statistikken, der nu foreligger over Passagertrafik fra og til England i Aarets 3 første Maaneder.

Siden Rekordaaet 1927 har det første Kvartal bragt følgende Tal:

1927	109.806
1929	101.206
1931	71.451
1933	58.218
1934	59.848
1935	60.743
1936	67.800
1937	73.839

Stigningen sammenlignet med sidste Aar er 8,9 pCt. Man ser, at der er lang Vej igen, inden 1927-Tallet naas, selv om man er kommet et godt Stykke over 1933's.

Turistskibene til København

De fremmede Turistskibe, der til Havnevæsenet har anmeldt deres Besøg senere paa Sommeren, er ikke faa.

Den 2. August kommer ikke mindre end fem fremmede Turistbaade, Hamburg—Amerika-Liniens 19,821 Tons store »Reliance« og Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.s »Orontes«, der er paa 19,770 Tons. Videre British India-Liniens »Nevoza« paa 9213 Tons Cunard White Star Line's 16,243 Tons store »Lancastria« og British India-Line's »Dilwara« paa 11,050 Tons.

Den 4. August Gdynia—Amerika-Liniens »Pilsudski« samt »Anchor Line's« »Tuscania« og Svenska Amerika-Liniens »Gripsholm«.

Den 8. August Gdynia—Amerika-Liniens »Kosziusko«, Canadian-Pacific's »Mont Clare« og det franske »Compagnie Générale Transatlantique's« »Bretagne«.

Dagen efter Peninsular and Oriental Steam Navigation's 19,827 Tons store Liner »Viceroy of India« og Compagnie Générale Transatlantique's »Colombie«.

Den 10. August Oriental Steam Navigation's 23,371 Tons store »Orion«, det største af de Turistskibe, som gæster Havnen i August.

Den 13. August Norsk Amerika-Liniens 11,015 Tons »Bergensfjord«, den 15. paa »Bretagne«, den 16. Royal Mail-Line's 15,135 Tons store »Atlantis«, og den 17. det franske Rederi Chargeurs Reunis's 11,028 Tons store »Foucauld« samt Compagnie Maritime Belge's 11,256 store »Leopoldville«.

Den 18. August kommer to Baade, nemlig Blue Star Lines »Arandora Star« paa 15,315 Tons og »Dilwara«, British India Line.

Næste i Rækken af Augustbaade bliver Hamburg—Amerika-Liniens 16,624 Tons store »Milwaukee«, der kommer den 19., hvorefter den 20. følger Canadian Pacific's »Mont Clare« paa sit andet August-Besøg, den 22. den franske »Colombie«, ligeledes for anden Gang i August, den 23. Oriental Steam Navigations 19,770 Tons »Orontes«, den 24. »Bretagne«, og saaledes fortsættes der til godt ind i September.

Vildsundbroen

Der vil i denne Maaned blive taget fat paa et stort Broarbejde: den 500 Meter lange Vejbro over Vildsund, Strædet i Limfjorden, der skiller Mors fra Thy.

Allerede for nogen Tid siden overdrog Thisted Amtsråd Arbejdet til Entreprenørfirmaet Wright, Thomsen & Kier og Nordisk Staalaktieselskab, København, og Ministeriet for offentlige Arbejder har nu godkendt Entreprisen. Broen forsynes med en Gennemsejlingsklap af Hensyn til Skibene, og den vil koste ca. 3 Mill. Kr. Den ventes færdig til Juli 1939.

Dansk Damper som Redningsmand

D. F. D. S.s Damper »Main« har, i Følge Telegram fra Kaptajnen, C. Brinck under den norske Kyst Kl. 7,15 i Fredags Morges optaget Besætningen, 2 Mand, fra det forliste norske Motorskib »Elna P.« af Romsø, der forliste ud for Lindenæs.

Ansættelser

Styrmænd *Thesmer*, Marstal, 3m. MS. »Frem«, har overltaget Stillingen som Kaptajn paa Rederiet E. B. Kro-manns Motorskib »Hertha«.

Som Fører af Rederiet H. C. Christensens Damper »H. H. Petersen« er antaget Kaptajn *Niels Christensen*, Græsvænge (tidl. Damperen »Dorthea«).

Ekkolod i Esbjergs Fiskerflaade

Ekkolodet har nu vundet Indpas i Esbjergs Fiskerflaade, idet en ny stor Islandskutter, »England«, der er ved at blive færdigbygget til Bjergningsentreprenør *Claus Sørensen*, Formanden for Vestjydsk Fiskeriforening, forsynes med dette Navigationsinstrument, som det første Skib i den store Fiskerflaade. Gennem Ekkoloddets Skala-aftegninger kan man følge, hvorledes Havbundens Bakker og Dale ligger, hvilket er af stor Betydning i islandske Farvande, i Stedet for at gaa frem ved almindelig Lodhivning. Kutteren »England«, der desuden udstyres med almindelige Pejleapparater, bliver paa ca. 80 Tons.

Brand i svensk Damper »Undén«

Ombord i den svenske Damper »Undén«, der ligger ved Funchal paa Madeira, udbrod Fredag Brand i Kulbunkerne. Kaptajnen satte Damperen paa Grund ved Funchal for at kunne slukke Ilden.

25 Hajer paa en Gang

Til Esbjerg Fiskerihavn blev forleden indbragt den største Hajfangst i Aar. Det var Fiskekutteren »Else Riis« af Hvenø, der indkom med ikke mindre end 25 Hajer i Størrelser op til 100 kg. Hajerne solgtes til Eksport til Tyskland og Italien.

Flensborg Skibsværft

Flensborg Skibsværft, der for nogle Aar siden var helt standset, har offentliggjort sin Aarsberetning for 1936. Værftet har forhøjet sin Omsætning fra 4½ til 7¼ Mill. Mark, men dets Anlæg har kun været udnyttet for 60 pCts Vedkommende. Regnskabet slutter med et Underskud paa ca. 143.000 Mark mod 650.000 Mark det foregaaende Aar.

Ved Forretningsaarets Slutning var der paa Værftet 13 nye Skibe, deraf 7 Fragtmotorskibe paa 8500 Tons hver for udenlandsk Regning. Værftet har Beskæftigelse indtil Udgangen af 1938.

Dansk Tørdok i Finland

Åbo Tørdok er nu færdig efter 3½ Aars Arbejde. Det store Arbejde er udført af det i Finland indregistrerede Firma »Wetek«, en Forkortelse for det danske Ingeniørfirma Wright, Thomsen & Kier.

Den nye Tørdok er 150 Meter lang, 22 Meter bred, og den har en Vanddybde af 8 Meter. Den kan optage Skibe paa indtil ca. 12.000 Brutto Tons, og de største Skibe, som overhovedet kan søge Åbo Havn, vil saaledes kunne finde Plads i Dokken. Til Anlægget knytter sig paa den udvendige Side af Dokken en bred Udrustningskaj, 240 Meter lang. Under Arbejdet paa Dokken er der bortsprængt 100.000 Kubikmeter Klippe, og hele Arbejdet har kostet ca. 20 Millioner finske Mark.

Firmaet »Wetek« har ved dette Anlæg samarbejdet med et andet dansk Firma, Melchior & Voltelen. Arbejdet har været ledet af den finske Ingeniør *Schildt* og den danske Ingeniør *T. Kierulff-Hansen*, der er Direktør for Firmaet »Wetek«.

»Hamlet« solgt til Ophugning

Fornylig blev den gamle Damper »Hamlet«, der i de senere Aar har ført en omtumlet Tilværelse, solgt ved Tvangsauktion i Sydhavnen. Den er nu videresolgt til Ophugningsværftet i Stavanger, der tillige har Isbryderen »Stærkodder« til Ophugning.

Moskva-Volgakanalen fuldendt

Det meddeles fra Moskva, at Folkekommisærernes Raad og det kommunistiske Partis Centralraad har besluttet at erklære Bygningen af Moskva-Volgakanalen for afsluttet. Person- og Godstrafiken paa Kanalen vil blive aabnet den 15. Juli. Der udtales en Tak til Folkekommisærariatet for indre Anliggender og alle Arbejdere, som har deltaget i Kanalens Bygning, og Folkekommisæren for indre Anliggender *Jeshov* opfordres til at fremsætte Forslag om Udmærkelser til Kanalbyggerne.

Reservebaad til Englandsruten

Det Forenedes Englands-Rute, der stadig har en meget stærk Passagersøgning, bliver i August Maaned Genstand for en udvidet Trafik, og Selskabet har derfor besluttet at sætte to Englands-Baade ind i Trafiken. Med dette for Øje er »Dronning Maud« ankommet til Esbjerg som Reservebaad.

Professor i Skibsbygning

Professor *Carl Hansens* Afløser som Professor i Skibsbygning ved Polyteknisk Læreanstalt blev den 34-aarige cand. polyt. *C. W. Prohaska*.

Professor Prohaska er Kandidat fra 1928. Han har i fire Aar været ansat ved fransk Skibsværft og har til lige arbejdet ved Helsingør Skibsværft og Burmeister & Wain samt assisteret Det Forenede Dampskibs-Selskab med de senere opgivne Planer om en ny Amerikabaad. Der var ialt 13 Ansøgere til Embedet, bl. a. en Svensker, en Nordmand, fire Tyskere og en Englænder.

Juledramaet 1811 mindes

Det største Strandingsdrama paa Jyllands Vestkyst, de to engelske Orlogsskibe »St. George's« og »Defence's« ulykkelige Forlis ud for Rysensteens Strand Juleaftensdag 1811, vil blive mindet af den danske Presse, der rejser et Monument indeværende Sommer ved Ulykkesstedet. Forberedelserne til Planens Realisation er allerede i fuld Gang. Saaledes kan meddeles, at man i denne Tid hos Vandbygningsvæsenet i Thyborøn har købt en prægtig Natursten, velegnet for Tilhugning og Inskription. Den anselige Sten, der vejer godt 3 Tons, skal pryde en større Stensætning, der bliver anbragt paa et af de saakaldte »Dødemandsbjerg«, noget syd for Thorsminde, hvori talrige Lig blev begravede, idet Stranden paa en hel Mills Strækning sydefter var dækket af døde. Det øverste af »Bjerget« skal planeres og tildannes og bl. a. forsynes med en Skalleopgang.

Fra de to ulykkelige Strandinger kom kun 16 Mand levende i Land, nemlig ti af »St. George's« 852 og seks af »Defence's« 545 Mand store Besætninger.

»Danmark«s Sommertogt

I Fredags stod Skoleskibet »Danmark« ud paa sit Sommertogt i de danske Farvande.

I Løbet af Juli og August vil »Danmark« først anløbe Korsør og Nyborg, derefter gaar Turen til Aarhus, de sønderjydske Farvande og Æbeltoft Vig, hvor Eleverne skal have Øvelser i Svømming. Skibet vil, naar det i August Maaned er paa Øvelsetogt i Østersøen, besøge svensk Havn og Bornholm og senere en norsk Havn. I Dagene omkring 1. September vil »Danmark« atter staa ind paa Københavns Red, og samtidig vil Skibets Besætning blive suppleret med 40 Elever fra Skoleskibet »Georg Stage«, saaledes at »Danmark« den 5. September, naar den staar ud paa det store Vintertogt, har en samlet Elevbesætning paa 120.

Sovjet og Sverige

Udenrigskommissær Litvinov gav forleden en Middag til Ære for den svenske Udenrigsminister Sandler under dennes Besøg i Moskva. Efter Middagen var der Modtagelse for det diplomatiske Korps m. fl. Ved denne Lejlighed holdt Litvinov en Tale for den svenske Udenrigsminister, hvori han bl. a. udtalte den store Glæde, man i Sovjetrusland følte over det venligstillede Sveriges Udenrigsministers Besøg. Der var for Øjeblikket ingen større Op-gaver for de store og smaa Stater end en energisk Med-virkning til Organisering og Befæstning af Freden.

I en Svartale udtalte Udenrigsminister Sandler den Overbevisning, at den venskabelige Forhold mellem Sverige og Sovjetrusland ogsaa i Fremtiden vilde udvikle sig til Gavn for begge Folk. Han fastslog med Tilfredshed, at der ikke eksisterede et eneste Stridsspørgsmaal, som kunde forstyrre Samarbejdet mellem de to Lande til Fredens Styrkelse.

Udenrigsminister Sandler udtalte derefter, at Folkeforbundets Virksomhed i de senere Aar havde været svækket, selv om den ikke havde gennemlevet en Krise. Uagtet sin Skuffelse i de sidste Aar vil Sverige fortsætte sin Politik med internationalt Samarbejde til Befæstelse af Freden.

PERSONALIA

60 Aar

Tidligere Skibsfører i Svitzers Bjergningsentreprise, Kaptajn N. M. Nielsen, nu Havnefoged i Rødby-Havn, fyldte Lørdag 60 Aar.

Skibsfører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn A. M. Petersen, fyldte Mandag 60 Aar. Kaptajn Petersen er Fører af Damperen »Delaware«.

Dødsfald

Baadebygger Peter Madsen, Lynæs, er død 84 Aar gammel. Han har i over en Menneskealder drevet Baadebyggeri i Lynæs og har i Aarenes Løb bygget flere Hundrede Fiskekulturer.

Ganske kort efter sin 80 Aars Fødselsdag er Assuranceekspert, Kaptajn G. F. Michelsen død.

Kaptajn Michelsen kom i sin Ungdom til Søs med de store Sejlskibe og rykkede senere over i Det Forenede Dampskibsselskab, hvor han en Aarrække var Fører. Han blev kort Tid efter at være gaaet i Land Assuranceekspert hos De private Assurandører og blev her, til han 75 Aar gammel traadte tilbage.

Kaptajn Michelsen var Bestyrelsesmedlem i Københavns Skipperforening.

Fhv. Kaptajn H. C. Palm, Dragør, er død, 67 Aar gammel.

Kaptajn Palm kom i sin Ungdom paa Langfart i Sejlskibenes Tid, og efter at have taget Styrmandseksamen fortsatte han som Styrmand i Sejlskibe, indtil han i 1897 ansattes i C. K. Hansens Rederi, hvor han hurtig avancerede til Kaptajn. Kaptajn Palm gik i Land, da han fyldte 60 Aar, og bosatte sig i Dragør.

Kaptajn M. Jensen, Damperen »H. H. Petersen«, er død paa Sygehuset i Tromsø, hvor han blev indlagt for en halv Snes Dage siden. Damperen var da paa Vej fra England til Archangelsk.

Han var en dygtig og afholdt Sømand og havde været i Rederiet H. C. Christensen, i hvis Tjeneste han havde været siden omkring Aarhundredskiftet.

Jensen begyndte som Styrmand og forrettede som saadan Tjeneste i flere Aar. For en 12—13 Aar siden udnævnte Rederiet ham til Fører, og han har i de senere Aar ført Damperen »H. H. Petersen«.

Han blev 63 Aar.

Brofoged, Kaptajn A. Wedel er død, 59 Aar. Wedel havde i 25 Aar været ansat ved Københavns Havnevæsen og gjorde Tjeneste som Brofoged ved Knippelsbro. I en Aarrække havde han været i Kongo, hvor han havde arbejdet i den belgiske Stats Tjeneste, og det var her, han blev udnævnt til Kaptajn.

POSITIONSLISTE PR. 7. JULI 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Southampton 9.7.
s.s. *Aaro*, Teilmann Thomsen, ank. Leningrad 11.7.
s.s. *Aaro* afg. Rouen 8.7. til Rotterdam.
s.s. *Aase* ank. Kolka 2.7.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Donges 6.7. til Panama.
s.s. *Absalon* afg. Kbhvn. 1.7. til Leningrad.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 11.7. til Manila udg.
m.s. *African Reefer* ank. Kbhvn. 28.6.
s.s. *Agnete* ank. Helsingør 1.7.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Newport Mon. 29.6.
s.s. *Alabama* afg. Madeira 6.7. til Kbhvn.
s.s. *Alf* afg. Aarhus 7.7.
s.s. *Alfa* ank. Messina.
s.s. *Algarve* afg. Algier 12.7. til Tunis.
s.s. *Alice* ank. London 9.7.
m.s. *Almena* afg. New York 24.6. til Barcelona.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Penang 12.7. udg.
s.s. *Alsund*, Andersen, ank. Buenos Aires 10.7.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Kingston 11.7. p. R. t. Christobal udg.
m.s. *American Reefer* afg. Montreal 2.7.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Harburg 12.6.
s.s. *Anna* pass. Dungeness 8.7. vestgaaende.
m.s. *Anna Mærsk* afg. San Francisco 30.6. til Cebu.
m.s. *Annan*, Kragelund, ank. Savannah 2.7. udg.
s.s. *Anne* ank. Antwerpen 2.7.
m.s. *Argentina* ank. Helsingør 7.7.
m.s. *Arizona* afg. Stavanger 26.6. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Fort de France 16.6.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Yawata 8.7.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Osaka 28.6. til San Francisco udg.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Antwerp 7.7.
s.s. *Aslaug* afg. Port de Bauc 24.6. til Hyeres.
m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Ladysmith 7.7.
s.s. *Astra* ank. Port Talbot 9.7.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Kbhvn. 30.6.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Christobal 8.7. til Los Angeles udg.
m.s. *Australian Reefer* afg. Dieppe 2.7.
s.s. *Avance* afg. Tees 28.6. til Korsør.

B

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 6.7.
s.s. *Bergenhuis* afg. Ålesund 13.7. til Trondheim.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Immingham 14.6. til Wilmington.
s.s. *Bertha* pass. Hanstholm 6.7.
s.s. *Bes* pass. Helsingør 13.7.
s.s. *Betty* afg. Arzew 6.7.
s.s. *Betty Mærsk* afg. London 3.7.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Amsterdam 9.7.
s.s. *Birgitte* pass. Fornæs 6.7. Syd.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Brest 8.7. til Methel.
s.s. *Bodil* ank. Fowey 8.7.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Marseilles 11.7. udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. New York 11.9.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 10.7. til Ghent.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Rio 4.7.
s.s. *Brasilien* afg. Bahia 4.7. til St. Vincent.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Villa Constitucion 28.6. til New York.
s.s. *Britta* afg. Hamburg 7.7. til Rotterdam.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Gdynia 10.7. til Iggesund.
s.s. *Brynhild* ank. Aalborg 11.7.

C

m.s. *California* afg. Kbhvn. 13.7. til Aarhus.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Kingston 4.7. til London hjg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Madeira 6.7.
s.s. *Carnien* pass. Sundswall 4.7.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 28.6.
s.s. *Charkow* afg. Swansea 12.7. til Catania.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Philadelphia 27.6.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Geelong 12.7. udg.
m.s. *Chilean Reefer* afg. London 2.7. til Rio de Janeiro.
m.s. *Chr. Holm* ank. New York 12.7.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Rotterdam 3.7.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Montreal 11.7.
s.s. *Christiansborg* ank. Nordenham 11.7.
s.s. *Cimbria* ank. Gdynia 12.7.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Methel 10.7. til Kbhvn.
s.s. *Clara Clausen* afg. Kbhvn. 7.7. til Gedser.
m.s. *Columbia*, Mullertz, afg. Nauru 24.6.
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Gravesend 7.7.
s.s. *Cyriel*, Farup, pass. Gibraltar 12.7.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13.7.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	452,00	AMSTERDAM.....	243,80
BERLIN.....	181,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	17,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,05	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,80	PRAG.....	15,90
ROM.....	24,00	WARSAWA.....	85,90

D

- s.s. *Dagmar* ank. London 13.7.
 s.s. *Dagmar* afg. Kotka 6.7. til Rouen.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 7.7. til Bremen.
 s.s. *Dania* ank. Bremen 11.7.
 m.s. *Danmark* afg. Talara 11.7.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Port Swettenham 4.7. til Aden hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Tofte forv. 13.7. til Oslo.
 s.s. *Dorrit* ank. Liverpool 9.7.
 s.s. *E. M. Dalgas* afg. Zeebrugge 7.7. til Leningrad.

E

- s.s. *Ebro* ank. Nystad 12.7.
 s.s. *Edith* pass. St. Abb's Hd. 9.7. p. R. t. Schiedam.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Shields 7.7.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Skagen 8.7. Sydgaaende.
 s.s. *Egholm* ank. Liverpool 9.7.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Dungeness 28.6.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Balbao 24.6.
 s.s. *Elisabeth* afg. London 6.7.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Liverpool 19.6. til Bonavista.
 s.s. *Ellensborg* ank. Plymouth 11.7.
 s.s. *Ellen* pass. Dungeness 29.6.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Barry 7.7.
 s.s. *Else* ank. Stockholm 4.7.
 s.s. *Emanuel* ank. Sorotza 9.7.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Quebec 6.7. til Sydney NS.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Swansea 25.6.
 s.s. *England* ank. Zeebrugge 12.7.
 s.s. *Energi* afg. Archangel 9.7. til Cowes Isle of Wight.
 s.s. *Enigheden* ank. Sligo 12.7.
 s.s. *Erik Boye* afg. Burntisland 5.7.
 s.s. *Erindring* ank. Morlaix 8.7.
 s.s. *Erna* afg. Gibraltar 8.7. til Pointe-a-Pitre.
 m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Ester* pass. Cuxhaven 7.7. p. R. t. Savona.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Archangelsk 6.7.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Ardrossan 7.7. til Archangel.
 s.s. *Estrid* pass. Havre Rds. 25.6. p. R. t. Fort de France.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. København 8.7.

F

- m.s. *Fanø* afg. Reykjavik 23.6.
 s.s. *Finland* ank. Shields 9.7.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Middlesbrough 12.7. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kemi 10.7.
 s.s. *Frankrig* afg. Bayonne 7.7.
 s.s. *Fredensborg* pass. Kbhvn. 10.7.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Ardrossan 9.7.
 s.s. *Freya* afg. Grangemouth 2.7. til Wiborg.
 s.s. *Frida* afg. Habana 30.6.
 s.s. *Frode* afg. Newcastle 25.6. til Norfolk, Va.
 s.s. *Fylla* pass. St. Caths. R. 1.7. Vestg.

G

- s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 12.7.
 s.s. *Georgia* afg. Norfolk, Va., 7.7. til Kbhvn.
 s.s. *Gerd* pass. Skagen 8.7. Vestg.
 s.s. *Gerda* pass. Helsingør 9.7. Sydg.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Huelva 12.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Baltimore 30.6. til Yokohama.
 s.s. *Gorm* ank. Gdynia 11.7.
 s.s. *Grethe* pass. Helsingør 9.7. Nordg.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Shanghai 2.7.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, afg. Hammerfest 8.7. til Boston.
 s.s. *Gudena* afg. Bodo 5.7. til Archangel.
 s.s. *Gudrun* pass. Helsingør 3.7. p. R. t. Klaipeda.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 29.6.
 s.s. *Gunhild* pass. Prawl 3.7. p. R. t. Cork.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Swansea 1.7.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 21.6. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* ank. Helsingør 23.6.

H

- s.s. *H. H. Petersen* afg. Bergen 12.7. til Boston Luve.
 s.s. *Hafnia* ank. Loriet 8.7.
 s.s. *Halfdan* ank. Dok i Helsingør 3.7.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Haugesund 11.7.
 s.s. *Hanne* pass. Spurn Hd. 17.6. p. R. t. Onega.

- s.s. *Hans*, From, afg. Helsingør 14.7. til Danzig.
 s.s. *Hans Broge* ank. Hartlepool 8.7.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Mobile 6.7. til Galveston.
 s.s. *Harald* ank. Preston 2.7.
 s.s. *Harriet* ank. London 9.7.
 s.s. *Helene* pass. Hollenau 6.7.
 s.s. *Helga* ank. St. Louis 5.7.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Port Said 1.7.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Helsingfors 6.7. til Leningrad.
 m.s. *Herdis* ank. Kbhvn. 6.7.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Safi 1.7.
 s.s. *Hilde* pass. Skagen 1.7. p. R. t. Sønderborg.
 s.s. *Hindholm* ank. Danzig 8.7.
 s.s. *Holland* ank. Rochefort 7.7.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Liepaja 3.7.

I

- s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Burntisland 10.7.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Ushant 8.7.
 s.s. *Inger Toft* afg. Ferrol 12.7.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Riga 7.7. til Grimsby.
 s.s. *Inger* pass. Spurn Hd. 8.7. Udgaende.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Zaandam 6.7.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Göteborg 8.7. udg.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Lisbon 10.7. til New York.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Tyne 10.7.
 s.s. *Ivar* afg. New York forv. 13.7. til Oslo.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 11.7.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Cardiff 26.6.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Sebutal 10.7. til Dunkirk.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Dunnet Hd. 21.6. p. R. t. Corpus Christi.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. København 11.7.
 s.s. *Jenny* afg. Setubal 5.7.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Cardiff 18.6.
 s.s. *Johanne* pass. Brunsbittel 5.7.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Gibraltar 22.6.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 12.7.
 s.s. *Jonna* afg. Cardiff 25.6.
 s.s. *Juliane* pass. Helsingør 3.7. nordg.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Colombo 6.7. til Aden hjg.
 s.s. *Jutta* ank. London 7.7.
 s.s. *Jytte* ank. Vigo 26.6.
 s.s. *Jægersborg* ank. Fredericia 11.7.

K

- s.s. *Kai*, Friis, afg. Algier 7.7. til Sebutal.
 s.s. *Kalo*, Huusum, pass. Suez 8.7. p. R. t. Bombay.
 s.s. *Karen* pass. Skagen 3.7.
 s.s. *Karen Toft* afg. Riga 12.7.
 s.s. *Karla* ank. Sunderland 2.7.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 12.7. til Kbhvn.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. Donges 27.6.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Hammershus 8.7. p. R. t. Stromfors.
 s.s. *Kentucky* afg. Norfolk, Va., 25.6. til Caibarien.
 s.s. *Kirsten* ank. Riga 22.6.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Archangelsk 8.7. til Manchester.
 s.s. *Kjøbenhavn* ank. Riga 10.7.
 s.s. *Knud* ank. Danzig 11.7.
 s.s. *Knud Villemoes* pass. Skagen 8.7. vestgaaende.
 s.s. *Knut* ank. Svendborg 27.6.
 s.s. *Kongea* ank. Granton 24.6.

L

- s.s. *Laila* pass. Dungeness 3.7. p. R. t. Philadelphia.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Finisterre 12.7. p. R. t. London hjg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Marseilles 24.6.
 s.s. *Laura* afg. Santos 27.6.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Antwerpen 2.7.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Barry 8.7.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Swansea 18.6.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Monrovia 1.7. til Hamburg.
 s.s. *Lilian* pass. La Coubre 9.7. Indgaaende.
 s.s. *Lily* pass. Kbhvn. 7.7.
 s.s. *Linda* pass. Barry Is. 8.7. Udgaende.
 s.s. *Lilleborg* pass. Skagen 13.7.
 s.s. *Lise* afg. Archangel 4.7.
 s.s. *London* ank. Leningrad 7.7.
 s.s. *Lotte* pass. Gibraltar 3.7.
 m.s. *Louisiana* ank. Santos 7.7.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Rotterdam 8.7. til Turks Islands, Galveston og Mobile.
 s.s. *Lynæs* pass. Hammershus 10.7.

M

- s.s. *M. C. Holm* ank. Newcastle 25.6.
 s.s. *Magnus* ank. Middelfart 13.7.
 s.s. *Maine* ank. Oslo 10.7.
 s.s. *Maja* ank. London 2.7.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Malta 11.7. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Leningrad 9.7.

m.s. *Marchen Mærsk* ank. Kobe 6.7.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kbhvn. 8.7.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 13.7.
 s.s. *Margrete* pass. Hanstholm 7.7.
 s.s. *Marianne* ank. Wiborg 1.7.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 23.6.
 s.s. *Marie Toft* ank. Kbhvn. 12.7.
 s.s. *Marna* afg. New York 23.6. til Paita.
 m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 12.7. til Casablanca.
 s.s. *Martin Carl*, Rohlers, ank. Mariager 9.7.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Gefle 5.7.
 s.s. *Marx* pass. Skagen 4.7.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 11.7. til Santos.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Dover 8.7. Østgaaende.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Bangkok 2.7. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 7.7.
 s.s. *Mette* afg. Table Bay 24.6. til Port Natal.
 s.s. *Michael Jebsen*, afg. Colombe 29.6. til Vizagapatam.
 s.s. *Minsk* i Dok i Frederikshavn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 10.7. til Rouen.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Archangel 10.7. til Dunbull Whauf.
 s.s. *Najaden* ank. Tunis 4.7.
 s.s. *Nancy* afg. Wiborg 6.7.
 s.s. *Nerma* pass. Gibraltar 6.7.
 s.s. *Nevada* afg. Antwerpen 28.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Rangoon 16.6. til Channel.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Hongkong 1.7.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Archangel 9.7.
 s.s. *Niobe* ank. Svendborg 5.7.
 s.s. *Norco* afg. Liverpool 2.7. til Archangel.
 m.s. *Nordbo* afg. Table Bay 19.6. til Manchester.
 s.s. *Nordborg* ank. Sunderland 8.7.
 s.s. *Nordby* ank. Hull 26.6.
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 29.6. til Grays Harbour.
 m.s. *Nordfarer* ank. Shanghai 25.6.
 m.s. *Nordhavet* ank. Philadelphia 5.7.
 m.s. *Nordhval* afg. Everet 20.6. til Table Bay.
 m.s. *Nordkap* afg. Philadelphia 26.6. til Montevideo.
 s.s. *Nordlys* afg. Rosario 22.6. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. Aberdeen 7.6. til Taku Bar.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Jacksonville 12.7.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 13.7.
 s.s. *Olga* afg. Lovisa 8.7. til Shoreham.
 s.s. *Olaf* ank. Manchester 9.7.
 s.s. *Olga* afg. Lovisa 8.7. til Shareham.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Frederikshavn 8.6.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Jacksonville 8.7.
 m.s. *Oregon* ank. Kbhvn. 13.7.
 s.s. *Orion* afg. Cardenas 5.7. til Baltimore.
 s.s. *Oslo* ank. Burntisland 11.7.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Archangel 4.7.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Rouen 29.6.
 s.s. *P. N. Damn* afg. Danzig 11.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Shanghai 11.7. til Yokohama udg.
 s.s. *Paris* afg. Immingham 12.7.
 s.s. *Paula* ank. Riga 4.7.
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, ank. Liverpool 12.7. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 24.6.
 s.s. *Polly* afg. Gdynia 29.6.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 13.7.
 s.s. *Prins Knud* afg. Goole 10.7.

R

s.s. *Randi* afg. Holbæk 8.7. til Svendborg.
 s.s. *Riga* afg. Nakskov 13.7. til Trångsund.
 s.s. *Rigmor* afg. Yxpila 6.7. til Irvine.
 s.s. *Rikke* afg. Shields 9.7. til København.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 12.7.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Drammen 6.7.
 s.s. *Robert* ank. Tyne 3.7.
 m.s. *Robert Mærsk* pass. Colombo 1.7.
 s.s. *Rosenborg* ank. Setubal 12.7.

S

s.s. *Saga* ank. Stettin 11.7.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Aden 29.6.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Preston 12.7.
 s.s. *Scandia* afg. Aarhus 11.7. til Gdynia.
 s.s. *Selandia* afg. Gibraltar 5.7. til Aruba.
 s.s. *Scotia* afg. Danzig 11.7. til Rouen.
 s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 10.7. til Antwerpen.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filltalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Picton 8.7.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 4.7.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Rotterdam 9.7. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Kbhvn. 7.7. til Trångsund.
 s.s. *Sigrid* afg. Helsingør 25.6. til Stensgate.
 s.s. *Sigrun* ank. Antwerpen 8.7.
 s.s. *Silkeborg* ank. Horsens 9.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Archangel 1.7. til Calais.
 s.s. *Skagerak* pass. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Skandia* afg. Gibraltar 5.7. til Aruba.
 s.s. *Skjold* ank. Le Havre 11.7.
 s.s. *Skodsborg* ank. Ivigtut 3.7.
 s.s. *Stejpnør* afg. Kbhvn. 13.7. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Zaandam 3.7.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Port Said 26.6.
 s.s. *Sophie* ank. Stockholm 7.7.
 s.s. *Stadion II* ank. Skien 13.7.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Riga 10.7.
 s.s. *Stella* pass. Spurn Hd. 8.7. Udgaende.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Taku Bar 26.6. til Nauru.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Marquesas Islands 26.6.
 s.s. *Stockholm* ank. Gefle 13.7.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Skagen 30.6. Vestg.
 s.s. *Svanhild* ank. Newport News 11.7.
 s.s. *Svanholm* ank. Kbhvn. 10.7.
 s.s. *Svava* ank. Danzig 12.7.
 s.s. *Svend Pii* afg. Cardiff 28.6.
 s.s. *Søborg* afg. Liverpool 10.7.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 13.7.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Yokohama 2.7.
 s.s. *Tennessee* afg. Norfolk, Va., 5.7. til Galveston.
 m.s. *Tasmania* pass. Panama 3.7.
 s.s. *Teddy* afg. Selby 9.7. til Methil.
 s.s. *Teddy*, Meyr, afg. Methil 12.7. til Karrebæksminde.
 s.s. *Tekla* ank. Trångsund 30.6.
 s.s. *Thyra* afg. Aalborg 8.7. til Leith.
 m.s. *Thyra S.* ank. Alexandria 2.7.
 s.s. *Tomsk* ank. Algier 13.7.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Aden 11.7. til Singapore udg.
 s.s. *Tove* afg. Great Yarmouth Rds. 27.6.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Sevilla 29.6.
 s.s. *Transporter* afg. Danzig 7.7. til Odense.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Boston 13.7. til Ballen.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 13.7.
 s.s. *Tula* afg. Tallinn 12.7. til Riga.
 m.s. *Tunis* i Dok i Helsingør.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Kbhvn. 26.6.

U

s.s. *Uffe* ank. Danzig 5.7.
 s.s. *Ulla* afg. Rio 6.7.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Gdynia 5.7.
 s.s. *Uranienborg* ank. Wakamatsu 10.7.

V

s.s. *Valborg* afg. Kotka 6.7.
 s.s. *Vendia* pass. Thyborøn 12.7. p. R. t. Lemvig.
 s.s. *Venus* ank. Similuoto 6.7.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Helsingør 9.7. p. R. t. Hull.
 s.s. *Viborg* ank. Cardiff 12.7.
 s.s. *Viola* afg. Ventspils 7.7. til Grimsby.
 s.s. *Virginia* afg. Buenos Aires forv. 13.7. til Santos.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 13.7. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Liverpool 14.7.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Dunnet Hd. 9.7. Vestgaaende.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. London 10.7.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 13.7. til Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Ardrossan 9.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 57

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr: »Skibsværftet«

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

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Rader

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Rader:
HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmald" Amaliegade 36

M. B. COHNTOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5801. København K.

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. %SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MÖLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.
WASA (Finland)Medlemmer af
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

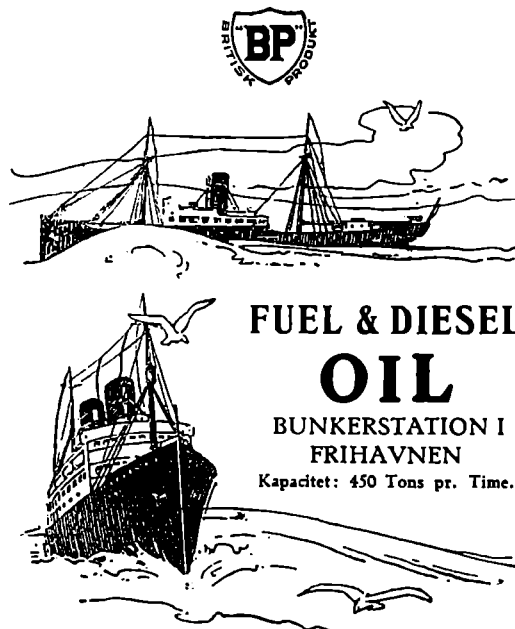
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



FUEL & DIESEL
OIL
BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

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

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

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
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	

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne
ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER


FRA
DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT



ALFRED CHRISTENSEN

Telgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul***Regelmæssig Linie, Goole-København***DET FORENEDE FÆRGESELSKAB**Kontor
Nordre Toldbod
København K.
Telefoner Central
4562 & 10562


 anbefaler sig med
MOTORBAADE
 til Proviant, Stores, Færge samt
 Trosseføring, overalt i Havnen
 og paa Rheden.

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med færek Vand, baaede til Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon: Nat Telefon:
Amager 5366 og Amager 5637.*Otto Møller & Co.*


*Det populære
 Jar*
**TUBORG LAGER ØL
 TUBORG PILSNER**

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**Toldbodens Motorfærge og
Transportforretning**

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)

anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 8 Ordруп 3088Amaliegade 43,
København K.*Lager af alle Skibsfornödenheder*

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-
 skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
 Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
 eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for
 Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike-
 forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
 af Strike eller Lockout.



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

*Stiftet 1899**Aktiekapital 10 Millioner Kroner*

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
 samt
 GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

*Reduce your cable expenses to a fraction of
 present cost by using*

Owners' &**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
 desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.*Published by***Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 30

TORSDAG 22. JULI 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DET SPANSKE KOMPROMISFORSLAG

Englands spanske Kompromis har faaet en gunstig Modtagelse. Planen blev anerkendt som Forhandlingsgrundlag af samtlige 27 Lande, saa man kan sige, at det fik en bedre Modtagelse, end man havde ventet. Efter to Møder i Ikke-Interventionskomiteen har Tyskland, Italien, Rusland og Frankrig antaget Planen som Forhandlingsgrundlag, samtidig med, at England fra alle Sider faar Anerkendelse for den Hurtighed, hvormed Forslaget er blevet udarbejdet.

Alle de 27 Lande, som er repræsenteret i Komiteen, havde givet Møde, og Repræsentanter fra Norge, Sverige, Finland, Danmark, Polen, Grækenland, Tjsechoslovakiet, Tyrkiet, Jugoslavien og Irland lilsagde den engelske Plan deres Støtte, saaledes at den er anerkendt som Forhandlingsgrundlag af samtlige 27 Lande.

Hvad der videre vil komme ud deraf, maa Fremtiden vise, men nu har man i alt Fald et Grundlag at arbejde paa.

DEN JAPANSK-KINESISKE KONFLIKT

Konflikten i det fjerne Østen synes at ville tilspidse sig. Japan svarer ganske koldt og haardt, at det ikke ønsker nogensomhelst fremmed Indblanding i sine Affærer og betragter aabenbart allerede Størstedelen af Kina som japansk Lydland. Saa let gaar det dog formodentlig ikke, og man maa alvorligt haabe, at der bliver givet Japan en Lære, for intel Land i Verden er i den Grad en Fare for Freden som dette, og de Udfordringer, det kommer med til alle Sider, kan Stormagterne dog næppe vedblivende finde sig i. Der forestaar formodentlig nogle spændende Dage, hvor man skal se, om Japan alligevel vover sig saa langt frem, som det oprindeligt truede med eller forsigtigt trækker Følehornene til sig. Gør det ikke det, kan der hurtigt blive Tale om andet end en lokal kinesisk-japansk Konflikt.

ISTRANSPORTENS FREMTID

De Undersøgelser, der i nogen Tid har staaet paa i Anledning af de uheldige Forhold sidste Vinter med Istjenesten, har nu fundet en foreløbig Afslutning derigennem, at Kontorchef i Handels- og Søfartsministeriet *Emil Krogh* har faaet sin Afsked med fuld Pension. Ministeren giver ham nogle venlige og anerkendende Ord med paa Vejen, men selvfølgelig maa denne Afgørelse føles af Kontorchef Krogh som en bitter Skuffelse. Forholdene var uheldige; det var ligefrem nødvendigt at statuere et Eksempel. Det vil altid kunne diskuteres om en Afskedigelse i et saadant Tilfælde er det rette; men nu er det sket, og man maa haabe, at den nye Ordning med Hensyn til Istjenesten, der derefter er ført ud i Livet, men som altsaa først skal bestaa sin Prøve den Dag, da Vanskelighederne ligger for og de danske Farvande paany trues af Isen, vil vise sig at være den rigtige. De Debatter, der i Vinter førtes, var i alt Fald meget livlige, og de forlangte næsten, at der blev fundet en Syndebuk for Fejllagelserne. Er det det, der nu er sket? Det maa vel nærmest siges at være Tilfældet. Men man opnaar intel positivt ved det rent negative at

afskedige. Det, der skal ske er dette, at praktiske Folk, hvorfra de saa end er udgaaet, gør den Gavn og udfører det Arbejde, man med Rette maa kunne forlange af dem.

LLOYDS REGISTER BOOK 1937-38

The Committee of Lloyds Register of Shipping har udsendt Lloyds Register Book for 1937—38. Den nye Udgave er den 104de siden Selskabets Rekonstruktion og indeholder meget indgaaende Oplysninger om alle søgaaende Handelsskibe fra 100 Tons og opefter Verden over, og ogsaa om Staal- og Jernskibe paa de store Søer i Nordamerika saavel som andre Skibe, der er klassificeret af Selskabet. Der er i det hele en detaljeret Rapport om 31.000 Dampere, Motorskibe, Sejlskibe o. s. v.

Den eksisterende Verdenstonnage var i Juni 1937 og i Juni 1936 til Sammenligning

	1937	1936
Storbritannien og Irland ..	17,543,941	17,285,459
Andre Lande	48,742,083	47,778,184
Ialt	66,286,024	65,063,643

Heraf var i 1936 Sejlskibe 1,058,758 Tons og i 1937 1,014,584, Resten Motor- og Dampskibe. Man maa altsaa snart ned under 1 Million Tons for Sejlskibe hele Verden over — selvfølgelig 100 Tons Grænsen taget i Betragtning!

De Lande, der viser størst Forøgelse for det sidste Aars Vedkommende, er: Norge 293,127 Tons, Japan 259,420 Tons, Storbritannien og Irland 258,482 Tons, Tyskland 218,824 Tons, Holland 123,040 Tons, Italien 114,470 Tons, Kina 108,406 Tons, Panama 83,008 Tons, Finland 67,662 Tons og Grækenland 54,485 Tons. De største Nedgange havde Frankrig med 132,206 Tons, Spanien med 102,655 Tons og U. S. A. med 100,273 Tons.

Af Storbritanniens Tonnage er 14,5 pCt. under 5 Aar gammel. Af de andre ledende Søfartslande, som har den største Procentdel ny Tonnage — under 5 Aar — kan nævnes: Japan med 18,3 pCt., Norge med 17,9 pCt., Australien og New Zealand tilsammen 17,6 pCt., Danmark 13 pCt., Tyskland 12,7 pCt., Holland 12,3 pCt., Frankrig 11,0 pCt. Derimod er Tallet for Sveriges Vedkommende kun 8,1 pCt., for Spaniens 4,3 pCt., U. S. A. 2,3 pCt., Italien 1,4 pCt. og Grækenland kun 1,0 pCt.

DEN NYE ENGELSKES KASKO-OVERENSKOMST

I den engelske Presse gives forskellige Oplysninger om den nye engelske Kasko-Overenskomst.

Ved den nye Overenskomst søger de engelske Assurandører at øge deres Præmieindtægter ad to Veje — dels ved direkte Præmiepaalæg ved Police-Fornyelse, dels ved at forlange, at Forsikringsværdien ved Fornyelsen sættes op. Det oplyses, at Præmietillæggets Maximum er 15 pCt., idet det dog synes, som om man forbeholder sig Ret til Special-Tarifering, hvor det gælder Rederier med ugunstig Statistik. Dette Tillæg paa 15 pCt. i Raten aftager dog med stigende Værdiansættelse, og falder vistnok bort, naar Værdien i den fornyede Police ligger 30 pCt. over, hvad den var opført med i den gamle Police.

Den nye Aftale er en Følge af de stigende Udgifter

paa alle Omraader, særlig hvad Reparationer angaar. Aftalen berører saaledes ikke Totalforlis.

Et andet interessant Træk ved den nye Kaskooverenskomst er Bestemmelsen om, at en Police ikke kan fornyes for 12 Maaneder før tidligst 3 Maaneder før den udløber. For de Redere, som søger Dækning paa det engelske Marked, vil denne Bestemmelse næppe vække nogen særlig Glæde. Ved denne Bestemmelse afskæres de nemlig fra at dække for mere end et Aar ad Gangen, samtidig med at maa vente længere med at faa Fornyelse effektueret, end det hidtil har været Tilfældet. Den Frihed, som har raadet paa dette Omraade, har adskillige skandinaviske Redere gjort udstrakt Brug af til at dække sig for lang Tid frem og paa et Tidspunkt, som de og Assurandøren blev enige om.

NORGE OG HVALFANGSTEN

Norge, som indenfor Hvalfangsten ikke blot har været Pioneren men ogsaa i mange Aar den absolut dominerende Nation, staar nu overfor den ubehagelige Situation at se saavel Japan som Tyskland tage fat paa det hidtil for disse to Lande ukendte Felt med en aldeles enestaaende Energi.

Videnskabelige Undersøgelser har samtidig vist, at Hvalbestanden i antarktiske Farvande er i Tilbagegang, men Meddelelser fra tyske Hvalfangstselskaber gaar ud paa, at de ikke kan gaa med til Begrænsning af Hvalbaadeantallet for den kommende Sæson; det bliver overladt hvert Selskab at afgøre, hvor mange Baade der skal fanges med, og i Stedet for Reduktion kan man sikkert for næste Sæsons Vedkommende regne med en Udvidelse af Hvalbaadeantallet fra Tysklands Side. Beslutningen er taget af Reichsverkehrgruppe Seeschiffsfahrt gennem Faggruppen Walfangreedere som repræsenterer samtlige tyske Hvalfangstinteresser.

Der bliver nu selvfølgelig ikke Tale om en frivillig Overenskomst om Reduktion af Hvalbaadeantallet, og Norge som det førende Land paa dette Felt kan ikke lade sig stiltiende overflyve af de andre.

Af de 194 Hvalbaade, som deltog i sidste Sæson, deltog 71 fra norske Selskaber og 123 fra udenlandske. Af de norske Selskaber fangede 3 Ekspeditioner med 7 Hvalbaade hver, 5 Ekspeditioner med 6 Hvalbaade og 4 Ekspeditioner med 5 Hvalbaade. For udenlandsk Regning fangede 1 Selskab — japansk — med 8 Hvalbaade, 7 Selskaber med 7 Hvalbaade hver, 6 med 6 og 5 med 5 Hvalbaade hver.

Hvor stor Udvidelse af Hvalbaadenes Antal i kommende Sæson, Tyskernes Standpunkt vil resultere i, lader sig ikke sige i Dag. Holder Prisen sig paa Olie, er det ikke usandsynligt, at alt disponibelt Materiel sættes ind.

Samtidig har Rygtet travlt, navnlig med Hensyn til den japanske Aktivitet. Men man bør vistnok betragte disse Rygter med Forsigtighed.

Et maa man imidlertid erindre, at Hvalfangsterhvervet drives baade ekstensivt og intensivt. Den ekstensive Fangst, som har været drevet indtil de sidste Aar, har fremtvunget den nu intensivere Udnyttelse af Hvalbestanden, og der spørges om denne Form ikke fortsat bliver den fordelagtigste og den, der betaler sig bedst for norske Interesser. Det Spørgsmaal kan ogsaa blive aktuelt, om de fremragende Ekspertes, Norge har som Fangstmænd, overhovedet bør gaa i udenlandsk Tjeneste nu — saaledes som de hidtil i stor Udstrækning har gjort — eller om det ikke er bedre for Norge at lade dem arbejde for deres eget Land.

HANDELSBALANCEN I JUNI

Danmarks Udenrigshandel har i Juni givet et Underskud paa Handelsbalancen paa 21,1 Mill. Kr. mod 24,5 Mill. Kr. i Maj og 4,4 Mill. Kr. i Juni 1936.

Baade Eksporten og Importen viser en lille Nedgang fra Maj til Juni. Eksporten er saaledes formindsket fra 127,8 til 124,1 Mill. Kr., og Importen er dalet fra 152,3 Mill. Kr. til 145,2 Mill. Kr. I Juni i Fjor udgjorde Eksporten 114,8 og Importen 119,2 Mill. Kr.

Den maanedlige Merimport i første Halvaar i Aar har andraget 16,7 Mill. Kr. mod 2,9 Mill. Kr. i 1936. Den gennemsnitlige maanedlige Eksport er ganske vist vokset fra 110,1 til 124,5 Mill. Kr., men samtidig er Importen forøget fra 113,0 til 141,2 Mill. Kr.

Baade Landbrugs- og Industri-Eksporten viser iøvrigt Opgang. Eksporten af Landbrugsvarer har i første Halvaar af 1937 gennemsnitlig andraget 83,9 Mill. Kr. maanedlig mod 77,8 Mill. Kr. i første Halvaar af 1936. Endelig er den maanedlige Industrieksport opgjort til 31,7 Mill. Kr. mod 24,2 Mill. Kr. i Fjor.

Ovenstaaende Tal er offentliggjort i Statistisk Departements Oversigt, som tillige har bragt Oplysningerne om den gennemsnitlige maanedlige Eksport og Import i Aarets første Halvaar.

TYSKLANDS-OVERENSKOMSTEN

I et Indlæg, som en i Hamborg bosat Dansker har fremsat i »Jyllandsposten«, nævnes en Række Eksampler paa den Fortjeneste, den tyske Stat oppebærer ved at købe dansk Smør billigt og sælge det til en høj Indlandspris. Det socialdemokratiske Blad i Aarhus, »Demokraten« retter med disse Oplysninger som Basis et Angreb paa den dansk-tyske Handelsoverenskomst og Dr. Munchs Handelspolitik.

Det oplyses saaledes, at den tyske Stat køber det danske Smør til 60 Pfennig pr. Halvkilo, men at Prisen til de tyske Forbrugere er 1 Mark og 60 Pfennig.

Det fastslaas, at det er yderst vanskeligt at faa en Vareudveksling med Tyskland paa »en nogenlunde forsvarelig Basis«, og det socialdemokratiske Blad stempler den eksisterende som alt andet end forsvarelig.

»Den sidste Handelsoverenskomst med Tyskland blev opnaaet paa Grundlag af, at vi skal købe for 20 Mill. Kr. mere, end vi sælger, eller med andre Ord, Danmark skal forlods indbetale 20 Mill. Kr. paa Clearingskontoen. Men oprindeligt havde Tyskland krævet 70 Mill. Kr. I en Tid, da man mere og mere gaar over til Tuskhandsprincippet, er et saadant Krav i sig selv en Fornærmelse mod Danmark,« siger Bladet.

Og der fortsættes: »Det bliver ikke bedre ved at Tyskland til Gengæld praktisk talt forbyder Tyskere at rejse i Danmark, idet de kun maa medføre 10 Mark ved Udreisen fra Tyskland. Mange vil mene, at Danmark burde svare med at fastsætte tilsvarende Bestemmelser for Danskeres Rejser i Tyskland.«

Tyskland har nedskrevet Danmarks Kreatureksport og i Stedet købt frosset Kød fra Argentina, endskønt Transportomkostningerne for dette Kød er omtrent lige saa store som hele Prisen paa det danske Kød, og endskønt Danmark er en god Kunde i Tyskland, medens Argentina næsten intet køber af tyske Varer. Unægtelig er der noget mærkeligt i hele denne Overenskomst, og man maa stille sig selv det Spørgsmaal, hvorfor Danmark ene af alle Lande i Verden skal stilles saa daarligt i Handelen med Tyskland, at vi bliver nødt til at betale forlods 20 Millioner Kroner, før vi faar Lov at lave Byttelehandel med Tyskland. Hele Turistsagen er af en saadan Karakter, at man ikke fatter, at det er muligt i Tider som de nuværende.

PRISSTIGNINGEN

I en Meddelelse fra London hedder det: Indadtil er Forholdene stadig gunstige og tyder paa en omfattende Stigning i Købekraften. Men man fæster ikke megen Opmærksomhed ved disse saa gunstige Fakto-

rer, fordi de fuldstændig trænges til Side af de urovækkende Nyheder fra Udlandet. De senere Maanedes Guldpanik er nu stilnet af, men der er kommet andre Faktorer i Stedet for.

De stadig skarpere Stridigheder paa det amerikanske Arbejdsmarked, den sidste Finanskrise i Frankrig og den spanske Krise. Det er betegnende for Situationen Verden over.

Hvad der iøvrigt vækker Opmærksomhed er den fortsatte Prisstigning. Detailpriserne i England er steget betydeligt siden forrige Aar, i mange Tilfælde 10 pCt. eller mere. Melprisen er bleven forhøjet tre Gange i Løbet af den sidste Uge, og Levnedsmidler som Brød, Okse- og Faarekød, Ost, Smør, Bacon og Te er alle dyrere i London end for et Aar siden.

Det samme er Tilfældet med det meste andet.

Den engelske Jern- og Staalindustri lider nu under en virkelig alvorlig Mangel paa Raamateriel, og da alt koncentrerer sig for at tilfredsstille Rustningsindustriens Behov, maa meget lide herunder. I Højkonjunkturaaret 1929 produceredes der omkring 8 Mill. Tons

Staal, i Aar beregner man at komme op paa over 12 Millioner.

England har nedsat Tolden paa Jern og Staal. Dette Skridt betyder ikke, at England har angret den Protectionisme, som det slog ind paa for fem, seks Aar siden, men blot dette, at Forholdene har forandret sig totalt. Dengang oversvømmedes England af hele den øvrige Verdens Eksportoverskud til Dumpingpriser, saa den indenlandske Industri var ved at bukke under. Nu derimod raader der en saadan Staalangel over hele Verden, at England er bleven tvungen til at opmuntre Importen. Det er kun to Aar siden, at England ved at true med at forhøje sin Staalold til 50 pCt. tiltvang sig en Overenskomst med Staalkartellerne paa Kontinentet. Tolden for Staalimporten fra Kartellandene blev da fastsat til 20 pCt. I Marts i Aar, da Manglen paa Staal begyndte at gøre sig gældende, nedsattes Tolden til 10 pCt., i Maj kom der ny Nedsættelser, og nu er man gaaet ned til 2,5 pCt.

Prisstigningerne er et Fænomen, som man overalt i Verden tvinges til at tage med i Betragtning.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juni 1937

I Juni Maaned har Skibstrafikken til Rotterdams Havn været mindre gunstig end i Maj Maaned. Navnlig den indkommende Trafik er formindsket, saaledes at den selv har været mindre stor end i Juni 1936. Kun Erts- og Kultiførslerne var større end i Juni 1936. Den udgaaende Trafik forblev som Følge af store Kul- og andre Massegodsafskibninger omtrent paa samme Højde.

I Juni ankom til Rotterdam 736 Skibe (Juni 1936: 767 Skibe) med Ladninger og afgik 734 Skibe (Juni 1936: 642 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Juni 1937	Juni 1936
Erts	133	103
Korn	24	44
Trælast	43	74
Jordolie	35	38
Kul	44	31
Andre Ladninger	64	122

Ialt ankom med mindre Liniebaade 253 (255) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Juni 1936) og med store Liniebaade 140 (130). Yderligere ankom 343 (412) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 263 (258) mindre Liniebaade, 88 (111) større Liniebaade og 385 (273) Trampskibe, heraf 215 (145) med Kul- og Koksledninger.

For Bunkers anløb 24 (38) Skibe Nieuwe Waterweg.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg androg 34,08 pCt. mod 40,33 pCt. i Juni 1936, da Skibstrafikken i Antwerpen som Følge af Strejken har ligget stille.

I Tidsrummet Januar/Juni 1937 ankom til Rotterdam 4,347 (3,966) Skibe med Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Tidsrummet Januar/Juni 1936), heraf 1,497 (1,459) mindre Liniebaade, 755 (728) større Liniebaade og 2,095 (1,779) Trampskibe.

I samme Tidsrum udlossede Trampbaadene følgende Ladninger:

	Jan./Juni 1937	Jan./Juni 1936
Erts	816	591
Korn	314	269
Trælast	133	155
Jordolie	182	149
Kul	206	152
Andre Ladninger	444	463

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg i Tidsrummet Januar/Juli 1937: 36,05 pCt. mod 33,39 pCt. i samme Tidsrum ifjor.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Juni Maaned 1937

Det statistiske Kontor i Danzig har offentliggjort en Vægt- og Værdistatistik over Ind- og Udførsel over Danzigs Havn i 1937:

Indførsel: Mængde i T. 178,522.7. Værdi i G. 14,891,295.

Udførsel: Mængde i T. 515,052.8. Værdi i G. 26,881,595.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Maj Maaned androg 121,584,4 t. til en Værdi af 9,635,889 Gulden, medens Udførslen androg 361,056,6 t. til en Værdi af 20,782,177 Gulden, hvilket altsaa vægtemæssigt betyder en Stigning paa op mod 50 pCt. saavel for Ind- som Udførsel, medens Indførselsværdien steg med 53 pCt., Udførselsværdien med 30 pCt.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 1200 t. Korn, c. 1300 t. Sædfrø, c. 3000 t. Ris, c. 3200 t. Sten, c. 115,000 t. Erts, c. 22,300 t. Svovlkies, c. 3100 t. Kul, c. 1000 t. Koks, c. 1300 t. Gødningstof, c. 9700 t. gammelt Jern, c. 4200 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 359.800 t. Kul, c. 18,100 t. Koks, c. 4300 t. Naftafrembringelser, c. 2400 t. Oliekager, c. 1800 t. Soda, c. 110,300 t. Træ, c. 5300 t. Jern og Staal, c. 3200 t. Metalvarer.

Oversigt

over Antallet af Skibe og Tonnagemængde, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Juni Maaned 1937, samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	N.T.	Med Ladrn.	I Ball.
Argentina	1	913	1	—
U.S.A.	17	57,390	14	1
Belgien	3	1,022	3	—
Brasilien	3	12,371	3	—
Danzig	2	714	2	—
Danmark	14	38,367	22	5
Tyskland	284	442,180	248	32
Estland	5	3,506	4	—
Finland	13	11,466	10	—
Frankrig	63	89,335	58	6
Grækenland	27	59,558	22	6
Storbritannien	194	341,184	165	31
Ungarn	1	347	1	—
Italien	34	105,409	33	1
Yugoslavien	8	19,392	10	1
Japan	8	36,888	5	2
Lettland	5	9,437	2	3
Nederlandene	333	388,920	242	53
Norge	60	134,431	41	17
Panama	2	11,766	2	2
Polen	7	4,620	4	2
Portugal	3	4,777	2	—
Rumænien	1	1,900	1	—
Rusland	10	17,988	4	7
Spanien	5	10,675	1	2
Venezuela	1	572	—	—
Sverige	64	72,680	52	8
Ialt	1,168	1,877,808	952	179

Ialt afgaaet: 1,131 Skibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søsætning

Ved Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes i Lørdags et Passagermotorkib, som bygges for Regning Maschinoisimport, Moskva, til Ruten Odessa—Alexandria.

Stabelafløbningen overværedes af Ministeren for U.S.S.R. i Danmark, Mr. Tichmeneff, hvis Frue døbte Skibet med Navnet »Svanetia«. Til Stede ved Afløbningen var desuden Chefen for U.S.S.R.'s Handelsdelegation i Danmark, Mr. Dukalsky med Frue, Konsul Linde samt Repræsentanten for V.O. Exportchleb-Moskou i Danmark, Mr. Kredoff; tillige var til Stede Minister Ove Engell, Grosserer H. H. Nissen m. fl.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem PP 96 m, Bredder paa Spant 14,50 m, Dybde paa Spant 8,20 m.

Skibet bygges til U.S.S.R. Registers Klasse og faar Apte- ring for 244 Passagerer samt en Lastrumkapacitet af ca. 78.000 cbft.

Fremdrivningsmaskineriet bliver 2 Stk. Burmeister & Wain Dieselmotorer paa ialt ca. 4200 BHK., og Skibets Fart vil blive ca. 16½ Knob.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i

Juni Maaned 1937

Nation	Antal	N.R.T.
Danske	1,984	408,216
Svenske	366	73,741
Norske	15	15,365
Tyske	123	33,804
Engelske	24	55,594
Franske	1	7,554
Finske	36	28,942
Hollandske	36	13,315
Letlandske	3	3,189
Estlandske	11	5,884
Islandske	3	2,461
Amerikanske	8	25,109
Spanske	1	1,451
Polske	2	16,204
Algeriske	1	813
Ialt	2,614	691,642

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Juni Maaned 1937

Hjemland	Antal Anløb	R. T. N.	Ladning i Tons udlosset	indtaget
Danmark	393	80,072	43,855	8,955
Norge	3	5,531	9,556	—
Sverige	29	6,898	2,867	1,649
Lolland	3	1,904	4,119	—
Tyskland	47	4,593	7,048	3,067
England	11	13,866	30,726	500
Holland	16	3,735	2,360	1,045
Grækenland	1	2,691	3,800	—
Bulgarien	1	2,296	810	—
Tilsammen ..	504	121,586	105,141	15,216
Heraf Rute- fahrt	162	66,844	10,311	9,201

Frederikshavn—Larvik Ruten

Færgeruten Frederikshavn—Larvik har faaet stor Tilslutning særlig fra norsk Side. Fartplan og Tarif, der blev udsendt ved Færgens Start, var rent midlertidig, og i disse Dage udsender man fra dansk Side den endelige Fartplan.

Selskabet har set sig i Stand til ikke alene at holde de kalkulerede Takster, men har tilmed kunnet nedsætte disse, saaledes at Enkelt-Tur, der var kalkuleret til 12,50 Kr., koster 11 Kr. Tur-Retur indføres og sættes til 16,50 Kr. pro persona. Børnebilletter nedsættes fra 6,25 til 5,50 Kr. Endvidere ydes paa Vogtaksterne fra 10—50 pCt. i Rabat i Forhold til Passagerantal.

Selve Fartplanen forbliver uforandret, nemlig Kl. 21,45 fra Frederikshavn og Kl. 11,40 fra Larvik.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har efter Overtagelsen af Nybygningen fra Burmeister & Wain forrige Aar gennemført Planen om fuldstændig Overgang til Dieselmotordrift paa Ruten København—Rønne. Selskabet disponerer nu over tre Motorskibe, »Hammershus«, »Bornholm« og »Frem«, samt Damperen »Østersøen«, der i Aar er overtaget sammen med Ruten paa Simris- hamn, hvor denne Damper anvendes.

Gennemførelsen af dette Nybygningsprogram har krævet betydelig Kapital. Allerede i 1929 drøftedes Muligheden af at udvide Aktiekapitalen. Ved en Generalforsamling fik Bestyrelsen Bemyndigelse til, hvis den skønnede det hensigtsmæssigt, at tilvejebringe indtil 500,000 Kr. ved

Aktietegning. Selskabets Aktiekapital er 1 Mill. Kr. og pr. 31. Decbr. 1936 var paa Status opført Resigæld paa Laan med 399,107 Kr., hvortil senere er kommet Udgif- ten til Erløvelse og Modernisering af Damperen »Øster- søen«.

Selskabets Bestyrelse har nu benyttet sig af den givne Bemyndigelse, og udbyder nye Aktier til et Beløb af en kvart Million Kroner, der skal benyttes til Nedbringelse af Selskabets Laan. De nye Aktier vil blive udbudt saale- des, at Indehavere af ældre Aktier faar Ret til at tegne en ny Aktie paa 100 Kr. for hver 400 Kr. ældre Aktier til Kurs 103, medens de Aktier, der ikke bliver tegnet af de ældre Aktionærer, udbydes i fri Tegning til Kurs 180.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 begynde sin Virksomhed med en lille beskeden Kapital, som i Aarenes Løb er udvidet til den nuværende 1 Million Kr., der allsaa nu yderligere vil blive bragt op til 1,250,000 Kr.

Tegningen finder for Aktionærerne Sted i Dagene fra 2.—9. August; den fri Tegning er henlagt til Dagene den 23. August og Maanedens ud.

Gilleleje Flak Fyrskib

Marineministeriet meddeler Onsdag: Gilleleje Flak N. Fyrskib er udskiftet med et elektrisk drevet Fyrskib. Det i det udlagte Fyrskib etablerede Radiofyr afløser Nakkeho- ved Radiofyr.

Spansk Solstraalehistorie

For nogen Tid siden opbrugte nogle Franco-Krydsere to Skibe tilhørende en finsk Skibsreder. Da Skibene imid- lertid straks efter blev frigivet tog Skibsrederen ikke Sagen særlig højtidelig, men skrev alligevel følgende Brev til Ge- neral Franco:

De har tilladt Dem at opbringe to af mine Skibe — »Vicia« og »Gertrud« —, der medførte en Ladning Kul, bestemt til Alexandria og Frankrig. Jeg har under hele Krigen afslaaet at besejle Spanien og spanske Besid- delser, medens andre under stor Risiko besejler røde Havne. Det Tab, jeg har lidt ved Opbringelsen af Damperne, er en Forsinkelse paa 6 Timer for hver Damper, hvilket jeg beregner til 50 Pund Sterling. Jeg ønsker ingen Penge, men naar De har vundet den Krig, De i Øjeblikket beskæftiger Dem med, vil De maaske være saa venlig at sende mig to Kasser god spansk Sherry til et lignende Beløb?

Nu er der jo sikkert ingen, der havde ventet noget Svar paa denne Skrivelse, og ikke mindst Skibsrederen blev forbausset, da han kort efter modtog følgende Brev fra Sa- lamanca:

Min Herre!

Hans Excellence Generalissimus Franco har modtaget Deres Brev og beklager den Ubehagelighed, han har paaført Dem ved Opbringelsen af de to Skibe, men er glad over, at De trods dette ikke undlader at udtrykke Deres Sympati for det nationale Spanien, som han for- svarer. Saa snart Krigen er til Ende, skal det være Ge- neralen en speciel Fornøjelse at sende Dem to Kasser god spansk Vin, saaledes at De kan drikke en Skaal paa det ny Spaniens Velfærd. Francesco Franco ræk- ker Dem sin Haand til Venskab.

Spansk Damper bragt flot

Efter et meget anstrengt Bjærgningsarbejde lykkedes det Svitzers Bjærgningsdamper »Sigyn« at trække den spanske Damper »Rio Miera«, der var strandet paa Smaa- grunden ved Saltholm, af Grunden. Da Damperen havde staaet haardt, var det nødvendigt at lægtre en Del af Lasten i Lægtre »Sif«.

Efter Flotbringelsen blev »Rio Miera« bugseret ind paa Stubben, hvor en Dykkerundersøgelse fortalte, at den var sluppet usædvanlig godt fra Grundstødningen. Damperen havde faaet nogle Buler i Bunden, men der var ingen Lækager, og den fik derefter Sødygtighedsattest og fortsatte snart den afbrudte Rejse til Hull med Trælasten fra Hel- singfors.

Ny Opbringelse af dansk Skib

Damperen »Karla«, tilhørende Rederiet J. Lauritzen, er i Nærheden af Gibraltar blevet standset af armerede Fran- co-Trawlere og indbragt til Ceuta.

»Karla«, der føres af Kaptajn N. Christensen, var paa Rejse fra Sunderland med en Kullast til den sydfranske Havn Garontes og skulde saaledes overhovedet ikke anløbe spansk Havn. Der var engelsk Kontrollofticer om Bord, da Damperen passerede Gibraltar, men ikke desto mindre blev Skibet ganske kort efter at være gaaet igennem, kapret. Baade Kaptajn og Kontrollofticer protesterede, men

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

En af de vigtigste Faktorer for Udviklingen paa Fragtmarkedet er som bekendt Korntransporterne, og Forudsigelserne om Høstens Størrelse i de forskellige Lande følges derfor med lige intens Interesse af Redere og Befragtere. Paa Basis af de foreliggende Oplysninger om Høsten i Europa, kan det med nogenlunde Sikkerhed forudsiges, at det ogsaa i det kommende Cereal-Aar vil være nødvendigt for de europæiske Konsumlande at importere store Kvantiteter Brødkorn til Supplering af deres egen Avl. Formodningen herom har allerede givet sig Udslag i stærkere Efterspørgsel efter Tonnage i de ledende Korntrades, der har været meget aktive i den forløbne Uge.

River Plate har sluttet omkring 30 Baade for August/September Lastning til stigende Rater, og som et gunstigt Tegn skal anføres, at Befragterne allerede er aabne for Tonnage for Januar Afskibning. I Begyndelsen paa Ugen sluttedes August Tonnage til omkring 31/6d. til p.p. U.K. Idag er Værdien nærmere 34/-. Til Antwerpen eller Rotterdam direkte antydes 33/6d. Full U.K. indikerer for Januar Lastning 30/-. Til Destinationer uden for Minimalraterangen er Efterspørgslen ikke slet saa fremtrædende, men der kan dog gøres Forretning til Northern Range eller St. Lawrence til omkring 37/6d. for August Lastning.

Ogsaa de øvrige Kornmarkeder har vist større Interesse for Tonnage. Fra Australien er alle Befragtere aabne for September/Oktobre Baade til omkring 12/6d. over Scheduleraten, men Rederne er tilbageholdende, og det skulde være Mulighed for at forbedre dette Tillæg. Fra St. Lawrence har der været nogen Efterspørgsel efter Tonnage paa Basis af Minimalraten, men Forretning har ikke fundet Sted. Staterne synes at faa en relativ stor Hvedehøst i Aar, og der cirkulerer forskellige Ordre fra Gulden til Continentet til omkring 3/9d. pr. Qr. Russerne har været nødt til at sætte deres Rate fra Sortehavet op til omkring 18/-, og fra Donau er sluttet 6,000 Tonner til Danmark til 22/- net terms, prompt Lastning.

Ogsaa Majs fra Sydafrika og Hvede fra Karachi har taget Tonnage. For førstnævnte Markeds Vedkommende til omkring 32/- til UK. og omkring 32/6 til St. Lawrence. Hvede fra Karachi er sluttet til 33/- til U.K. for Aug./Sept.

Størstedelen af de øvrige oversøiske Markeder ligger ogsaa betydeligt bedre. Sukkerraten fra Cuba til UK. ligger omkring 25/-, og med den bedre Efterspørgsel skulde der være Mulighed for at faa 6d. mere. Scrap fra Northern Range indikerer 25/- til UK. og omkring 36/- til Japan. Det synes som om S-rapbe-

fragterne pauserer i Øjeblikket, men dette Marked kan hurtigt komme igen.

Sydpacific viser stadig kun Interesse for Tonnage paa Timecharterbasis, og ogsaa Nordpacificbefragterne synes at mene, at de kan dække deres Tonnagebehov billigere paa Timecharterbasis. I sidstnævnte Marked noteres £10,000 for 440,000 Cbft. bale Baad til Nordkina eller Japan og omkring £13,000 for 500,000 Cbft. Bale Baad til Australien. Endvidere noteres Scrap fra Pacifickysten, San Francisco/Vancouver Range, til Japan til 31/-, flo.

Efter en længere Pause interesserer Soyabønnebefragterne sig igen for Tonnage. August Tonnage er sluttet til 38/-, og Decbr./Janr. Position er betalt med 40/-. Begge Rater kan gentages.

Saigon Ris-Markedet har været aktivt. Befragterne byder omkring 43/6d. til Marseille-Bordeaux/Havre Range, men Rederierne holder ud for 45/-. De indiske Markeder er fastere. Kerner fra Madraskysten noteres i 40/-, Linseed fra Bombay til New York indikerer 35/-, og Erts fra Vizagapatam er sluttet til 33/6d. til Genoa.

Durban/U.K. indikerer 33/6d. for Sukker. Kul fra Sydafrika er meget vanskeligt paa Grund af Stembesværigheder.

De europæiske Markeder er stort set uforandrede. Der kan stadig faas gode Forretninger fra Middelhavet/hjem, ligesom Jordnødder fra Vestafrika betaler særdeles lønnende Rater.

Kulmarkederne ligger noget svagere, hvorimod Trælastmarkederne stadig er meget faste, og specielt Russerne synes at have vanskeligt ved at faa tilstrækkelig Tonnage. Fra Hvidehavet til UK. ligger Raten omkring 35/- over Minimalraten.

I Overensstemmelse med den fastere Tendens paa de aabne Markeder viser ogsaa Timecharterbefragterne større Interesse for Tonnage. For stor Motorskibstonnage indikeres omkring 10/6d. for kortere Periode paa Stillehavet. Redernes Fordringer ligger dog noget højere. For lang Periode, d. v. s. omkring 24 Maaneder, er Befragterne villige til at betale omkring 8/-, Levering og Tilbagelevering USNH. Dette gælder almindelige 10/11 Knobs Motorskibe, hurtigere Baade kan naturligvis faa noget mere. Dampere i Størrelsen omkring 4/5,000 Tons er ogsaa godt efterspurgt, saavel for vestindisk som europæisk Fart. Bedste hidtil rapporterede Slutning er norsk 4,150 Tonner, ca. 9 Mil paa ca. 18 Ts. Kul, 6 Maaneder til \$2.35, hvilket inaa være en glimrende Forretning for Rederiet.

paa Trods heraf blev »Karla« holdt tilbage i Ceuta i 24 Timer og fortsatte først Søndag Nat.

»Karla«s Opbringelse er egnet til at vække Opmærksomhed, idet man altsaa ikke har taget Hensyn til, at der var Kontrolloffer om Bord.

Skonnertkøb

Uddeler P. M. Pedersen, Sejro, der i Forvejen er Reder for 3-mastet Motorskonnert »Inge« (bygget i Marstal 1920, 455 Lastetons), har nu ogsaa købt 3-mastet Motorskonnert »Willemoes«, der tidligere var hjemmehørende paa Thuro. »Willemoes«, der er bygget i Kolding 1920, laster 550 Tons.

Det store Sejlskib er allerede paa Rejse fra Aalborg til Wiborg i Finland.

Skoleskibet »Danmark«

Statsskoleskibet »Danmark«, der for Tiden er paa Sommerloft med 80 Elever, har nogle Dage ligget opankret udfor Nyborg, hvor Føreren, Kaplajn Hansen, har hjemme. Derfra gaar Turen til Aarhus, de sønderjydske Farvande og Ebeltoft Vig, hvor Eleverne skal have Svømmeøvelser. I August Maaned besøges Bornholm og en svensk

Havn og senere en norsk. Omkring 1. September kommer »Danmark« til København for at overtage 40 Elever fra »Georg Stage«, og den 5. September tiltrædes det store Vinterloft med ialt 120 Elever.

Siam bygger Skibe i Japan

To Øvelsesskibe og tre Patrouillebaade, der er bygget paa Værfter i Japan, er ankommet til Bangkok bemanded med siamesisk Mandskab. Øvelsesskibene er paa 1400 Tons, armeret med fire Stykker Skyts og Torpedorer og løber 17 Knob.

Forrige Gang, Siam fik Skibe, blev de bygget i Italien, men nu er Skibene altsaa bygget paa japansk Værft.

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes i Onsdags et nyt Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 627, som bygges til Neptune Shipping, Ltd., Panama City.

Skibet er bygget til Lloyd's Registers Klasse 100 A.I.+ Isherwood »bracketless system«.

Skibets Hoveddimensioner er 470'-0"×65'-2"×35'-14" til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 15,000.

Skibet er forsynet med to Burmeister & Wain's Hoveddieselmotorer med en maximal Ydeevne af ca. 5600 I.H.K. Skibet fik i Daaben Navnet »Actor«, og Afløbningen forløb tilfredsstillende.

»Marstrand« skal hugges op

Opmaalings-skibet »Marstrand«, der for Tiden er paa Opmaalingsarbejde i danske Farvande, vil efter afsluttet Togt udgaa af Flaadens Leje og gaa til Ophugning.

»Marstrand« er 76 Aar gammel, idet Skibet blev sat i Vandet i 1861.

Strejke i Reykjaviks Havn

Arbejderforeningen »Dagsbrun« vedtog Torsdag Aften at bekendtgøre en Forhøjelse af Timelønnen for ufaglærte Arbejdere fra 1 Kr. 36 Øre til 1 Kr. 50 Øre fra Lørdag Morgen. »Dagsbrun« havde i April ønsket en Overenskomst med Arbejdsgiverforeningen om denne Lønforhøjelse jævnsides med en Forkortelse af Arbejdstiden. Arbejdsgiverforeningen tilbød imidlertid kun at kontrahere om den samme Løn, som uden Overenskomst med »Dagsbrun« har været gængs og bekendtgjort af »Dagsbrun« i syv Aar.

Siden April har der været ført Forhandlinger om Sagen, men uden Resultat. Som Følge heraf er der i Dag sket almindelig Arbejdsstandsning i Byen og Havnen.

Paa det samme Møde, paa hvilket »Dagsbrun« besluttede dette Skridt, vedtoges en Resolution fra Foreningens forhenværende Formand, Allingsmand Hedinn Valdimarsson, om at henstille til det socialdemokratiske Parti Althyduflokkur og Islands Kommunistparti snarest at indlede en Forhandling om Sammenslutning af disse Partier.

Ærøskøbings nye Skib

Ærøskøbing mistede i Vinter sit eneste større Skib, 3mst. Skonnert »Fuglen«, der forliste ved Holland. Rederiet skaffede Kapital for at købe et stort moderne Skib, saa Ærøskøbing stadig kunde vise Flaget ude omkring, og fandt i Holland en 450-Tonner til en rimelig Pris — men Valutacentralen nægtede at give sin Tilladelse til Købet. Trods energiske Bestræbelser fra Byens Side lykkedes det ikke at faa Valutamyndighederne til at forstaa Sagens Betydning, og man maatte lade det gode Tilbud gaa.

Senere har Rederiet gennem Mæglerfirmaet W. Nielsen & Co., Ærøskøbing, købt en engelsk Staalmotorskonnert, og hertil har Valutacentralen givet Indførselstilladelse.

Det er Staalmotorskonnerten »Zelpha«, der efter Bundbesigtigelse overtages i London. Skibet er paa 237 Brutto og 165 Netto Tons, det laster 300 Tons Dødvægt eller 100 Stdr. og er forsynet med 80 HK. Motor. »Zelpha« er bygget i Hamborg i 1921, har Klasse i Germ. Lloyd og med et Dybgaende paa 10½ Fod fortrinlig egnet til sit Formaal. Kaptajn Philip Winther fra den forliste Skonnert skal føre det nye Skib.

Vragrester fra Admiral Ruyters Flaade

For nogen Tid siden fandt man i Nærheden af Stromboli 4 Kanoner og Rester af Baade, der syntes at hidrøre fra Admiral Ruyters Flaade under Søslaget den 22. April 1675 mellem Stromboli og Salino. Da den italienske Regering gik ud fra den Tanke, at man i Holland vilde sætte megen Pris paa at eje disse Erindringer om den hollandske Flaades berømteste Søhelt, har den italienske Gesandt i Haag tilbudt den hollandske Regering de fundne Genstande.

To Nybestillinger paa Odense Værft

Holland—Amerika Linien har paa Odense Staalskibsværft bestilt to Fragtmotorskibe hver paa 10,000 Dødvægt Tons og til Aflevering i Efteraaret 1939. Rederiet har endvidere paa et Værft i Schiedam bestilt et Passager- og Fragtskib paa 9200 Dødvægt Tons til Aflevering i December næste Aar.

D. F. D. S. i Provinshavnene

Det Forenede Dampskibs-Selskab har foretaget Udvidelser og Forbedringer i Selskabets Virksomheder i forskellige Provinshavnene. I forrige Uge aabnedes Kontorer i en nydelig, selvstændig Bygning paa Havnepladsen i Frederikshavn, og et Par Dage efter nye, stilfulde Kontorer i Aalborg.

17 Skibe under Bygning

Af en Opgørelse, som »Norsk Veritas« har foretaget angaaende Skibe under Bygning paa danske Værfter, fremgaar det, at der pr. 1. Juli var 17 Skibe under Bygning, nemlig 16 Motorskibe paa 91,815 Tons Br. med 67,610 HK. og 1 Dampskib paa 6950 Tons Br. med 2800 HK.

Paa danske Skibsværfter er der pr. 1. Juli bestilt, men Kølen ikke lagt til, ialt 34 Motorskibe paa 203,230 Tons

Br. med tilsammen 162,350 HK. og 2 Dampskibe paa 3550 Tons Br. og med 3600 HK. Det bliver ialt 53 Skibe paa 305,545 Tons Br. og med 236,360 HK. Maskiner og Motorer. Tallet var pr. 1. Januar 47 Skibe paa 246,140 Tons Br. og med Motorer og Maskiner paa 172,790 HK.

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg

har udsendt Beretning for Regnskabsaaret 1936—37, hvori det bl. a. hedder:

Handels- og Søfartsmuseets Samlinger har paa alle sine forskellige Omraader undergaaet den samme jævne Vækst i Regnskabsaaret 1936—37 som i de foregaaende Aar. Museet har baade ved Gaver og Køb modtaget mange værdifulde Genstande.

Til *Sejlskibsafdelingen* er fra fhv. Statsminister Zahle modtaget en særdeles veludført Model af en færøsk 4-Aarers Fangstbaad med 4 udskaarne Træfigurer, udført af den færøske Billedhugger Janus Kamban. Afdelingen er desuden forøget med en Række smukke Billeder. Direktør, Dr. tech. H. H. Blache har bl. a. skænket to Oliebilleder af Professor Chr. Blache med Fremstillinger af en Lodsbaad fra Dragør og Støvnpartiet af en Jagt.

Blandt Nyerhvervelserne til den ostindiske Afdeling nævnes en interessant Samling af en Buste og fem smaa Figurer i Ler, modellerede i Canton i 1730'erne og forestillende navngivne danske Kaptajner og Superkargoer.

Dampskibsafdelingen har i Modellerne af s.s. »Hellig Olave«, s.s. »Oscar II« og s.s. »United States«, der er skænkede af Det Forenede Dampskibsselskab, modtaget en overordentlig værdifuld Erhvervelse. Samtidig med de tidligere modtagne Modeller af s.s. »Frederik VIII« danner de et fuldstændigt Overblik over Skandinavien—Amerikaliniens Materiel. Museet ejer i Forvejen Billeder af Thingvallaselskabets Skibe s.s. »Geiser«, s.s. »Island«, s.s. »Hekla« og s.s. »Amerika«.

Af *nautiske Instrumenter* er tilgaaet adskillige gode Numre.

Skibsbygningsafdelingen, som Museet lægger stor Vægt paa at supplere, er forøget med nogle Skibstømmerredskaber, skænkede af Skibsbygmester Lind i Rønne.

Museumsbesøget har i Forhold til tidligere Aar været i jævn Stigning. I dette Regnskabsaar har 48,124 Mennesker besøgt Museet, af disse var 34,907 betalende, mens 13,217 var Skoleelever, særlige Studiebesøg og lign., som bevilgedes gratis Adgang. Totalbesøget var ca. 2000 højere end Aaret forud. Stigningen ligger udelukkende paa de betalende besøgende. Gratisternes Tal er derimod dalet med over 600. De engelsktalende Turisters Tal har været i Stigning. Fremmedbesøgets største Publikum er dog stadig Svenskerne.

Museet har staaet i kollegial Forbindelse med tilsvarende Institutioner saavel i Danmark som i andre Lande og er i Bytteforbindelse med en Del af disse.

Prøvetur med Danmarks mest moderne Fiskekutter

Danmarks mest moderne Fiskekutter, Islandskutteren »England«, tilhørende Formanden for »Vestjydsk Fiskeriforening«, Bjergningsentreprenør Claus Sørensen og Fiskeskipper Thygesen, Esbjerg, blev i Lørdags indviet ved en vellykket Prøvetur 10 Mil ud i Nordsøen, hvor et Fiskedret blev prøvet. Skibet, der er paa 86 Brutto Tons og forsynet med en Hundestedmotor, er bygget ekstra stærkt til at kunne lade selv de voldsomste Storme paa Nordatlanten. Desuden er »England«, som den første Fiskekutter i Danmark, forsynet med Ekkolod.

I Prøveturen deltog bl. a. Direktøren for Fiskedirektoratet Trolle Thomsen, Fiskerikonulent Eriksen, m. fl.

Islandskutteren »England« lægger ud paa Islandsfiskeri midt i den kommende Uge.

Fransk-tysk Handelstraktat

Frankrig og Tyskland har afsluttet en ny Handelstraktat, der gør Ende paa Clearingaftalerne. Tyskland forpligter sig til fra Frankrig at købe visse Kvota af Varer, der sædvanlig har haft et Marked i Tyskland som f. Eks. Fødemidler, Frugt og Grøntsager fra Alsace, der tidligere gik til Saar, indtil dette Omraade blev givet tilbage til Tyskland.

Handelen vil foregaa i franske Francs fra begge Sider, og Tyskland har forpligtet sig til at betale de 200 Mill. Fr., som endnu skyldes paa Clearingsarrangementet, inden et Aars Forløb.

Styrmand faldet overbord og druknet

Torsdag Middag er den 34-aarige Styrmand C. V. Johansen, Svendborg, faldet overbord fra Damperen »Holland«, da denne befandt sig mellem Terschelling og Borkum Ruff, nord for Holland, paa Rejse til Bremen. Styrmanden, der ikke kunde svømme, gik straks til Bunds, og Eftersøgningen gav intet Resultat. Den druknede Styrmand var gift og efterlader sig Hustru og 2 smaa Børn.

PERSONALIA

60 Aar

Den 20. Juli fyldte Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn S. P. Larsen, 60 Aar. Kaptajn Larsen er Fører af s.s. »Algarve«.

Mangenaarig Fører i Det ostasiatiske Kompagni, Kaptajn C. Knudsen, fyldte den 20. Juli 60 Aar. Kaptajn Knudsen er Fører for Motorskibet »Canada«.

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn M. S. Sørensen, fylder den 27. Juli 60 Aar. Kaptajn Sørensen forlod Søen 1927 og bor nu i Nykøbing Falster.

Fører i Fyrvæsenet, Kaptajn E. J. Rasmussen, fylder den 2. August 60 Aar. Kaptajn Rasmussen er Fører af Fyrvæsenets Damp »Nordsøen«.

Den 8. August fylder Kaptajn C. C. Rasmussen 60 Aar. Kaptajn Rasmussen er Fører af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Passagerskib »Aalborghus«.

Fører i C. Clausens Rederi i Haderslev, Kaptajn A. Wraae, fylder den 14. August 60 Aar. Kaptajn Wraae er Fører af s.s. »Dagmar Clausen«.

50 Aar

Direktionssekretær i A/S Dampskibsselskabet »Dannebrog« og tillige Generalkonsul Johan Hansens Privatsekretær, Afdelingschef M. P. Kjersgaard, fyldte 21. Juli 50 Aar.

Efter Uddannelse i Ind- og Udland har Hr. Kjersgaard i mere end 25 Aar været knyttet til de C. K. Hansenske Virksomheder, hvor han bl. a. har haft Ledelsen af Revisionsafdelingen. Desuden indtager han den betydelige Post som Forretningsfører for Selskabets Pensionskasse.

I Skibsfarts- og Forsikringskredse er Hr. M. P. Kjersgaard bedst kendt som Generalkonsul Joh. Hansens Sekretær, og er afholdt af alle, hjælpsom og elskværdig som han er. Det er en Mand med mange Venner.

Den 14. Juli fyldte Fører i Dampskibsselskabet »Orion«, Kaptajn N. K. Nielsen, 50 Aar. Kaptajn Nielsen er Fører af s.s. »Astra«.

Dødsfald.

Den tidligere mangenaarige Ejer og Fører af »De syv Søskende«, fhv. Skibsfører og Købmand Rasmus Sørensen, Hou, er død, 72 Aar gl. Rasmus Sørensen har i mange Aar været svagelig, og i 1920 (vang Sygdom ham til at afhænde sit Skib.

POSITIONSLISTE PR. 21. JULI 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Grimsby 19.7.
 s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Leningrad 14.7. til Liverpool.
 s.s. *Aarø* afg. Rotterdam 9.7. til Lisbon.
 s.s. *Aase* ank. Crecksea 15.7.
 m.t. *Aase Mærsk* pass. Flores 10.7.
 s.s. *Absalon* pass. Kbhvn. 14.7.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Manila til Hongkong 18.7. udg.
 m.s. *African Reefer* ank. Kbhvn. 28.6.
 s.s. *Agnete* pass. Fornæs 13.7. Nordg.
 s.s. *Agnete Mærsk* pass. Mumbles 16.7. Udg.
 s.s. *Alabama* ank. Kbhvn. 16.7.
 s.s. *Alf* ank. Ymuiden 15.7.
 s.s. *Alfa* afg. Algiers 13.7.
 s.s. *Algarve* afg. Marseille 19.7. til Genua.
 s.s. *Alice* pass. Skagen 6.7. Vestg.
 m.s. *Almena* afg. New York 8.7. til Azua.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Singapore 16.7. udg.
 s.s. *Alssund*, Andersen, ank. Buenos Aires 10.7.
 m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Puerto Armuellas til Los Angeles 16.7. udg.
 m.s. *American Reefer* afg. Montreal 2.7.
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Tampico 8.7. til Corpus Christi.
 s.s. *Anna* ank. Rouen 9.7.
 m.s. *Anna Mærsk* afg. San Francisco 30.6. til Cebu.
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Savannah til Cristobal 15.7. udg.
 s.s. *Anne* pass. Ushant 9.7. p. R. I. Alexandria.
 m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 18.7. til River Plate.
 m.s. *Arizona* afg. Stavanger 26.6. til River Plate.
 s.s. *Arnold Mærsk* ank. Fort de France 15.6.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Yawata 15.7. til Port Townsend.
 m.s. *Asia*, Andersen, afg. Osaka til Los Angeles 28.6. udg.
 s.s. *Askø*, Hansen, ank. Tyne 19.7.
 s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 4.7.
 m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Ladysmith 12.7.
 s.s. *Astrø* ank. Port Talbot 9.7.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Gdynia 18.7.
 m.s. *Australien*, Hansen, afg. Cristobal til Los Angeles 8.7. udg.
 m.s. *Australian Reefer* pass. Flores 6.7.
 s.s. *Avance* ank. Gdynia 8.7.

B

s.s. *Belgien* ank. Zeebrugge 15.7.
 m.t. *Bente Mærsk* pass. Balbao 4.7.
 s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 18.7.
 s.s. *Bertha* pass. Hanstholm 6.7.
 s.s. *Bes* pass. Helsingør 13.7.
 s.s. *Betty* afg. Arzew 6.7.
 s.s. *Betty Mærsk* afg. Immingham 5.7.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Archangelsk 18.7.
 s.s. *Birgitte* pass. Fornæs 6.7. Sydg.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Køge 19.7.
 s.s. *Bodil* pass. Carvoeiro 13.7.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Pont Brule 19.7.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen afg. Baltimore 18.7.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Port Said 18.7. udg.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Wear 17.7.
 s.s. *Brasilien* afg. Teneriffa forv. 20.7. til Lissabon.
 m.s. *Brazilian Reefer* afg. Rio 4.7.

m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Villa Constitucion 28.6.
 s.s. *Britta* ank. Vasa 11.7.
 s.s. *Brosund*, Andersen, afg. Svanö (Härnösand) 17.7. til U.S.A.
 s.s. *Brynhild* afg. Middelfart 19.7. til Danzig.

C

m.s. *California* afg. Kalundborg forv. 20.7. til Gøteborg.
 m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Gravesend p. R. I. London 18.7. hjg.
 m.s. *Canadian Reefer* ank. Antwerp 15.7.
 s.s. *Carmen* pass. Ushant 16.7.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Tampico 28.6.
 s.s. *Charkow* afg. Swansea 12.7. til Catania.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Southchester 8.7.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Geelong 12.7. hjg.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Tail of Bank 15.7. til Rio de Janeiro.
 m.s. *Chr. Holm* afg. New York 14.7. til Patagena, Columbia.
 s.s. *Christiansborg* pass. Dover 16.7.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Archangelsk 11.7.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Montreal 10.7.
 s.s. *Cimbria* afg. Zeebrugge 18.7. til Bremen.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Riga 17.7.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Kbhvn. 14.7. til Lübeck.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Fremantle 17.7.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Gravesend 7.7.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Ayr 19.7.

D

s.s. *Dagmar* ank. Helsingør 18.7.
 s.s. *Dagmar* pass. Southend 15.7. p. R. I. Kbhvn.
 s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbuttel 15.7. p. R. I. Bremen.
 s.s. *Dania* ank. Gdynia 19.7.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden til Suez 18.7. udg.
 m.s. *Danmark* afg. Talara 13.7. til Sunters.
 s.s. *Delaware* afg. Oslo 1.7. til Portland, Me.
 s.s. *Dorrit* afg. Manchester 12.7.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Leningrad 12.7.
 s.s. *Ebro* afg. Nystad 16.7. til Ghent.
 s.s. *Edith* pass. Dungeness 13.7.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Kbhvn. 12.7.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Svendborg 9.7.
 s.s. *Egholm* ank. Swansea 19.7.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Christobal 11.7.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Los Angeles 11.7.
 s.s. *Elie*, Lisberg, forv. ank. Tromsø 20.7.
 s.s. *Elisabeth* ank. Sarpsborg 10.7.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. London 15.7.
 s.s. *Ellen* pass. Dunnet Hd. 12.7.
 s.s. *Ellensborg* ank. Plymouth 11.7.
 s.s. *Else* ank. Kolka 12.7.
 s.s. *Emanuel* afg. Soroka 15.7. til Boston Linc.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Sydney NS 8.7.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Aruba 10.7.
 s.s. *Energi* pass. Lødingen 14.7. sydgaende.
 s.s. *England* afg. Burntisland 17.7. til Kbhvn.
 s.s. *Enigheden* afg. Sligo 19.7. til Goole.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20.7.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	451,00	AMSTERDAM.....	248,80
BERLIN.....	181,40	STOCKHOLM.....	116,65
PARIS.....	17,05	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,90	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,45	PRAG.....	15,85
ROM.....	24,00	WARSZAWA.....	85,70

m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Erik Boye* ank. Archangelsk 13.7.
 s.s. *Erindring* ank. Plymouth 20.7.
 s.s. *Erna* afg. Gibraltar 8.7. til Pointre-a-Pitre.
 s.s. *Ester* afg. Gibraltar 16.7. til Savona.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Lødingen 18.7 p. R. t. Delfzyl.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Archangel 16.7.
 s.s. *Estrid* pass. Havre Rds. 25.6. p. R. t. Fort de France.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 8.7.

F

s.s. *Fanø*, Korff, afg. Landskrona 17.7. til Riga.
 m.s. *Fano* afg. Leith 13.7.
 s.s. *Finland* ank. Kbhvn. 14.7.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Antwerp 15.7. udg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Kbhvn. 19.7.
 s.s. *Frankrig* ank. Methil 13.7.
 s.s. *Fredensborg* ank. London 14.7.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Archangel 19.7.
 s.s. *Freya* pass. Skagen 5.7. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Frida* afg. New York 12.7.
 s.s. *Frode* ank. Miami 18.7.
 s.s. *Fylla* afg. Bridgewater 12.7. til Garston.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 17.7. til Antwerpen.
 s.s. *Gerd* pass. Prawle Point 11.7. p. R. t. Port Talbot.
 s.s. *Gerda* pass. Helsingør 9.7. Syd.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Huelva 13.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Hampton Rds. 15.7. til Panama Canal.
 s.s. *Georgia* afg. Norfolk, Va. 1.7. til Kbhvn.
 s.s. *Gorm* ank. Frederikshavn 19.7.
 s.s. *Grete* afg. London 15.7. til Klaipeda.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Yokohama 12.7. til New York.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Boston 15.7.
 s.s. *Gudena* ank. Archangelsk.
 s.s. *Guðrun* ank. Archangel 14.7.
 m.s. *Guðrun Mærsk* ank. Nørresundby 15.7.
 s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 14.7.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Quebec 15.7.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Riga 8.7. til Hull.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Boston Linc. 15.7.
 s.s. *Hafnia* ank. Lorient 8.7.
 s.s. *Halfdan* ank. Helsingør 3.7.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Thorshavn 17.7.
 s.s. *Hanne* afg. Hull 16.6.
 s.s. *Hans*, From, ank. Æbeltoft 19.7.
 s.s. *Hans Broge* ank. Hartlepool 8.7.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Galveston 8.7.
 s.s. *Harald* ank. Antwerpen 17.7.
 s.s. *Harriet* afg. London 12.7.
 s.s. *Helene* ank. Rouen 11.7.
 s.s. *Helga* ank. Sevilla 13.7.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Ushant 16.7. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Leningrad 7.7.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Safi 1.7.
 s.s. *Hilde* ank. Riga 8.7.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 17.7. til Manchester.
 s.s. *Holland* ank. Bremen 14.7.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Cardiff 14.7.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Rotterdam 17.7. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Køge 17.7. til Leningrad.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. St. Malo 8.7.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Grimsby 14.7. til Hull.
 s.s. *Inger* pass. Mumbles 16.7. indg.
 s.s. *Inger Toft* ank. Ferrol 13.7.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Lødingen 19.7.

m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Lisbon 10.7.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Kbhvn. 19.7.
 s.s. *Ivar* afg. New York 15.7. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 18.7.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Cardiff 26.6
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 20.7. til Gdynia.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Dunnet Hd. 21.6. p. R. t. Corpus Christi.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 11.7.
 s.s. *Jenny* afg. Oporto 13.7.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Lisbon 8.7.
 s.s. *Johanne* afg. London 13.7.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. St. Johns NF 4.7.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 19.7.
 s.s. *Jonna* ank. Rio de Janeiro 14.7.
 s.s. *Juliane* pass. Brunsbittel 15.7. p. R. t. Oporto.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Suez 18.7. hjg.
 s.s. *Jutta* afg. Methil 13.7. til Wiborg.
 s.s. *Jytte* afg. Newport 12.7. til Malaga.
 s.s. *Jægersborg* afg. Danzig 19.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Setubal 19.7. til Tonny Charente.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Porto Empedocle 2.7. til Bombay.
 s.s. *Karen* pass. Skagen 3.7.
 s.s. *Karen Toft* ank. Hull 17.7.
 s.s. *Karla* ank. Sunderland 2.7.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 17.7.
 m.l. *Katrine Mærsk* afg. Donges 27.6.
 s.s. *Keiserinde Dagmar* ank. Strømfors 10.7.
 s.s. *Kentucky* (i Time Charter).
 s.s. *Kirsten* pass. Skagen 9.7. p. R. t. Hull.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Manchester 14.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* afg. Riga 15.7.
 s.s. *Knud* ank. Danzig 11.7.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Aalborg 15.7.
 s.s. *Knut* afg. Kbhvn. 16.7. til Uuras.
 s.s. *Kongea* ank. Cardiff.

L

s.s. *Laila* pass. Dungeness 3.7. p. R. t. Philadelphia.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Gravesend p. R. t. Dunkirk 16.7. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Dakar 12.7.
 s.s. *Laura* afg. Las Palmas 12.7.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Antwerpen 2.7.
 s.s. *Lexa Mærsk* pass. Barry 16.7. Udg.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Lisbon 9.7. til Odessa.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Monrovia 1.7.
 s.s. *Lillian* pass. La Coubre 9.7. Indg.
 s.s. *Lilleborg* ank. Danzig 18.7.
 s.s. *Lily* ank. Wallvik 12.7.
 s.s. *Linda* afg. Grimsby 13.7.
 s.s. *Lise* afg. Archangel 4.7.
 s.s. *London* afg. Leningrad 15.7.
 s.s. *Lotte* pass. Gibraltar 3.7.
 m.s. *Louisiana* afg. Santos 14.7. til Madeira.
 s.s. *Lundby*, Lund, afg. Rotterdam 8.7. til Turks Islands, Galveston & Mobile.
 s.s. *Lynæs* pass. Paawlie Point 19.7.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Hampton Rds. 11.7.
 s.s. *Magnus* ank. Danzig 19.7.
 s.s. *Maine* afg. Kbhvn. 20.7. til Aalborg.
 s.s. *Maja* pass. Helsingør 12.7.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Quissant p. R. t. Rotterdam 19.7. hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Leningrad 16.7. til Harlingen.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kbhvn. 2.7.
 s.s. *Margrete* ank. Portsmouth 10.7.
 s.s. *Margrethe* ank. London 20.7.
 s.s. *Marianne* pass. Dunnet Hd. 15.7. Vestg.
 m.l. *Marie Mærsk* pass. Brunsbittel 13.7. p. R. t. Ostermoor.
 s.s. *Marie Toft* ank. Frederikshavn 15.7.
 s.s. *Marna* afg. Calao 12.7.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Stettin 15.7.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Jacobstad 11.7.
 m.s. *Marocco* afg. Casablanca 20.7. til Tanger.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 11.7. til Santos.
 s.s. *Marx* pass. Skagen 4.7.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. London 12.7. til Antwerp.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Singapore 13.7. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Antwerp 12.7.
 s.s. *Mette* afg. Table Bay 24.6. til Port Natal.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Colombe 29.6. til Vizagapatam.
 s.s. *Minsk* ank. Antwerpen 19.7.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 – Antwerpen 1930.		

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Rouen 17.7. til Tyne.
s.s. *N. J. Ohlsen* pass. Lødingen 15.7. sydgaende.
s.s. *Najaden* afg. Tunis 12.7.
s.s. *Nancy* pass. Dungeness 12.7.
s.s. *Nerma* pass. Brunshüttel 14.7.
s.s. *Nevada* afg. Antwerpen 28.6. til Buenos Aires.
m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Aden 5.7.
m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 8.7.
s.s. *Niels R. Finsen* pass. Tronsøe 12. 7. p. R. t. Manchester.
s.s. *Niobe* ank. Aalborg 9.7.
s.s. *Norco* ank. Archangel 13.7.
m.s. *Nordbo* afg. Dakar 4.7. til Manchester.
s.s. *Nordborg* afg. Kbhvn. 18.7.
s.s. *Nordby* ank. Danzig 15.7.
m.s. *Norden* afg. Aberdeen 9.7. til Yokohama.
m.s. *Nordfarer* ank. Saigon 10.7.
m.s. *Nordhavet* ank. New York 10.7.
m.s. *Nordhval* afg. Evereet 20.6. til Table Bay.
m.s. *Nordkap* afg. Philadelphia 26.6. til Montevideo.
s.s. *Nordlys* afg. Rosario 22.6. til New York.
m.s. *Nordpol* afg. Aberdeen 7.6. til Taku Bar.
m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Jacksonville 12.7.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 20.7.
s.s. *Olga* pass. Dungeness 15.7. Vestg.
s.s. *Olaf* afg. Manchester 19.7. til Antwerpen.
s.s. *Oluf Mærsk* afg. Frederikshavn 10.7.
m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. New York 16.7.
m.s. *Oregon* ank. Kbhvn. 13.7.
s.s. *Orion* ank. Ballimore 10.7.
s.s. *Oslo* ank. Emden 19.7.
s.s. *Otto Petersen* afg. Archangel 9.7.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Rouen 29.6.
s.s. *P. N. Damm* afg. Danzig 11.6. til Buenos Aires.
m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Kobe 18.7. udg.
s.s. *Paris* afg. Drammen 17.7.
s.s. *Paula* ank. Riga 4.7.
m.s. *Peru*, Juul Christensen, pass. Duncansbyhead p. R. t. Nakskov 18.7. hjg.
m.s. *Peter Mærsk* afg. Panama 5.7.
s.s. *Polly* pass. Fornæs 14.7. Sydg.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 20.7.
s.s. *Prins Knud* afg. Horsens 19.7.

R

s.s. *Randi* afg. Svendborg 12.7.
s.s. *Riga* ank. Raumo 19.7.
s.s. *Rigmor* pass. Dunnet Hd. 13.7.
s.s. *Rikke* ank. Kbhvn. 12.7.
s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 19.7.
s.s. *Rita Mærsk* afg. Drammen 13.7. til Danzig.
s.s. *Robert* afg. Odense 15.7. til Gdynia.
m.s. *Robert Mærsk* pass. Singapore 7.7.
s.s. *Rosenborg* afg. Saffi 19.7.

S

s.s. *Saga* ank. Oslo 16.7.
m.s. *Sally Mærsk* afg. Aden 29.6.
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Preston 12.7.
s.s. *Scandia* ank. Lindholm 17.7.
s.s. *Scotia* ank. Le Havre 16.7.

s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 19.7.
s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Picton 9.7. til Preston.
s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 4.7.
m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Nakskov 19.7.
s.s. *Signe* afg. Uuras 15.7. til London.
s.s. *Sigrid* pass. Kbhvn. 14.7.
s.s. *Sigrun* ank. Kbhvn. 18.7.
s.s. *Silkeborg* ank. Danzig 15.7.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Calais 12.7.
s.s. *Skagerak* ank. London 8.7.
s.s. *Skandia* afg. Tunis 15.7. til Aruba.
s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 16.7.
s.s. *Skodsborg* afg. Ivigtut 15.7.
s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 20.7. til Gdynia.
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Gdynia 18.7.
s.s. *Sonja Mærsk* afg. Port Sudan 16.7.
s.s. *Sophie* ank. Formeå 11.7.
s.s. *Stadion II* afg. Stettin 20.7. til Kbhvn.
s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Kbhvn. 19.7. p. R. t. Birkenhead.
s.s. *Stella* ank. Helsingfors 13.7.
s.s. *Stensby*, Eggers, afg. Nauru 13.7. til Kotka.
s.s. *Stjerneborg* afg. Colon 13.7.
s.s. *Stockholm* ank. Hamina 17.7.
s.s. *Susan Mærsk* ank. N. Waterweg 15.7.
s.s. *Suava* ank. Danzig 12.7.
s.s. *Svanhild* ank. Albany 17.7.
s.s. *Svanholm* ank. Danzig 19.7.
s.s. *Svend Pii* ank. Dakar 10.7.
s.s. *Søborg* ank. Kbhvn. 18.7.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 17.7.
m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Yokohama 2.7.
m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Francisco 15.7.
s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Riga 20.7.
s.s. *Teddy* afg. Methil 12.7. til Karrebæksminde.
s.s. *Tekla* ank. London 13.7.
s.s. *Tennessee* ank. New Orleans 18.7.
s.s. *Thyra* pass. Kbhvn. 12.7.
m.s. *Thyra S.* pass. Spurn Hd. 16.7. p. R. t. Leith.
s.s. *Tomsk* afg. Leixoes 19.7. til Kbhvn.
m.s. *Tongking*, Berg, afg. Aden til Singapore 11.7. udg.
s.s. *Tove* pass. Skagen 13.7. Sydg.
s.s. *Tovelil*, Bang, Time-Charter.
s.s. *Transporter* afg. Hartlepool 15.7. til Tuborg.
s.s. *Trio*, Svane, afg. Gdynia 19.7. til Selby.
s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 19.7. til Ålesund.
s.s. *Tula* ank. Riga 13.7.
m.s. *Tunis* afg. Kbhvn. 20.7. til Antwerpen.
s.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Kbhvn. 26.6.

U

s.s. *Ulla* afg. Rio 6.7.
s.s. *Uffe* afg. Danzig 16.7. til Manchester.
s.s. *Ulrik Holm* ank. Kaskø 13.7.
s.s. *Uranienborg* ank. Yawata 16.7.

V

s.s. *Valborg* pass. Kbhvn. 9.7.
s.s. *Vendia* afg. Danzig 18.7. til Fecamp.
s.s. *Venus* ank. Similutoo 6.7.
s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Hull 12.7.
s.s. *Viborg* afg. Cardiff 16.7.
s.s. *Virginia* ank. Santos 18.7.
s.s. *Viola* pass. Spurn Hd. 15.7. Udg.
m.s. *Vistula* ank. Kbhvn. 20.7.

W

s.s. *Wilh. Colding* ank. Garston 12.7.
m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Liverpool 15.7.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 19.7.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 18.7.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Julianehaab 18.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 57

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
 537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

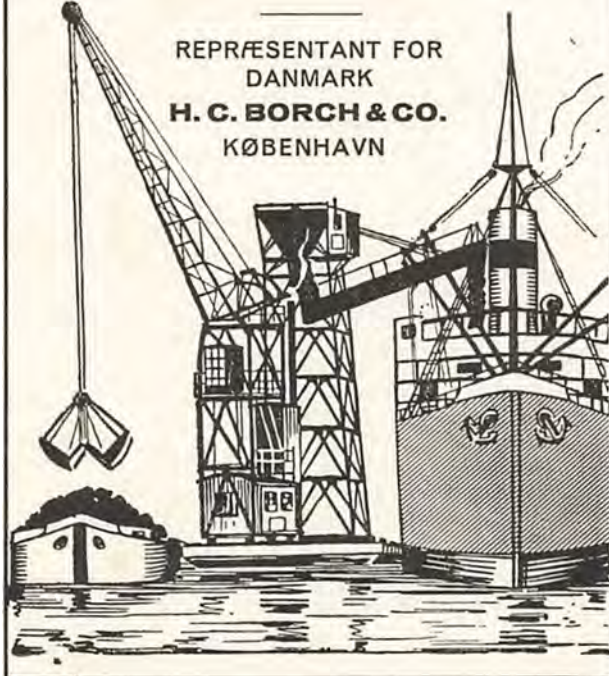
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
 Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
 DANMARK

H. C. BORCH & CO.
 KØBENHAVN

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**Weioli Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
 BUDDINGEVEJ 480

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stalskibe

Red og Grøn Indenbordsfarve Kobberløf for Træskibe
 Patent Mørje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
 Telefon: Central 13779.

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

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

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.



NYBYGNINGER
REPARATIONER

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. Ø.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FREDERICIA

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE
(GRUNDLAGT 1878)

FREDERICIA

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

KJØGE

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

AARHUS

NØRRESUNDBY

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

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

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

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

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

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

BANDHOLM

RUDKØBING

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Telgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

FAABORG

SAXKJØBING

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 31

TORSDAG 29. JULI 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

EN KONGES BUDSKAB

Der er ikke Tvivl om, at det er et overordentligt lykkeligt Initiativ, den belgiske Konge har haft. Som bekendt har Kong Leopold sendt Ministerpræsident van Zeeland et aabent Brev, hvori Kongen med Henblik paa den økonomiske Mission, som er overdraget Ministerpræsidenten af den engelske og den franske Regering, skriver:

I det Øjeblik, da De skal fastslaa de første Resultater af Deres Undersøgelser, vil jeg gerne fremsætte et Forslag. Det vil være af væsentlig Betydning, at der skabes et Organ for økonomiske Studier, hvis Værdi vilde være kendetegnet ved tre Egenskaber: Universalitet, Bestandighed og Uafhængighed. Emnet for denne Institutions Undersøgelser skulde være Verdensøkonomiens Organisations Elementer og den stadige Tillempning af denne Organisation efter den bestandige Variation af Økonomiens Faktorer. Endelig skal den paatænkte Institution for at kunne udfylde sin Mission være saa uafhængig af national Indflydelse som muligt.

Det er ubestrideligt meget vanskeligt at isolere det økonomiske Omraade fra de politiske Forhold, men det er netop denne Vanskelighed, der udgør Kernen i det Problem, som De har at gøre med, og som alle vore Bestræbelser maa være rettet imod.

Under disse Forhold vilde det være af overordentlig Betydning, om den foreslaaede Institution vil kunne regne med saadanne Personligheders Samarbejde, som overalt i Verden er bedst inde i alle de Spørgsmaal, der berører Industri, Handel, Landbrug, Finanser og Arbejdsmarked. Disse Personligheder skulde yde deres Bistand alt efter deres individuelle Kompetence og ikke i Kraft af et Mandat.

En Sænkning af Toldskrankerne vil lige saa lidt som nogen delvis Foranstaltning gøre Ende paa den Forvirring, der truer Freden. Man maa have Mod til at tage det økonomiske Spørgsmaal op i dets Helhed. Jeg gør mig ingen Illusioner med Hensyn til de Vanskeligheder, som Virkeliggørelsen af et saa omfattende Program medfører, men det er min Overbevisning, at Øjeblikket er gunstigt til at gøre et Forsøg, og at vi vil kunne gøre os Haab om ved denne Bestræbelse ikke blot at faa Støtte fra alle Regeringer, men tillige Bifald og Hjælp fra de store sociale, religiøse og filantropiske Sammenslutninger, kort sagt fra alle Mennesker, hvis Hjerter er opfyldt af Ønsket om Forstaaelse og Sammenhold.

Fra engelsk, fra tysk, fransk og amerikansk Side har man hilst Kong Leopolds Ord med den største Anerkendelse og Glæde. Ogsaa fra de nordiske Lande, der er saa nær knyttet til Belgien, bør en saadan Tak og Anerkendelse fremsættes. Det vil unægteligt være lykkeligt, om et saa usædvanligt Initiativ maatte bære Frugter.

SØFARTENS VELGØRER

Den store Tekniker, Marconi, er død — og nu ved hans Død er han ogsaa blevet hyldet som Søfartens Velgører. Hans Opfindelser har selvfølgelig betydet umaadelig meget for Skibsfarten og for Sikkerheden til Søs. Utallige Menneskeliv er blevet reddet

takket være hans Opfindelse, og der er god Grund til fra Søfartens Side ved hans Død at mindes ham og takke ham for den storstilede Indsats han har gjort — til Gavn for hele Menneskeheden og ikke mindst for Søfarten.

HANDELSBALANCEN

Juni Maaned har som nævnt bragt et Indførsels-Overskud paa 21,1 Mill. Kr. mod 4,6 Mill. i Juni sidste Aar.

Ilvis man sammenligner vor Udenrigshandel i det sidst forløbne hele Aar, Tiden Juli 1936—Juni 1937 med det foregaaende hele Aar Juli 1935—Juni 1936, finder man, at det sidste Aar har bragt Landet et samlet Indførsels-Overskud paa ikke mindre end 184 Mill. Kr., eller over 15 Mill. Kr. maanedlig, mod 42 Mill. Kr., eller ca. 3½ Mill. Kr. i Gennemsnit om Maanednen i det Aar, der gik forud.

Det meget anselige Import-Overskud i Juni Maaned er, som det fremgaar af Tallene, fremkommet som Følge af en meget betydelig Import-Værdi — 26 Mill. Kr. mere end sidste Aar — samtidig med at Udførsels-Værdien kun har været 8—9 Mill. Kr. større end i Juni 1936.

Naar den forløbne Halvdel af 1937 har kunnet vise et saa stort Indførsels-Overskud som 95,3 Mill. Kr. mod 17,8 Mill. Kr. i 1936, skyldes det, at Værdien af Halvaarets Indførsel er steget langt stærkere end Udførselens. Import-Værdien er nemlig gaaet op fra 678,2 til 846,9 Mill. Kr. eller med ikke mindre end 169 Mill. Kr.

Af dette store Beløb falder en meget væsentlig Part paa Korn, hvoraf Indførsels-Værdien er steget 52 Mill. Kr. Desuden viser en Række Varegrupper store Stigninger i Importværdi.

Naar man ser paa Samhandelen med de enkelte Lande, finder man, at en meget væsentlig Part af den store, stærkt forøgede Import falder paa Tyskland. Fra dette Land har vi i Juni Maaned i Aar indført Varer for 36,8 Mill. Kr. mod 26,2 Mill. Kr. sidste Aar, og for hele Halvaaret har vi i 1937 indført for 200,8 Mill. Kr. mod 155,8 Mill. i 1936, altsaa for 45 Mill. Kr. mere. Samtidig viser det sig imidlertid, at Værdien af vor Udførsel til Tyskland har været betydeligt mindre i Aar end i Fjor.

Selv om der i Indførselen fra Tyskland indgaar en Del Transitvarer over Tyskland, kan man i Samhandelen mellem Danmark og Tyskland nu tydeligt se Følgerne af den indgaaede Handelsaftale. Danmark har maattet udvide sine Indkøb af tyske Varer meget betydeligt, uden at der til Gengæld er sket nogen Forøgelse af den danske Eksport til Tyskland.

I Juni i Aar har vi indført Varer for 53,8 Mill. Kr. fra England mod 45,7 Mill. Kr. sidste Aar, og Halvaaret Januar-Juni viser en Stigning fra 267,1 Mill. Kr. i 1936 til 334,3 Mill. i 1937; men ogsaa Værdien af vor Udførsel til England er gaaet i Vejret; for Juni Maaned alene fra 59,9 til 66,3 Mill. Kr. og for Januar-Juni fra 354,9 til 385,5 Mill. Kr.

For de øvrige Landes Vedkommende har der været en betydelig Stigning i Værdien af Indførselen fra Belgien-Luxemburg (14 Mill. Kr.), Holland (10 Mill.), Italien (6 Mill.), Rumænien (6 Mill.) og Argentina (fra 8 til 29 Mill. Kr., hovedsagelig Korn).

DEN ENGELSKES TRAMPSKIBSFART

Rederierne for den oversøiske Trampskibsfart har besluttet at gaa med til en principiel Fortsættelse af Fragtsamvirkel under Regeringsstøtte paa frivillig Basis.

De besluttede nærmere at undersøge Enkelthederne i det Forslag, der er udarbejdet af det administrative Udvalg for Trampskibsfarten, saa man kan komme til en endelig Afgørelse til Efteraaret.

IMPORTBEVILLINGERNE

Valutakontoret har nu tilstillet Importørerne Meddelelse om, at Begæringer om Import-Bevillinger for Aarets sidste Tildelingsperiode, der begynder 1. September, skal være indsendt til Valutacentralen senest Mandag den 2. August.

Samtidig med Udsendelsen af denne Meddelelse publicerer Valutacentralen, at de Importører, der har begæret Tilsagn for 3. Tildelingsperiode 1937 i Henhold til den nye Tilsagnsordning, i disse Dage faar Meddelelse om, hvilke Tilsagn der har kunnet gives. De meddelte Tilsagn kan man betragte som bindende for Valutacentralen, saaledes at Importørerne uanset eventuelle Restbevillinger kan regne med ved Hovedtildelingen pr. 1. September at faa Bevillinger i det mindste svarende til Tilsagnsbeløbene.

Da Valutacentralen gennem Tilsagnsbegæringerne er blevet bekendt med vedkommende Importørers Importønsker for de paagældende Vare-Numre, skal der ikke indgives ordinær Periodebegæring for de Vare-Numre, for hvilke der allerede er søgt Tilsagn i Henhold til Tilsagnsordningen.

Ud over de Vare-Numre, der falder ind under Tilsagnsordningen, har en Del Importører ogsaa søgt Tilsagn for andre Vare-Numre. Da disse Varer ikke er indarbejdet i Ordningen, maa man gentage Ansøgningen derom i Hovedbegæringen, siger Valutacentralen.

Hele Ordningen vil sikkert give Anledning til Vanskeligheder, dersom Importørerne ikke passer meget nøje paa. Navnlig maa Valutacentralen give klar Besked vedrørende samtlige Tilsagnsbegæringer, idet Importørerne maa være frit stillet med Hensyn til de Lande, for hvilke der ikke er givet Tilsagn. Og paa dette Punkt maa der herske fuldstændig Klarhed i god Tid.

TYSKE SØFARTSSYNSPUNKTER

Den tyske Statssekretær *Gustav Koenigs* har holdt et meget omfattende Foredrag, der er udsendt af Institut für Weltwirtschaft ved Kiels Universitet og har Titlen: »Aktive Seeschiffahrtspolitik«. Foredraget er først og fremmest en Redegørelse for Tysklands Skibsfartspolitik. Det er her de samme Synspunkter, der stadig gøres gældende. Men der er deri en Del almene Betragtninger, man hefter sig ved, angaaende den Politik, som Staten driver overfor Handelsskibsfarten. Koenigs peger paa, at den vigtigste Forudsætning for Staten har været og maa være at skabe de rette Havne og Tilgang udefra. At enhver statslig Skibsfartspolitik maa begynde med Bygningen af hjemlige Havne har man det bedste Eksempel paa i Polens Bygning af Gdynia. En anden vigtig Faktor er Uddannelse af nautiske og tekniske Kræfter.

Tyskland har, hævder Statssekretæren, gjort overordentlig meget for Handelsflaaden og han gaar i den Forbindelse helt tilbage til Bismarck's Tid og paa-viser med Tal, hvad der i de enkelte Perioder er ydet; navnlig understreges det, at det nuværende Tyskland maatte gribe til vidtgaaende Hjælpeforanstaltninger, hvis den tyske Handelsflaade skulde reddes ud af Sammenbrud. Det er sket. Tyskland er i Dag stolt af sin Handelsflaade og Hr. Koenigs peger paa de Hjælpeforanstaltninger, der har været øvet:

Ophugning af gamle Skibe.

Delvis Udligning mellem Reichsmark og de devaluerede Valutaer.

Hjælp ud af Krisen til de middelstore og smaa Rederier.

Styrkelse af Bedrifter, der er modstandsdygtige.

Letelse for Hapag og Lloyd til at opretholde deres Nordatlantehavstjeneste.

Nødvendigheden af Samarbejdet mellem Handelsflaade og Eksporhandelen understreges stærkt, og samtidig understreges Betydningen af det private Initiativ, der ikke skal generes; Staten sørger ganske vist for Skibsfarten, men den daglige Gerning skal udøves af den private Indehaver af Rederierne.

For Tyskland er det i Øjeblikket vigtigt at sørge for, at dets Handelsflaade ikke forældes, og det er paa det Felt, man nu vil søge stærkest at sætte ind.

LANDBRUGETS RAASTOFFORSYNING

Den sidste Tids Drøftelser indenfor Landbokreise har koncentreret sig om en Driftsomlægning, der vil medføre Valutabesparelser til et Beløb af mindst 75 Mill. Kr.

Regeringen har som bekendt nu begyndt paa Forberedelserne til Nedsættelsen af et Raastofudvalg. Der foreligger allerede en Betænkning fra det konservative Partis Udvalg. Det hedder bl. a. deri:

1) Hverken teoretisk eller økonomisk findes noget Grundlag for, at Landbruget med Opretholdelse af den nuværende dyriske Produktion kan erstatte Brugen af Oliekager, der i stor Udstrækning betinger den rette Udryttelse af vor egen Grovfoderproduktion.

2) at nogen Indskærnkning i Brugen kan finde Sted ved Dyrkning af Erstatningsfoder — fortrinnsvis Lucerne og Sukkerroer — men at Erstatningsmuligheden er begrænset til en Ombytning af en Trediedel af det nuværende Oliekageforbrug med hjemmeavlet Erstatningsfoder.

3) at denne Ombytning vel maa anses for at være saavel privat som samfundsøkonomisk lønnende, men at den som Forudsætning har ret betydelige Nyanlæg, som det ikke er givet enhver at tilvejebringe, samt øget Anvendelse af Arbejdskraft i de Perioder om Sommeren, hvor Beskæftigelsen i Forvejen er størst og Tilbudet af Arbejdskraft mindst, hvilke Forhold vanskeliggør Opstillingen af en sikker Balance.

4) at Kornavlens i ret stor Udstrækning kan varieres efter Behovet, og at den udenlandske Kornindførsel i normale Høstaar kan begrænses til mellem 2 og 3 Mill. Tdr. under Forudsætning af, at Kornavlens paa de meget lette Jorder delvis erstattes med Avl af Foderkartofler, der under disse Dyrkningsforhold giver 3—2 Gange saa mange Foderenheder pr. ha.

5) at den i Punkt 2 og 4 omtalte Driftsomlægning, som maa anlages at ville medføre Valutabesparelser til et Nettobeløb af mindst 75 Mill. Kr. aarlig, hidtil har været hæmmet, for ikke at sige umuliggjort, af den førte Landbrugspolitik, som har udtømt Landbruget for Kapital og vanskeliggjort Fastholdelsen af den nødvendige Arbejdskraft, og at Betingelsen for, at denne Driftsomlægning kan finde Sted, er, at der gennemføres saadanne Ændringer i den nuværende Ejendomsbeskatning og Prispolitik, at Landbruget selv bliver i Stand til at frigøre den til Omlægningen nødvendige Kapital.

SITUATIONEN

Den internationale Situation skifter Dag for Dag. Det mest usikre er Situationen i Østen. Den ene Dag ser det ud som om Japan har knust al Oppositionslyst, og straks efter opstaar nye Situationer. Japannerne Paagaenhed er uden Sidestykke, og det gælder blot om at drive Kina saa langt, at det eksploderer — og det er formodentlig sket. Krigen maa betragtes som en Kendsgerning. Dog, med Hensyn til Østen er alt muligt. Her er det yderst usikkert at spaa.

Det samme gælder i Spanien. Der kæmpes nu voldsommere end nogensinde før. Vi nærmer os Datoen 1. August, der var saa kritisk for 23 Aar siden. Egentlig bedre er Forholdene jo ikke blevet — nu slaas man paa flere Fronter.

PROBLEMET HANDELSBALANCEN

Den lige offentliggjorte Handelsbalance har foranlediget Nationalbankdirektør *Bramsnæs* til at udtale:

Jeg anser den stærke Stigning i Importen for meget foruroligende for den fremtidige økonomiske Balance her i Landet, men det er da ogsaa mit Haab, at de følgende Maaneder i denne Periode vil vise et Resultat, hvorved Situationen i væsentlig Grad kan ændre sig.

Jeg finder, at det danske Publikum altfor stærkt

har vænnet sig til et Forbrug af Varer fra Udlandet. Dette kan være meget behageligt, hvis vi nationaløkonomisk set har Raad dertil, men Kendsgerningerne viser, at den økonomiske Situation her i Danmark er en saadan, at vi nødsages til at passe paa for at slippe igennem.

Om Ønskeligheden af at begrænse Indførselen hersker der Tvivl, men det kan ikke nægtes, at det er et Spørgsmaal, der har saa mange forskellige Sider, saa det kan være vanskeligt at finde den rette Vej frem.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Kul-Export over Danzigs Havn i Maj 1937

Der eksporteredes ialt 424.734 tons fordelt paa Landene:

Algier	12.798
Argentina	11.560
Belgien	36.883
Danmark	13.392,5
Finland	40.732
Frankrig	21.725
Norge	36.912
Sverige	141.178,5
Italien	40.409
Estland	2.617
Holland	39.715
Brasilien	5.820
Senegal	12.990
Syrien	8.002
Bunkerkul	44.337,1

Kul-Export over Danzigs Havn i Juni 1937

Der eksporteredes ialt 470.868,2 tons fordelt paa Landene:

Algier	5.500
Argentina	45.251
Belgien	46.926,5
Danmark	11.422
Finland	35.513,5
Frankrig	28.661
Letland	14.700
Norge	25.390
Sverige	143.945
Italien	26.716
Ægypten	14.806
Grækenland	11.007
Holland	48.265
England	60
Malta	0,2
Senegal	7.005
Portugal	5.700
Bunkerkul	63.952,2

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

Som det vil være alle skibsfartsinteresserede bekendt, har den stadigt stigende Anvendelse af Tankskibe samt Skibe, der benytter Olie som Fremdrivningsmiddel, haft til Følge, at Farvandene i betydelig Grad er blevet forurenede af Olieprodukter, der udtømmes fra saadanne Skibe, f. Eks. ved Rensning af Tanke. Saadanne Olierester har i mange Tilfælde vist sig i Stand til at holde sig flydende paa Havoverfladen gennem længere Tid, hvilket har været til stor Skade for Søfugle- og Fiskebestanden, ligesom ogsaa Badestranden jævnligt er blevet forurenede af inddrevne Olieprodukter.

Særlig for Søfuglenes Vedkommende har det ofte haft katastrofale Følger at komme i Berøring med Oliepletter paa Havoverfladen, idet Olien tilsmudser og sammenklæber Fuglenes Fjer, saaledes at Fjerlaget ikke mere er vandskyende, hvorved de bliver ude af Stand til at flyve eller dykke. De afmagrer hurtigt og dør en pinefuld Død af Sult og Forkommenhed, da Vandet trænger ind under Fjerlaget.

Skade paa Søfuglebestanden som foran beskrevet forekommer paa alle Have; ogsaa i danske Farvande er saadanne Tilfælde jævnligt indtruffet. Saaledes omkom eksempelvis i Januar Maaned f. A. Hundreder af Fugle, navnlig Edderfugle, i den sydvestlige Del af Kattegat som Følge af Berøring med Ranolie, der var udpumpet fra en Lægtter under Forsøg paa at skylle dennes Tanke med Vand.

En Kommission under Folkeforbundets Samfærdsels- og Transitorganisation arbejder for Tiden med Spørgsmaalet om Gennemførelse af internationale Regler til Forebyggelse af Havenes Forurening ved Olieprodukter, hvorefter det under Strafansvar kan ventes forbudt at udtømme Olieprodukter inden for visse Zoner. Da det imidlertid er uvist, naar et Resultat af Folkeforbundets Behandling af Spørgsmaalet kan foreligge, og da der som nævnt stadig forekommer Tilfælde af Olieforurening, ogsaa i danske Farvande, til stor Skade navnlig for Søfuglebestanden, henstiller Handelsministeriet indtrængende til alle Søfarende at undgaa enhver Udtømming af Olieaffald og lign., herunder Skylning af Tanke, i en saadan Nærhed af de danske Kyster, at Ødelæggelser som de foran beskrevne kan befrygtes.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stigende Landbrugseksport

Den samlede Værdi af Landbrugseksporten er for 1. Halvaar i Aar beregnet til 503,3 Mill. Kr. mod tilsvarende i Fjor 467 Mill. Kr.

Værdien af Smørekseporten er beregnet til 161,2 Mill. Kr. mod tilsv. i Fjor 153,7 Mill. Baconseporten er derimod faldet fra 173,8 Mill. Kr. til 172,8 Mill., medens Eksporten af Æg er steget fra 49,6 Mill. Kr. til 53,5 Mill. Kr.

Aalborg Lufthavn

Man har nu sluttet det store Jordarbejde paa Aalborg Lufthavn, og de ca. 125 Arbejdere, der har været beskæftiget paa Pladsen, er blevet sendt hjem.

Der er drænet og planeret 257 Tdr. Land og alene i Arbejds løn udbetalt 275.000 Kr. Under Pladsen ligger 47 km Drænrør, som vil suge alt Vandet bort fra Pladsen til store underjordiske Hovedgrøfter, der igen afgiver Vandet til en 1½ km lang, 5 Meter bred og 2 Meter dyb Kanal langs Fjorden. Kanalen og Pladsen er beskyttet mod Fjorden med en 1½ Meter høj Dæmning.

Blinde Passagerer

Damperen »Astrid« af København, der var paa Rejse fra Gdynia til Bordeaux med Kul, anløb Fredag Skagens Red for at landsætte to blinde Passagerer af russisk Na-

lionalitet, der havde sneget sig ombord i Gdynia. Da de ingen Papirer havde, nægtede Politiet dem Adgang til dansk Territorium, og Skibet, der tilhører Rederiet Holm & Wonsild, maatte fortsætte Rejsen med de to blinde Passagerer.

Fregatten »Jylland«

Fregatten »Jylland«, der nu benyttes som Vandrehjem, er ikke helt læt. Der trænger saa meget Vand ind, at Fregatten synker et Par Tommer hver Nat, men det bliver omgaende pumpet ud igen, saa Vandrefuglene kan faa Lov at ligge tørt. Da Fregatten staar under Opsyn af Orlogsværftet, mener man ikke, der kan være nogen Fare paa Færde.

Vandstanden skiftede 2,4 m paa 10 Minutter

Medens Inspektionsskibet »Beskytteren« fornylig laa fortojet i Thyborøn Havn, trak et Tordenvejr Sydvest fra henover Havnen.

Under Tordenvejret steg Vandet til ca. 1,4 m over daglig Vandstand paa ca. 5 Minutter, hvorefter det med samme Hastighed faldt til ca. 1 m under dagligt Vand for derefter langsomt at stige til daglig Vandstand.

Under den indgaende Strøm sprængtes Skibets Fortøjninger, og Skibets Forende drev af med ca. 50 Meter

Kæde ude. Det lykkedes imidlertid at fastholde Skibets Agerterende, hvorved man undgik Havari paa Skib og Bolværk.

Da Vandet var paa sit laveste, stod »Beskytteren« paa Bunden.

Gammelt Krigsskib paa Bunden af Kattegat

Dykker Valdemar Jensen, Lynæs, indkom forleden til Hundested Havn efter ved Anholt paa ca. otte Meter Vand at have fundet Vraget af et Krigsskib. Foreløbig har Jensen hjembragt ti Kanonkugler paa ialt 1500 Halvkilo, en Del Stangjern samt et stort Anker. Krigsskibet menes at være adskillige Hundrede Aar gammelt.

Ny Rekord

Dr. Boje Benzon har forleden med Motorbaaden »Fandango« sat ny Rekord i Lobet om Sjællandspokalen. Dr. Benzon startede Kl. 4 fra København paa Lobet Sjælland rundt og indkom til København igen Kl. 14,20. Han har saaledes brugt 10 Timer 20 Min., hvad der svarer til en Gennemsnitshastighed af godt 21 Sømil i Timen.

Den forrige Rekord var sat af Fabrikant H. Hollesen, der sidste Aar tilbagelagde Lobet paa 11 Timer 27 Min., en Gennemsnitshastighed af ca. 19 Sømil i Timen.

Flyverute Esbjerg—Stavanger?

Formanden for Kommunalbestyrelsen i Stavanger *Michaelsen* har udtalt efter Hjemkomsten fra Aabningen af Esbjerg Lufthavn, at man havde haft en Del Konferencer om en Flyverute Esbjerg—Stavanger. Der var adskillig Interesse for en saadan Flyverute, baade fra dansk og tysk Side.

Direktor *Schaefer*, Luftansas Afdeling i København, mente, at der var Mulighed for, at Selskabet vilde oprette en Rute næste Aar paa Stavanger over Aalborg—Esbjerg og videre sydpaa.

Internationale Observatører i Spaniens Havne

I Ikke-Indblandings-Komiteens Underudvalg skal man være naaet til Enighed i Principet om Anbringelse af internationale Observatører i spanske Havne, og Repræsentanterne var enige om at henvise visse tekniske Sider af dette Spørgsmaal til den tekniske Komité.

Ingen Handel med Korn i Tyskland

Statskonsulent, A. P. Jacobsen, Berlin, har sendt Landbrugsministeriet en Indberetning om Tysklands Kornordning for Høstaaret 1937—38.

Det fremgaar heraf, at der ikke i Tyskland kan foregaa nogen egentlig Handel med Korn eller Foderstoffer, idet den Del af Produktionen, som ikke anvendes i de paagældende Brug, overtages og fordeles af offentlig-retslige Organisationer, og det samme gælder Formaling og Bagning m. m., idet Avance i alle Tilfælde er foreskrevet.

Eksamensresultater

Ved de i Juni 1937 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig følgende 16 Eksaminander, som alle bestod:

Olaf Eigil Christiansen 21, Georg Andreas Fruerled 23, Knud Albert Solling Hansen 15, Egil Einer Jensen 18, Erik Leo Heinrich Johansson 13, Anders Peter Børge Lorentsen Jørgensen 12, Karl Kristian Jørgensen 22, Egon Christian Larsen 23, Svend Hartvig Larsen 25, Angelo Orla Nielsen 19, Jørgen Nørregaard 22, Peder Hjalmar Olsen 20, Axel Christian Johannes Povelsen 23, Mogens Anker Rosenkjær 26, Carl Vilhelm Suabye 25, Karl Albert Sørensen 21.

For at bestaa kræves mindst 12 Points; højeste Pointsantal er 28.

Til *Maskinpasserprøven* mødte følgende 3 Eksaminander, som alle bestod:

Stanley Thorvald Hansen 40, Kai Georg Schrader 50, Jens Viggo Knoblauch Wildgaard 41.

For at bestaa kræves mindst 24 Points; højeste Pointsantal er 56.

Til *den almindelige Maskinisteksamen* mødte 55 Eksaminander, hvoraf følgende 45 bestod:

Aage Viggo Sinclair Andersen 98, Henning Poul Andersen 73, Henri Andersen 77, Johannes Vilhelm Andersen 71, Benedict Kielland Bildsøe 78, Børge Niels Peter Bjergstad 92, Erik Carlsen 70, Børge Fibiger Dagnæs 95, Carl Johan Topp Fischer 49, Karl Villy Frederiksen 105, Rasmus Melballe Hasselbalch 98, Richardt Albrecht Helslev 89, Jørgen Henriksen 71, Frede Eigil Jensen 73, Thomas Møller Jensen 88, Jørgen Helge Jørgensen 88, Gunnar Eli Basbøll Keller 75, Otto Eduard Paul Kindt 83, Peter Marcorsen Krag 73, Waldemar Jens Hermann Kronenberg 93, Svend

Georg Larsen 78, Johan Hartvig Selberg Michelsen 88, Paul Prip Mikkelsen 87, Mogens Bernhard Mogensen 73, Benny Aage Møller 87, Franz Czermak Nielsen 59, Kaj Axel Emil Nielsen 106, Poul Henrik Nielsen 71, Arne Frede Odgaard 48, Knud Christoffer Olsen 85, Christian Frederik Pedersen 53, Knud Erik Pedersen 68, Aage Greve Petersen 72, Erik Vesterskov Petersen 66, Poul Emil Petersen 72, Knud Rasmussen 70, Knud Rosted 91, Povl Christian Sindberg 74, Jens Villy Svare 102, Freddy Edvard Svendsen 48, Peder Anton Støllenberg Trondhjem 80, Ewald Truelsen 68, Poul Martin Jacobsen 63, Egon Højer Jensen 80, Poul Henrik Worm 48.

For at bestaa kræves mindst 48 Points; højeste Pointsantal er 112.

Til *den udvidede Maskinisteksamen* blev der udstedt Eksamensbeviser til følgende 51 Elever:

Elith Carl Aaberg 117, Aage Albertsen 111, Arne Steen Andersen 94, Andreas Bach 105, Eilif Anker Børgesen 103, Arne Ørskov Christensen 124, Carl Christensen 143, Holger Emmanuel Christensen 126, Finn Engelbert Eriksen 77, Svend Frederiksen 94, Lorents Niels Peter Hansen 105, Ove Hansen 72, Knud Henriksen 142, Simon Iskov 152, Elund Marius Jensen 80, Leif Jensen 104, Otto Thorvald Jensen 109, Leo Frode Johansen 127, Gordon Peter Immanuel Justesen 145, Arne Jørgensen 97, Georg Hannibal Jørgensen 105, Leif Heine Kielskov 98, Peter Knudsen 97, Carl Axel Louis Larsen 131, Aage Nielsen 121, Hågbard Nielsen 128, Jens Stefan Nielsen 100, Niels William Ohlsson 136, Svend Aage Olsen 77, Ejgil Pedersen 111, Helge Jørgen Bav Pedersen 84, Henning Povl Pedersen 102, Arne Vigo Betzer Petersen 126, Frits Vilhelm Rasmussen 114, Gunner Tage Errebo Rasmussen 135, Paul Kjempe Rasmussen 128, Herluf Bodholdt Relme 125, Marius Rosenhoj 94, Gunnar Niels Severin 93, Kristian Peter Valdemar Steffensen 111, Hans Alex Christian Carl Thomsen 97, Karl Kristian Tversted 139, Christian Welling 109, Carl Edvard Schleicher 128, Ib Georg Lovmand Schneider 97, Christian Alexander Amon Simonsen 118, Helge Emil Ferrolf 102, Hans Anker Jespersen 72, Axel Albert Hansen 76, Viggo Børge Sørensen 72, Vagn Dahlsgaard Harving 80.

For at bestaa kræves mindst 72 Points; højeste Pointsantal er 168.

Til *Elektroinstallator-Prøven for Maskinister* mødte 42 Eksaminander, hvoraf følgende 36 bestod:

Harald Bøje Andersen 27, Harry Sigfred Andersen 12, Frederik Karl Borring 20, Gunnar Bruusgaard 21, Henrik Thue Brøchner Buch 12, Knud Engel Christensen 16, Peter Hans Georg Dahl 19, Niels Theodor Delcomyn 22, Hans Erichsen 21, Peter Thorvald Folman 27, Albert Rydahl Hansen 22, Helmut Sigurd Rohr Hansen 12, Kristian Johansen Hennelund 21, Svend Aage Hoffmann 21, Frede Holm 18, Percy Ernst Holst 22, Eigil Eistrup Jensen 15, Laurids Frederik Jensen 17, Enevold Juul Kjær 17, Harry Pilegaard Kristensen 13, Henry Andreas Lading 20, Henry Larsen 15, John Laurids Larsen 17, Thorkild Meedom 26, Poul Werner Nielsen 25, Elo Børge Olsen 16, Aage Johannes Petersen 18, Hans Christian Valther Petersen 24, Theodor Frede Petersen 22, Niels Rasmussen 16, Søren Christian Sørensen 24, Henry Christian Terp 21, Svend Peter Aage Tørngren 18, Poul Martin William Vagtholm 12, Eduard Henry Weber 16, Marius Thomas Østergaard 26.

For at bestaa kræves 12 Points; højeste Pointsantal er 28.

Kristiansand—Hirtshals-Ruten

I Kristiansand har der været ført Forhandlinger om en Reorganisering af Kristiansand-Hirtshals-Ruten. Forhandlingerne skal være endt med, at et Konsortium, repræsenteret ved A. I. Langfeldt i Kristiansand, har tilbudt at overtage en større Aktiepost i Kristiansand Dampskibsselskab, som driver Ruten. Konsortiet vil derved faa Aktiemajoriteten i Selskabet, men er til Gengæld villig til at indskyde en halv Million Kr., der skal anvendes til Anskaffelse af et nyt Skib paa Hirtshals-Ruten.

Det er Tanken, at Ruten stadig skal drives i Samarbejde med Staten. Formanden for Selskabets Bestyrelse, Skibsreder Gustav Natvig har udtalt sin Tilfredshed med Sejladningen paa Hirtshals. Trafikken har vist stor Fremgang.

Fredericias Havn

Forlængst har Anlægget af den store, nye Jernbanestation i Fredericia skabt en ny By uden for de gamle Volde, og der er forelagt omfattende og storstillede Planer om en mægtig Havneudvidelse, projekteret til at skulle koste godt 5 Millioner Kroner.

De første Spadestik er allerede gjort, Voldenes hundredaarige Træer er faldet for Øksen. 60,000 Kubikmeter Voldjord skal væk. Begyndelsen til de store Havneanlæg, der vil komme til at omfatte 35,000 Kvadratmeter, er gjort. Hvor den nye Havn skal ligge, arbejdes der for fuld Kraft paa det store Projekts Fuldendelse. Her vil

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Udviklingen i den forløbne Uge har været særdeles tilfredsstillende for Rederne. Der er stadig god Efterspørgsel efter Tonnage for Transport af Korn til Europa, og Aktiviteten i disse Trades medfører ogsaa Fasthed paa de andre oversøiske Markeder.

River Plate har igen været meget aktivt og taget en lang Række Baade til jævnt stigende Rater. Det er særlig Tyskerne, der kører i Øjeblikket, og det ventes, at de maa købe yderligere store Mængder Majs i den nærmeste Fremtid. Der er iøvrigt kun faa tidlige Baade disponible og prompt Tonnage maa derfor betales med meget høje Rater. Sidste Slutning var 35/- for August Baad til U.K., 32/6d. for September Skib til Antwerpen og 31/9d. for Oktober Lastning til p.p. U.K. Til Destinationer uden for Europa er Efterspørgslen stadig minimal. Der kan slutes til 40/- til Pacific Kysten og til omkring 38/6d. til St. Lawrence, Aug./September Lastning.

De øvrige Kornmarkeder viser ogsaa stærk Interesse for Tonnage, men Forretningerne begrænses en Del af Mangel paa tidlige Skibe. Karachi betalte den højere Rate af 35/9 for tidlig Aug. Baad og 35/3d. for sen August Lastning. Fra Sydafrika har Befragterne ogsaa maattet sætte Raterne i Vejret. Sidste Slutning var 33/- fra Cape Town, 34/6d. fra Durban til p.p. U.K. Golfen har taget en Baad for Hvede til U.K./Cont. til 4/6d. pr. Qr. Australien søger Tonnage til 12/6d. over Minimalraten, medens Rederne forlanger 15/- for September/Novbr. Tonnage. For ny Høst indikerer Befragterne 15/- à 17/6d. over Scheduleraten, men heller ikke disse Rater har Redernes Interesse i Øjeblikket. Montreal viser slet ingen Interesse for Tonnage. Russerne er derimod aabne for August Tonnage for Korn fra Sortehavet til U.K./Cont., hvorfor de indikerer 18/6d. à 19/-, og ligeledes kan der placeres Skibe fra Donau, hvor Befragterne er villige til at betale 26/- til U.K. Forretningerne paa disse Markeder hæmmes imidlertid stærkt af Manglen paa Tonnage i passende Position.

De andre oversøiske Markeder ligger, som nævnt, ogsaa tilfredsstillende. Cuba indikerer 26/- til U.K./Cont. for August Tonnage. Scrap fra Northern Range er sluttet til 25/- til U.K., Option Gdynia til 6d. mere. Golfen/U.K. har betalt 29/- for 7000 Tons Scrap.

Nitratbefragterne fra Chile viser stadig Interesse

for Tonnage paa Timecharterbasis. Fra Nordpacific søges Tonnage paa f.i.o. Basis til Europa til omkring 42/6d. for Aug./Sept. Lastning. British Columbia/Australien vil betale £12,000 for 410,000 Cbft. Baad, Sept., og Columbia River/British Columbia Range indikerer £11,500 for 430,000 Cbft. Baad til Shanghai eller Pukow, Oktober. Rederne holder ud for Rater, der ligger omkring 15 pCt. højere.

Østens Markeder er faste. Der er god Efterspørgsel efter Tonnage, men Rederne er meget reserverede, og det er derfor begrænset, hvad der gøres af Forretning. Soyabønner har taget August/September Tonnage til 41/3d. For December noteres uforandret 40/-.

Saigon Ris søger stadig Tonnage for September/Oktober Lastning. Befragterne indikerer 44/-, men Rederne forlanger omkring 2/- mere. 4,000 Ts. dansk Motorskib er sluttet til 44/6d. for Juli/Aug. Lastning til Nordafrika, og 6,200 Tonner er sluttet fra Saigon og/eller Kolsichang til Vestindien til omkring 50/-.

Kerner fra Madraskysten indikerer 42/- til U.K./Cont., og fra Vizagapatam kan placeres Tonnage for Erts til omkring 33/- til U.K.

De europæiske Markeder er ogsaa tilfredsstillende. Fra Sortehavet er Russerne aabne for Tonnage for Kul til Staterne og St. Lawrence, til sidstnævnte Destination er iøvrigt betalt 23/-, men Mangel paa Tonnage begrænser Forretningerne. Middelhavet betaler stadig gode Rater, og fra Saloum er der betalt den gode Rate af 51/- Basis Rotterdam.

Trælastmarkederne er uden større Udsving. Raterne ligger omkring 20/- til 22/6d. over Minimalraterne fra Østersøen.

Kul fra England til Danmark betaler omkring 7/- for 3,500 Tonner med hurtig Losning.

Der er stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis, saavel for længere Perioder, som for enkelte Trips. Af Ugens Slutninger skal nævnes, 2 Motorskibe, Levering Japan via Nordpacific, Tilbagelevering Australien 10/6d., 8,600 Ts. Damper, Levering og Tilbagelevering U.K./Cont., one Far East round, 9/-, 9,200 Tonner Damper, Levering USNH., 5/6 Maaneder, Tilbagelevering U.K./Cont., 10/-.

Vestindia Markedet er roligt. Raten ligger omkring \$2.25 for 4,000 Tonner for 3/4 Maaneder.

blive rigelig Kajplads for de mange nye Virksomheder, som man haaber vil rejse sig ved Danmarks eneste isfri Havn. En Bassin-Dybde paa indtil 10 m vil tillade meget store Dampere at løbe ind i den nye Havn. Der vil desuden blive omfattende Anlæg for Oliekanter, og de i Forvejen store Olieanlæg, der findes i Fredericia, vil blive betydeligt udvidet.

East Asiatic Rubber Estates

Udsigterne for de danske Plantage-Interesser paa Malakka-Halvøen tegner sig i Aar i lyst. Nylig deklarerede et af Østasiatisk Plantage Kompagnis Datterselskaber, Mount Austin (Johore) Rubber Estates en Udbytteforhøjelse fra 2½ til 6 pCt., og nu meddeles det, at et andet Datterselskab, East Asiatic Rubber Estates sætter Udbyttet op fra 5 til 7½ pCt.

Nettoforløjnen er vokset fra 45,000 Pund til ca. 70,000 Pund Sterling. Til Aktionærernes Udbytte medgaar 60,000 Pund, til Reservernes henlægges 5000 Pund, og Overførslen forøges med 5000 Pund til 25,000 Pund.

Aarets Gummihøst har været meget nær den samme som i Fjor, nemlig i Vægt 3,2 Millioner engelske Pund, men det er en væsentlig bedre Gennemsnitspris, man har opnaaet, nemlig 9³/₁₆ Pence pr. Pund Gummi mod 6,42 Pence pr. Pund i Fjor.

Generalforsamlingen afholdtes i London den 27. ds.

Havnefogeder til Aarsmøde

De danske Havnefogeder samles Søndag den 8. August til deres Aarsmøde, der denne Gang finder Sted i Assens. Paa Dagsordenen staar forskellige faglige Spørgsmaal, som ønskes løst.

Havneudgifter i Frankrig

The Baltic & International Maritime Conference meddeler, at Afgifterne i de franske Havne, beregnet efter Kvantiteten og indladet eller lossat Last — ifølge en Forordning af 9. Juli — er forøget med 30 Procent. Derimod er den paa Nettotonnagen beregnede Afgift uforandret for Skibe i europæisk Fart, medens den for Skibe i oversøisk Fart er forhøjet fra 1 til 1,50 Francs pr. Netto-registerton.

Endvidere er Lodsafgifterne i de franske Havne blevet forøget med 20—30 pCt.

Tyskland og Hvalfangsten

Tyskland arbejder paa en stærk Ekspansion med Hensyn til Fremskaffelsen af Hvalolie gennem egne Ekspeditioner, egne Kogierier o. s. v. — En tysk Kemiker, Dr. Fauth, Wiesbaden, udtalte paa en nylig afholdt Kongres i Frankfurt, at Hvalfangsten er i Øjeblikket Tysklands eneste Koloni, og at man fra tysk Side vil sætte meget

ind paa at udnytte de Chancer, der foreligger der, bl. a. gennem ny, særdeles effektive Udnyttelsesmetoder overfor Hvalernes Spæk og Kød.

Engelske Oplægninger

Fra engelske Rederes Side meddeles, at der ved Udgangen af Juni Maaned kun var oplagt 47 engelske Skibe med en Tonnage paa 61,225 Tons. I Sammenligning med Tallene for Udgangen af Marts i Aar er det en Formindskelse af 29,120 Tons. Den 30. Juni 1938 var der oplagt over 200 Skibe i England med et Deplacement af 440,994 Tons.

Polens Kuleksport i Juni Maaned

De fra Polen i Juni Maaned d. A. eksporterede Kwanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var:

	i 1000 Tons
Østrig	49
Ungarn	1
Czekoslovakiet	2
Sverige	235
Norge	36
Danmark	39
Finland	28
Letland	24
Frankrig	147
Belgien	64
Holland	38
Schweiz	12
Italien	144
Grækenland	17
Malta	6
Algier	14
Ægypten	20
Øvrige Afrika	14
Argentina	46
Brasilien	6
Andre Lande	1
Bunkerkul	134
Ialt	1.077
Danizg	22
Ialt	1.099

Den nye Radiostation ved Blaavand

I April Maaned bevilgede Staten et Beløb paa 250,000 Kr. til Opførelse af en ny Radiostation ved Blaavand, og i disse Dage er de indledende Jordarbejder blevet paabejndt.

Den gamle Blaavand Radio, som Post- og Telegrafvæsenet oprindeligt overtog fra Fyrvæsenet, er i Aarenes Løb undergaaet en Del Moderniseringer — saaledes blev der for et halvt Aar siden indrettet Radio-Telefoni — men med den øgede Skibs trafik og den stadigt voksende Anvendelse af Radio ombord paa Skibene har det ofte været vanskeligt for Stationen at overkomme de Krav, der blev stillet til den. For et Aars Tid siden laa derfor Planerne til en ny og fuldt ud tidssvarende Radiostation færdig, saaledes at man umiddelbart efter, at Statstilskudet var bevilget, kunde gaa i Gang med de nye Bygninger. Man regner med at være færdig saaledes, at man er klar, før Efteraarstormene bryder løs.

Oversigt

Blandt de mange Oversigter med Hensyn til Skibsfartens Stilling rundt om i Verden kan der være Grund til at notere nogle Linier fra National City Bank of New Yorks Julioversigt. Den begynder saaledes:

I Løbet af det sidste Aar har Situationen for Skibsfart Verden over forandret sig. Væsentlig som Følge af den betydeligt øgede Transport af Varer, særlig Raastoffer, er den overflødige Tonnage efterhaanden taget i Brug, og nu er der kun lidt brugelig Tonnage ledig.

Paa nogle Fragtruter er Varetransporten vokset udover Rekorden fra Aarene før Depressionen. For Eksempel er i det fjerne Østen Ladninger af gammelt Jern (der ofte sejles mod Dækning af Omkostninger for at bruges som Ballast) blevet refuseret for at give Plads for mere indbringende Last. Japanske Staal-Afskibere rapporteres at have tilbudt tre Gange Standard-Fragten. Lignende Tilstande hersker paa Ruterne fra Sydafrika til De forenede Stater og paa Ruterne fra Europa til La Plata og Australien. Indgaaende Fragt til New York er betydelig større end sidste Aar, amerikanske Passagerrejser er tilltaget, og der er overfyldt til Afsejlingerne i Sommermaanederne. Skibsfartens forbedrede Udsigter og Spekulationen i en europæisk Krig genspejles i de bedre Priser for gamle Skibe, som skifter Ejere.

Større Trafik af Gods og Passagerer er vigtig, ikke blot

som Vidnesbyrd om voksende Verdenshandel, men ogsaa fordi Skibsfarts-Indtægterne udgør en vigtig Post paa Betalingsbalancen for Storbritannien, Nederlandene, Norge, Grækenland og andre Lande.

Flere Svin til England i Juli—August

For Perioden fra 25. Juli ti 25. August har Danmark ligesom de andre Lande, der leverer Bacon til England, faaet tildelt et ekstra Baconkontingent. Det drejer sig om 7697 cwt., svarende til ca. 7000 Stk. Svin.

Frankrigs Handels-Balance

Den samlede Indførsel i 1. Halvaar i Aar udgjorde 20,282 Millioner Francs eller en Stigning paa 8,333 Millioner Francs i Sammenligning med det tilsvarende Tidsrum i Fjor. Udførselen havde en Værdi af 11,035 Millioner Francs, hvilket er 3,830 Millioner mere end i Fjor.

Dansk Korn af ny Høst

Handelen med dansk Korn af ny Høst er nu ved at komme i Gang. Foreløbig er der dog naturligvis kun handlet Smaapartier, og de seneste Dages mere ustadige Vej, der gør det lidt mere usikkert, hvornår Høsten kan begynde, har svækket Interessen for forøget Omsætning i dansk Korn.

De Priser, der hidtil er opnaaet, ligger — for August-Leveringer — for Rug paa ca. 20 Kr., og for Hvede — til September—Oktober-Leveringer — paa ca. 19½ Kr., i begge Tilfælde pr. 100 kg og beregnet c. i København. For Rugens Vedkommende svarer Prisen paa dansk Rug ret godt til, hvad der i Øjeblikket forlanges for udenlandsk. Priserne paa dansk Hvede ligger lidt lavere end for udenlandsk Hvede.

Seinens Spærring

Et stærkt Opbud af Mobilgardister og Matroser har afbrudt den Spærring af Floden, som de strejkende Lægtførere havde etableret paa Seinen ved Rouen. Det kom ikke til Sammenstød. Der er endnu ikke taget Skridt til at afbryde Spærringen paa Seinen nord for Paris.

Erstatning for „Victoria“

En Kollision fandt, som meddelt, 12. Juni Sted mellem De Forenede Kulimportørers Dampner »Victoria« og den engelske Dampner »Courmount« ud for Spurnhead i Yorkshire. Besætningen blev reddet, men faa Dage senere væltede »Victoria« helt rundt.

Under Søforhøret i København erklærede Kaptajn H. I. Kiilsgaard, at Vejret havde været klart og fint, og man havde i længere Tid observeret »Courmount«, der havde Vigepligt. Englænderen gjorde ogsaa Forsøg herpaa, men forsent, og »Victoria« blev ramt midtskibs, saaledes at det kæntruede. »Victoria«, der var paa Rejse fra Immingham til Rouen med Kul, var paa 1160 Netto-Register-Tons.

Dampskibsselskabet D.F.K. som Reder for »Victoria« meddeler nu, at Rederiet for »Courmount« uden Proces har indrømmet Skylden for denne Kollision.

Denne Indrømmelse er ikke alene en Oprensning for Kaptajn Kiilsgaard paa »Victoria«, som personlig var paa Broen, da Kollisionen skete, men det betyder ogsaa en Tilførsel af udenlandsk Valuta til Landet, idet »Victoria«s Assurandører nu vil faa det meste af deres Tab godtgjort af den engelske Reders Assurandører.

Trafikken i Gdynia Havn

Opgørelsen over Vareomsætningen i Gdynia Havn for første Halvaar 1937 viser ialt 4,342,876 Tons, hvilket er 733,792 Tons mere end i første Halvaar 1936, eller en Stigning paa 20,3 pCt. Den søværts Indførsel er steget fra 549,353 Tons til 880,971 Tons, altsaa med 60 pCt., medens søværts Udførselen er vokset fra 3,059,732 Tons til 3,461,905 Tons eller med 13 pCt. Den største Stigning i Indførselen falder paa gammelt Jern, Malm og Brændselsstoffer, medens den stærkeste Stigning i Udførselen falder paa Kul, Koks, Brænde, Jernbaneskinner, Flæsk, Kød og Ammoniumsulfat.

Næstved Kul- og Kokskompagni

Næstved Kul- og Kokskompagni afholdt i Lørdags sin ordinære Generalforsamling med Sædfører Joh. H. Clausen som Dirigent. I Lighed med forrige Aar udbetales 5 pCt. i Dividende. Ved Valgene genvalgte Konsul Willh. Smith til Bestyrelsen, ligesom Selskabets statsautoriserede Revisor genvalgte. Aktiekapitalen er fra 1. August d. A. forhøjet med 150,000 Kr. til 360,000 Kr.

Efter Generalforsamlingen besigtigede Bestyrelsen og Aktionærerne Anlægene paa den nye Havn, hvor Arbejdet

med Kontorbygningen og Koks- og Kulsiloerne skrider stærkt frem. Den store, nye 4 Tons Kran blev demonstreret i Virksomhed og viste sig at arbejde fuldt tilfredsstillende.

Sveriges Udenrigshandel

Den svenske Udenrigshandel fortsætter sin livlige Opgang. Nedenstående Tal viser Handelsbalancens Stilling i første Halvdel af de tre sidste Aar.

	Mill. Kr.	Import	Eksport	Importoverskud
1935	676	571	105	
1936	756	658	98	
1937	997	841	156	

Udviklingen har medført et stigende Importoverskud, men der er dog Udsigt til, at dette vil blive udjævnet i Aarets 2. Halvdel. Importvarepriserne Stigning synes efter Svenska Handelsbankens Prisindeks foreløbig at være bragt til Ophør, hvorimod Eksportvarepriserne har fortsat deres Opgang i Juni Maaned, bl. a. som Følge af stigende Priser paa Trævarer.

PERSONALIA

60 Aar

Skibsmaalingsassistent, Kaptajn G. M. Mathiasen, der i mere end 25 Aar har været ansat under Statens Skibstilsyn, fyldte Søndag 60 Aar.

Kaptajn Mathiasen, der i sin Ungdom sejlede paa Langfart, er kendt i alle Søfartskredse, ikke mindst paa Grund af det store Antal Skibe, han har opmaalt herhjemme og i Udlandet.

Dødsfald

En gammel Redningsmand, fhv. Baadmand, *Jorgen Vang Jensen*, Stenbjerg i Thy, er afgaaet ved Døden, næsten 89 Aar gammel. Han var Baadmand i Stenbjerg fra Oktober 1894, til han tog sin Afsked. I de 18 Aar, han var ansat ved Redningsvæsenet, deltog han i Redningen af 96 skibbrudne.

Dødsfald

80 Aar gammel er Skibsbygningsdirektør *N. C. Hansen* afgaaet ved Døden. Han havde i flere Aar levet stille og tilbagetrukket i sit Hjem i Hellerup, men før den Tid var han et kendt Navn indenfor Skibsbygningsindustrien baa- de her og i Udlandet.

N. C. Hansen var født i Svendborg, hvor Faderen var Skibsbygger, og han blev uddannet her i Landet, hvorefter han kom til Flensborg Skibsværft, hvor han var i 17 Aar. Derfra kom han til Burmeister & Wain, hvor han var Underdirektør, men i 1905 blev han teknisk Direktør ved A. C. Rickeners Skibsværft i Bremerhafen. Ved denne verdenskendte Virksomhed havde han sin Gerning som en højt anset Tekniker, indtil han for nogle Aar siden lagde op og tog tilbage til Danmark.

POSITIONSLISTE PR. 28. JULI 1937

A

s.s. *Aalborg* pass. Kbhvn. 27.7.
s.s. *Aaro* afg. Rotterdam 9.7. til Lisbon.
s.s. *Aase* ank. Goole, 22.7.
m.t. *Aase Mærsk* pass. Bermuda 16.7.
s.s. *Absalon* ank. Kbhvn. 18.7.
m.s. *African Reefer*, ank. Kbhvn. 28.6.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hongkong 22.7. til Shanghai.
s.s. *Agnete* ank. Rouen 20.7.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Mumbles 16.7. udg.
s.s. *Alabama* ank. Svendborg 25.7.
s.s. *Alf* afg. Leith 22.7. til Kbhvn.
s.s. *Alfa* pass. Cavaciro 17.7.
s.s. *Algarve* afg. Catania 26.7. til Messina.
s.s. *Alice* ank. Ystad 22.7.
m.s. *Almena* afg. New York 8.7. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 20.7. udg.
s.s. *Alssund*, Andersen, afg. Buenos Aires 10.7.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Champerico 19.7. til Los Angeles udg.
m.s. *American Reefer* pass. Dungeness 16.7.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Corpus Christi 12.7.
s.s. *Anna* pass. Spurn Hd. 21.7. indg.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Kobe 21.7.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Christobal 23.7. til Los Angeles udg.
s.s. *Anne* pass. Gibraltar 23.7.
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 18.7. til River Plate.
m.s. *Arizona* ank. Villa Constitucion 24.7.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Guira 23.6.
m.s. *Ashjorn*, Bjark, pass. 48° 13' N. — 164° 14' Ø. 21.7. p. R. t. Port Townsend.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Los Angeles 20.7.
s.s. *Aslaug* afg. Grimsby 21.7. til Vejle.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Port Alberni 20.7.
s.s. *Astra* ank. Port Talbot 9.7.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Gdynia 21.7. til Bordeaux.
m.s. *Australian Reefer* afg. Basse Terre 18.7. til Dieppe.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Los Angeles til Osaka 19.7. udg.
s.s. *Avance* afg. Leith 22.7. til Methil.

B

s.s. *Belgien* afg. Sunderland 23.7. til Kbhvn.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Wilmington 16.7.
s.s. *Bergenus* afg. Bergen 26.7. for nordgaende.
s.s. *Bertha* afg. Middelsbro 20.7.
s.s. *Bes* pass. Brunsbüttel 26.7.
s.s. *Betty* afg. Brest 19.7.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Archangel 14.7.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Archangelsk 26.7.
s.s. *Birgitte* afg. Riga 13.7.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Kbhvn. 21.7.
s.s. *Bodil* ank. Sevilla 15.7.

m.s. *Boringia*, Væring, pass. Perim 22.7. p. R. t. Colombo udg.
m.s. *Bornholm*, Haurc-Petersen, afg. Baltimore 18.7. til River Plate.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 24.7.
s.s. *Brasilien* afg. Lissabon 24.7. til Kbhvn.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Rio de Janeiro 4.7.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Albany 25.7.
s.s. *Britta* afg. Mantyluoto 19.7.
s.s. *Brosund*, Bundesen afg. Härnösand 17.7. til Norfolk, Va., pass. Kbhvn. 20.7.
s.s. *Brynhild* ank. Danzig 21.7.

C

m.s. *California* afg. Goteborg forv. 27.7. til Santos.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Hull 25.7. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Dungeness 21.7. vestg.
s.s. *Carmen* pass. Ushant 16.7.
m.t. *Caroline Mærsk* ank. Hamburg 21.7.
s.s. *Charkow* afg. Catania 26.7. til Sousse.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. New York 21.7.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Geelong til Las Palmas 25.7. hjg.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Canary Is. 21.7.
s.s. *Chr. J. Kampmann* pass. Lodingen 21.7. sydg.
m.s. *Chr. Holm* afg. Tabagena 22.7. til Montreal.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen ank. Montreal 10.7.
s.s. *Christiansborg* pass. Scilly Islands 18.7.
s.s. *Cimbria* ank. Danzig 23.7.
ss. *Clara*, Johansen, pass. Kbhvn. 23.7. p. R. t. Southampton.
s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 20.7. til Gedser.
m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Fremantle 17.7.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Immingham 12.7.
s.s. *Cyril*, Farup, forv. afg. Ayr 29.7.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 27.7.
s.s. *Dagmar* ank. Honfleur 19.7.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbüttel 23.7. p. R. t. Bremen.
s.s. *Dania* ank. Ostende 25.7.
m.s. *Danmark* afg. Talara 12.7. til Santos.
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Sucz 25.7. til Jaffa/Tel Aviv hjg.
s.s. *Delaware* afg. Oslo 15.7. til Portland, Me.
s.s. *Dorrit* ank. Malmø 20.7.

E

s.s. *Ebro* afg. Ghent 26.7. til Antwerpen.
s.s. *Ebro* ank. Antwerpen 27.7.
s.s. *E. M. Dalgas* afg. Leningrad 21.7.
s.s. *Edith* ank. Las Palmas 19.7.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Kbhvn. 14.7.
s.s. *Effie Mærsk* ank. Svendborg 9.7.
s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 27.7. til Aalborg.
m.s. *Egyptian Reefer* ank. San Francisco 20.7.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27.7.37

LONDON	22,40	MADRID	43,00
NEWYORK	460,50	AMSTERDAM	248,55
BERLIN	181,25	STOCKHOLM	116,65
PARIS	16,95	OSLO	112,70
ANTWERPEN	75,90	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	103,60	PRAG	15,85
ROM	23,95	WARSAWA	85,75

m.s. *Eleonora Mærsk* ank. San Pedro 15.7.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Hammerfest 23.7.
 s.s. *Elisabeth* ank. Riga 19.7.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Antwerp 21.7. til Alexandria.
 s.s. *Ellen* ank. Karlskrona 18.7.
 s.s. *Ellensborg* ank. Horsen 27.7.
 s.s. *Else* ank. Thames 19.7.
 s.s. *Emanuel* afg. Soroka 15.7. til Boston.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Sydney N.S. 12.7.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Aruba 12.7.
 s.s. *Energi* ank. Cowes 21.7.
 s.s. *England* ank. Helsingør 22.7.
 s.s. *Enigheden* ank. Goole 23.7.
 s.s. *Erik Boye* ank. Archangel 13.7.
 s.s. *Erindring* afg. Plymouth 23.7. til Sørnas.
 s.s. *Erna* afg. Gibraltar 8.7. til Pointe-a-Pitre.
 m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Ester* ank. Savona 20.7.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Delfzijl 23.7.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Archangel 24.7. til Portishead.
 s.s. *Estrid* pass. Havre Rds. 25.6. p. R. t. Fort de France.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. København 8.7.

F

m.s. *Fano* ank. Eyrabakka 20.7.
 s.s. *Finland* ank. Kbhvn. 14.7.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Southampton 26.7. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Hull 22.7.
 s.s. *Frankrig* afg. Kbhvn. 21.7. til Gdynia.
 s.s. *Fredensborg* ank. Hartlepool 24.7.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Archangel 26.7.
 s.s. *Freya* ank. Wiborg 9.7.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 20.7.
 s.s. *Frode* ank. Pensacola 24.7.
 s.s. *Fylla* pass. Dunnet Hd. 22.7. østg.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 26.7.
 s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 26.7. til Gdynia.
 s.s. *Gerd* pass. Prawle Point 11.7. p. R. t. Port Talbot.
 s.s. *Gerda* pass. Brunsbuttelt 20.7.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Fredericia 26.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Cristobal 21.7.
 s.s. *Gorm* ank. Frederikshavn 19.7.
 s.s. *Grete* pass. Brunsbuttelt 20.7. p. R. t. Klaipeda.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Yokohama 12.7. til New York.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Boston 20.7.
 s.s. *Gudena* afg. Archangel 18.7.
 s.s. *Gudrun* ank. Archangel 14.7.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Nørre Sundby 15.7.
 s.s. *Gunhild* afg. Hamburg 17.7. til Irland.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Quebec 15.7.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 8.7. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* ank. Hull 12.7.

H

s.s. *Hafnia* ank. Blyth 25.7.
 s.s. *Halfdan* ank. Kbhvn. 26.7.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Færingehavn 25.7.
 s.s. *Hanne* afg. Hull 16.6.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 27.7. til Stettin.
 s.s. *Hans Broge* pass. Helsingør 23.7. sydg.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Galveston 10.7.
 s.s. *Harald* ank. Kbhvn. 24.7.
 s.s. *Harriet* ank. Oslo 19.7.
 s.s. *Helene* ank. Rouen 11.7.
 s.s. *Helga* pass. Flores 20.7.
 m.s. *Hemming Mærsk* pass. Ushant 16.7. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Hull 21.7.
 m.s. *Herdis* pass. Helsingør 23.7. nordg.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Aalborg 20.7.
 s.s. *H. H. Petersen* ank. Goole 24.7.
 s.s. *Hilde* pass. Helsingør 16.7. p. R. t. Hull.
 s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 23.7.
 s.s. *Holland* afg. Kbhvn. 21.7.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Cardiff 14.7.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Dungeness 25.7. p. R. t. Genoa udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Leningrad 21.7.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Cardiff 22.7. til Pt. Lyautey.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Skagen 20.7. p. R. t. Grimsby.
 s.s. *Inger* ank. Riga 19.7.
 s.s. *Inger Toft* ank. London 25.7.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Archangelsk 22.7.
 m.s. *Ireland*, Meinertz ank. New York 24.7.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Kbhvn. 26.7. til Danzig.
 s.s. *Ivar* afg. New York 15.7. til Oslo.

J

s.s. *Jacob Mærsk* ank. Cardiff 16.7.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 23.7. p. R. t. Sarpsborg.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Miami 15.7.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. København 11.7.
 s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 26.7.
 s.s. *Jenny* ank. Gdynia 21.7.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Safi 15.7.
 s.s. *Johanne* ank. Horsens 20.7.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. St. John's Nfl. 13.7.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 25.7.
 s.s. *Jonna* afg. Rio de Janeiro 7.7.
 s.s. *Juliana* pass. Dungeness 17.7. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Jutta* ank. Wiborg 19.7.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Marseilles 24.7. til London hjg.
 s.s. *Jytte* afg. Newport 12.7. til Malaga.
 s.s. *Jægersborg* ank. Immingham 24.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Tonny Charente 24.7.
 s.s. *Karen* ank. Aarhus 19.7.
 s.s. *Karen Toft* ank. Hull 17.7.
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 17.7.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 26.7.
 m.l. *Katrine Mærsk* pass. Panama 12.7.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Hirtshals 20.7. vestg.
 s.s. *Kentucky* i Time Charter.
 s.s. *Kirsten* pass. Spurn Hd. 21.7. p. R. t. Frederikshavn.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Manchester 14.7.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Tendal, ank. Hull 20.7.
 s.s. *Knud* afg. Kbhvn. 24.7. til Garston.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Hartlepool 21.7.
 s.s. *Knut* ank. Trångesund 18.7.
 s.s. *Kongea* afg. London 23.7. til Kerteminde.

L

s.s. *Laila* ank. New York 21.7.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. København 24.7.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Dakar 13.7.
 s.s. *Laura* afg. London 21.7. til Antwerp.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Alexandria 16.7.
 s.s. *Lexa Mærsk* pass. Barry 16.7. udg.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Istanbul 18.7. til Odessa.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Hamburg 25.7. til Archangel.
 s.s. *Lillian* ank. Bordeaux 20.7.
 s.s. *Lilleborg* pass. Kbhvn. 24.7.
 s.s. *Lily* afg. Husum 17.7.
 s.s. *Linda* ank. Kotka 20.7.
 s.s. *Lise* afg. Archangel 4.7.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Preston 24.7.
 s.s. *Lotte* pass. Gibraltar 3.7.
 m.s. *Louisiana* afg. Santos 14.7. til Madeira.
 m.s. *Lundby*, Lund, ank. Turks Islands 25.7.
 s.s. *Lynæs* pass. Lands End 27.7.

M

s.s. *Magnus* afg. Tallinn 26.7. til Riga.
 s.s. *Maine* afg. Aalborg 26.7. til Norfolk, Va.
 s.s. *Maja* pass. Helsingør 12.7.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Hull 23.7. hjg.
 s.s. *Marie Toft* ank. Frederikshavn 15.7.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Gdynia 25.7.
 s.s. *Margrete* ank. Blyth 19.7.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 26.7.
 s.s. *Marianne* ank. Dublin 17.7.
 m.l. *Marie Mærsk* ank. N. Waterweg 21.7.
 m.s. *Marocco* afg. Algier 26.7. til Tunis.
 s.s. *Manna* afg. Callao 12.7.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Kbhvn. 18.7.
 s.s. *Marx* afg. Tyne 20.7.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 11.7. til Santos.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. London 23.7. til Murmansk.
 s.s. *M. C. Holm* afg. Hampton Rds. 12.7. til St. Thomas.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Penang 24.7. til Colombo hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 16.7. til Antwerp.
 s.s. *Mette* afg. Kapstaden 24.6.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 12.7.
 s.s. *Minsk* afg. Antwerpen 24.7. til Alexandria.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen ank. Tyne 19.7.
 s.s. *Najaden* pass. Ushant 22.7.
 s.s. *Nancy* pass. Spurn Hd. 23.7. indg.
 s.s. *Nerma* afg. Stockholm 20.7.
 s.s. *Nevada* ank. Buenos Aires 23.7.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Suez 12.7.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 8.7.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Manchester 20.7.
 s.s. *Niobe* ank. Aalborg 9.7.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Dunball Wharf 23.7.
 s.s. *Norco* pass. Lodingen 22.7. sydg.
 m.s. *Nordbo* ank. Eastham 17.7.
 s.s. *Nordborg* ank. Kemi 22.7.
 s.s. *Nordby* ank. London 23.7.
 m.s. *Norden* afg. Aberdeen 9.7. til Yokohama.
 m.s. *Nordfarer* afg. Saigon 15.7. til Cuba.
 m.s. *Nordhavet* afg. New York 14.7. til Galveston.
 m.s. *Nordhval* afg. Everett 20.6. til Table Bay.
 m.s. *Nordkap* afg. Philadelphia 26.6. til Montevideo.
 s.s. *Nordlys* afg. Rosario 22.6. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. Shanghai 23.7. til Los Angeles.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Para 23.7.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 27.7.
 s.s. *Olga* ank. Ymuiden 22.7.
 s.s. *Olaf* ank. Antwerpen 23.7.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Frederikshavn 10.7.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. afg. Three Rivers 26.7.
 m.s. *Oregon* ank. Kbhvn. 13.7.
 s.s. *Orion* afg. Newport News 17.7.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Malmø 25.7.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Archangel 9.7.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Dungeness 21.7. østg.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Buenos Aires 19.7.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Chefoo 25.7. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 27.7.
 s.s. *Paula* ank. Rouen 21.7.
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, ank. Nakskov 20.7.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Philadelphia 21.7. til Norfolk.
 s.s. *Polly* ank. Trångsund 21.7.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Kbhvn. 27.7. til Hammerhavn.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Leningrad 23.7.

R

s.s. *Randi* ank. Nordenham 22.7.
 s.s. *Riga* pass. Kieler Kanalen 27.7. p. R. t. Groningen.
 s.s. *Rigmor* pass. Dunnet Head 13.7.
 s.s. *Rikke* ank. Kbhvn. 12.7.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 25.7.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Hammershus 22.7. vestg.
 s.s. *Robert* afg. Gdynia 20.7.
 m.s. *Robert Mærsk* pass. Singapore 7.7.
 s.s. *Rosenborg* pass. Ushant 25.7.

S

m.s. *Sally Mærsk* pass. Sabang 13.7.
 s.s. *Saga* afg. Stettin 27.7. til Kbhvn.
 s.s. *Scandia* ank. Bandholm 26.7.
 s.s. *Scotia* ank. Bremen 25.7.
 s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 24.7. til Antwerpen.
 s.s. *Sessa* ank. Balbao 22.7.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Nakskov 19.7.
 s.s. *Signe* ank. London 23.7.
 s.s. *Sigrid* ank. Vasa 17.7.
 s.s. *Sigrun* ank. Aarhus 24.7.
 s.s. *Silkeborg* pass. Kbhvn. 22.7.
 s.s. *Skagerak* afg. Sunderland 23.7. til Hornefors.
 s.s. *Skandia* afg. Tunis 13.7. til Aruba.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Calais 22.7. til Riga.
 s.s. *Skjold* afg. Dunkirk 26.7. til Kbhvn.
 s.s. *Skodsborg* pass. Fairisle 26.7.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbh. 26.7. til Gdynia.

Dampere i Hvidehavsfarten

Bunkrer i HARSTAD
hos KRISTIAN HOLST

Kapacitet 100 Tons pr. Time

Ingen Havneavgift . Ingen Lodspenge . Inlet
Klareringsgebyr . Ingen Overtidsbetaling

Telegramadr.: Kulholst.

Flojtesignal: — — (2 lange)

s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Kbhvns. Rhed. 25.7.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Suez 20.7.
 s.s. *Sophie* pass. Kbhvn. 20.7.
 s.s. *Stadion II* ank. Randers 27.7.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Birkenhead 24.7.
 s.s. *Stella* pass. Brunsbüttel 20.7.
 m.s. *Stensby*, Eggert, afg. Nauru 13.7. til Kotka.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Baltimore 21.7.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Hamina 23.7.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Rotterdam 15.7.
 s.s. *Svanhild* afg. New York forv. 27.7. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* afg. Danzig 26.7. til Kbhvn.
 s.s. *Svava* afg. Danzig 24.7. til Manchester.
 s.s. *Svend Pii* ank. Dakar 10.7.
 s.s. *Soborg* afg. Danzig 26.7.

T

s.s. *Taarholm* afg. Swansea 26.7. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Yokohama 26.7.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Francisco 15.7.
 s.s. *Teddy* ank. Riga 20.7.
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Brunsbüttel 27.7. til Bartry.
 s.s. *Tekla* pass. Spurn Hd. 23.7. udg.
 s.s. *Tennessee* afgik New Orleans 21.7. til Norfolk, Va.
 s.s. *Thyra* afg. Aalborg 22.7. til Leith.
 m.s. *Thyra S.* afg. Leith 22.7. til Aalborg.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 27.7.
 m.s. *Tongking*, Berg, pass. Galle 20.7. p. R. t. Singapore udg.
 s.s. *Tove* afg. Kbhvn. 21.7. til Danzig.
 s.s. *Tovelil*, Bang, Timecharter, U. S. A.
 s.s. *Transporter* pass. Hirtshals 21.7. vestg.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Selby 27.7. til Methil.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 27.7.
 s.s. *Tula* ank. Dunkirk 27.7.
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 23.7.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Stugsund 26.7.

U

s.s. *Uffe* ank. Manchester 23.7.
 s.s. *Ulla* pass. Ekvalor 13.7.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Kaskø 17.7. til Methil.
 s.s. *Uramienborg* ank. Yawala 16.7.

V

s.s. *Valborg* pass. København 9.7.
 s.s. *Vendia* ank. Le Havre 25.7.
 s.s. *Venus* ank. Drammen 18.7.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Spurn Hd. 22.7. p. R. t. Karrebæksminde.
 s.s. *Viborg* ank. Tunis 26.7.
 s.s. *Viola* pass. Spurn Head 15.7. p. R. t. Korsør.
 s.s. *Virginia* afg. Rio 24.7. til Madeira.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. London 26.7.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Garston 21.7. til Ayr.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, fung. Spelmann ank. Danzig 26.7.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 26.7.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Frederikshaab 24.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

ARBEJDSGIVERE**OG FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af en betryggende forsikringsmæssig Pensionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN**AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 28 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere

Brug **Holzappel's International** Skibsfarver til INDEN- OG UDENBORDS **DANSK ARBEJDE**

INDR. VARE-MERKE

Sl. Annæplads 16. Telefon **5801**. København K.

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 38**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH»

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSENBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
BriketterSkibsklarering
Kommission**HELINGØR**Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt" Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24380 (8 lines)
Vinkco

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

O. SWANLJUNG

Etableret 1803

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Similuoto & Kalajokki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienstschlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. **EKLOEF, YXPILA**

Alle Sjøfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. OY**SKIBSMÆGLERE****BEFRAGNING, ASSURANCE & SPEDITION****YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)**og **MÖLLERSVIK & HIMANGO**

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: **Jørgen A. Rasmussen, København****CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

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

Medlemmer af

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Sinclair
»OPALINE« og »UNEX«

Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARITIME
OLIER**
**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE
PAA FJERDE AAR

BRUG KUN
»SINCLAIR«
SMØREOLIER

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS
VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

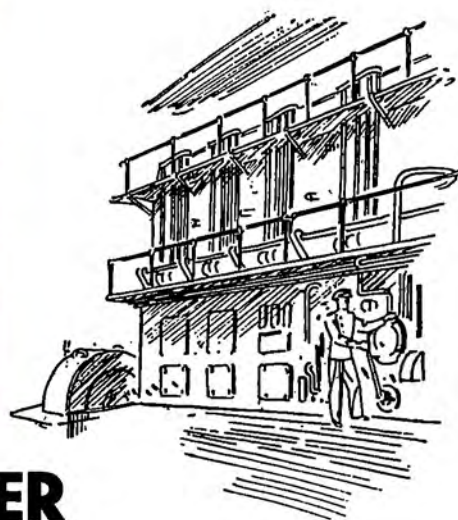
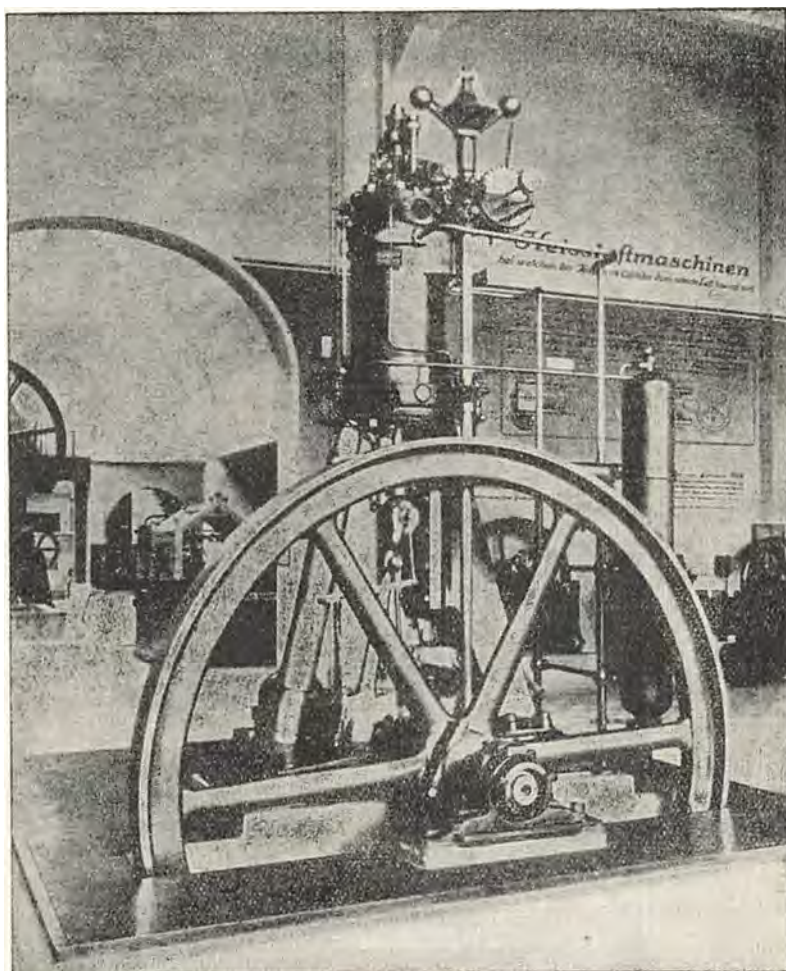


Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Opstiftet 1899
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

50% TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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



GARGOYLE MARINE OLIER

beskytter alle Dieselmotorens Dele

Det var Vacuum Oil Company's Smøreoliespecialister, der bidrog til den første Dieselmotors Sukces ved at fremstille en Olie, der kunde modstaa de høje Tryk og Temperaturer.

71 Aar, tilbragt med at løse Smøreproblemer af enhver Art over hele Verden, har givet Vacuum Oil Company's Ekspertter en uhyre Erfaring, der har muliggjort Fremstillingen af Gargoyle Marine Olierne med de vægtige Fordele:



- Bedre Beskyttelse af Maskineriet
- Større Sikkerhed i Driften
- Færre Reparationsudgifter
- Mindre Forbrug

— og saa leveres de i samme ensartede Kvalitet Verden over

GARGOYLE MARINE OLIER

Vacuum Oil Company A/s, København

Smøreoliespecialister

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 32

TORS DAG 5. AUGUST 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

I FORVENTNINGENS TEGN

Det er mærkeligt at se, hvor hurtigt Verden tilpasser sig nye Forhold. Med et Skuldertræk mindes de fleste vel nu de Dage for ikke saa længe siden, da den franske Statsmand Briand spaaede Europas forenede Stalers Opstaaen. Verden har forlængst sagt Farvel til den Slags Ideer. Hvad man nu interesserer sig for, er Handling. Der sker noget i Verden nu. Der handles i Spanien og i Østen. Byer brændes ned, og hvem kan slukke Ilden? Der er nok til at puste til den.

Det nytter ikke at forsøge at regne ud, hvordan det vil gaa. Der er intet Facit at se hen til. Saa meget synes dog givet, at saalænge de skarpe Modstandere i Spanien har lige stærke Kræfter, er en Tilbagevenden til fredelige Forhold udelukket.

Hvad der vil ske, er det store Spørgsmaal. Hvordan vil de økonomiske Forhold udvikle sig? Kan man regne med en stadig Højkonjunktur, og hvis ikke, hvad saa? Skal vi opleve nye Sammenbrud — der muligvis kan forhindre en truende Krig eller maa de følge efter den?

Der er intet andet at gøre end at vente. En almindelig Rastløshed synes at have grebet en Verden, hvor alle venter paa det uventede.

SITUATIONEN I ØSTEN

Situationen ændrer sig Dag for Dag, og det er vanskeligt blot et Døgn forud at spaa, hvad der vil ske i Østen. Det eneste, der foreløbig i det mindste synes at kunne noteres med Sikkerhed — og med Tilfredshed — er, at Konflikten er lokaliseret til Østen. Japanerne synes ganske vist stadig at være meget aggressive, og de er overhovedet alt andet end tilbøjelige til at lytte efter Raad udefra, navnlig ikke fra Amerika. Det store Spørgsmaal er, om Kina, i det Øjeblik, Chiang-Kai-Shek har givet frit Løb og aabnet for alle Sluser, ikke vil danne en saa kompakt Modstand, at Japanerne dog vil komme til kort og navnlig om dette ikke vil indebære farlige Konsekvenser, idet man intet ved om Sovjetruslands Planer i det fjerne Østen i Øjeblikket. Saa meget synes i alle Tilfælde at være sikkert, at man indenfor Sovjet følger Begivenhederne med spændt Opmærksomhed, og at man der navnlig har Øjnene rettet mod Japans Ekspansionslyster. Trædes Sovjets Interesser for nær paa et saarbart Punkt, kan Situationen ændre sig i en yderst farlig Retning.

LORD ESSENDON HAR TALT

Indenfor Skibsfarten lytter man altid med Interesse, naar Furness, Withy & Co., Ltd., afholder sin aarlige Generalforsamling, for da ved man, at det er ensbetydende med en længere Tale af Lord Essendon, og faa Mænd indenfor engelsk Skibsfart høres med en Opmærksomhed som han. Ogsaa i Aar har han givet en Rapport vedrørende sit Selskab i det forløbne Aar, og denne Rapport kan for saa vidt siges at være Rapporten om de fleste engelske Rederier i Øjeblikket og om Skibsfartens Stilling i Storbritannien nu.

Lord Essendon er i Stand til at pege paa netop de Problemer, der er fremme, og belyse dem ud fra sin særlige Mentalitet. Han undlader aldrig at under-

strege Betydningen af, at Skibsfarten er et internationalt Erhverv og et frit Erhverv. Han selv sidder som Formand i et Selskab, der raader over adskillige Flaader i internationalt Fart. Derfor maa han ganske naturligt anlægge et internationalt Synspunkt.

Lord Essendon beklagede, at der var skrevet alt for meget om en »boom« indenfor Skibsfarten. Der var ingen Tvivl om, sagde han, at visse Trampskibe, der kunde opnaa Fordelene, hvor de bød sig, i den senere Tid havde indbragt store Fortjenester, men disse Skibe vilde føle Depressionen før Linerne. Det gik altid langsommere med Opgang for Linerne, men han mente, at netop for Linernes Vedkommende vil der blive Tale om en stigende Forbedring ogsaa et Stykke ud i Fremtiden. Han saa derimod med en vis Bekymring paa, hvordan man skulde forbinde de bedre Tider og de forøgede Udgifter. For Eksempel er alle Lønnedskæringer ikke blot forsvundet, men Havne- og Arbejdsafgifter var blevet yderligere forøget, Kul og Olie var blevet dyrere, helt op til 70 pCt., og alle øvrige Udgifter i Forbindelse med Skibsfart var steget i Forhold hertil. Det var ogsaa umuligt andet end at blive paavirket af andre Folks Vanskeligheder, og Verden over er der i Øjeblikket paa Grund af Spanien og de mange andre Konflikter det ene aabne Spørgsmaal ved Siden af det andet.

Englands store Skibsreder anerkendte uforbeholdent »The Tramp Shipping Administration Committee«. Hvis der kunde opnaas Samarbejde mellem britiske Redere, maatte der, efter hans Mening, være Muligheder for et Samarbejde mellem Redere Verden over.

Han kritiserede den unfair Konkurrence med Linerne og Vanskelighederne ved at faa opnaaet Samarbejde i specielle Grene af Skibsfarten.

Til Trods for hele den øjeblikkelige vanskelige Situation med Krig og Krigsudsigter var Lord Essendon dog optimistisk, saaledes som han altid har været det. Der er noget sundt og tillige naturligt ved denne Optimisme. Den gjorde sig gældende i Depressionstiden, hvor den gjorde sin Virkning. Den er mindre voldsom i de nuværende Opgangstider — men derfor ikke mindre sund. Den er begrundet, og den er saglig; den er en erfaren Mands Ord, og de Understregninger, han kom med — nemlig Betydningen af Samarbejdet — kan overhovedet ikke gentages ofte nok. Lord Essendon har talt — og hans Ord har været gode at faa Forstand af. Han lader sig ikke rive med af en hastig Opblussen indenfor Skibsfarten, ligesom han ikke har været af dem, der til enhver Tid malede Depressionens Spøgelse paa Væggen. Han peger stadig paa, hvad der er nødvendigt, hvis Skibsfarten vil opretholde den Stilling, den i Øjeblikket indtager, han kritiserer, hvor han finder der er Anledning dertil, og hans Ord faar særlig Vægt derved, at de er den erfarne Mands maadeholdne Meninger, der fremsættes.

DET FORTSATTE TRAMP FRAGTSAMARBEJDE

Som Resultat af de britiske Trampskibsrederes Møde, afholdt i Chamber of Shipping for at drøfte fremtidigt Samarbejde, udsendtes følgende Erklæring:

Following the request of the Government that the industry would so organize itself as to ensure that the system of freight co-operation administered under the subsidy would continue, and the undertakings given on behalf of the industry to that effect, the Tramp Shipping

Administrative Committee (to whom the task was entrusted by the Chamber of Shipping) have for some time been working on a scheme for co-operation. They have prepared a scheme on the basis of voluntary co-operation devised and controlled by the industry itself containing a sanction to secure its uniform and effective operation. The main object of this scheme would be to continue and develop the co-operation administered during the subsidy period by the Tramp Shipping Administrative Committee and its Sub-Committees, including the observance of minimum freight rates and conditions, standard forms of charter and National Maritime Board Agreements, and the regulation of tonnage to prevent excessive accumulation in particular markets.

The scheme was submitted to a representative meeting of owners of British deep sea tramp tonnage of 2,500 tons gross and upwards held at the Chamber on July 23rd. At that meeting the general principles underlying the scheme were explained by the chairman, Sir Vernon Thomson, and it was carefully considered in outline. The meeting unanimously accepted the principle of continuing co-operation in the industry on a voluntary basis and decided that further study should be given to details of scheme, with a view to a final decision as to its precise form, in the early autumn. The scheme would be required to come into operation at the conclusion of the current year during which the subsidy administration is still operative, but would not operate until the owners of 90 per cent. of British tramp tonnage concerned are certified to have subscribed to it. It would continue until December 31st, 1939, unless sooner determined by the industry itself.

Det hævdes fra flere Sider, at dette, at de britiske Redere indgik paa Kompromis angaaende Forslaget om fortsat Fragtsamarbejde under Sir Vernon Thomsons Ledelse, har bidraget til at øge Tilliden til det engelske Skibsfarterhvervs Evne til ikke blot at hævde sig i Konkurrencen, men til at gøre nye Fremstød. Det er værd at lægge Mærke til, at udprægede Individualister som den fremtrædende Skibsreder Dalglish og andre Newcastle-redere gav op og gik med til at udbygge Erfaringer indvundet efter 2 Aars Samarbejde fremtvunget ved Subsidierne.

Flere engelske Blade hævder, at selve Beslutningen er af største Betydning for Skibsfarten i sin Helhed saavel som for Investeringen.

Minimumsfragtplanen skal fortsætte. Komitéen skal bestemme, naar Tonnagen maa sendes ud i Ballast. Man slaar ind paa det System med Kontribution, som har virket heldigt ved Tankpooler, idet Planen er at oprette et Centralfond, som eventuelt kan bringes til at betale Rederne Erstatning for at lægge Tonnage op, naar det kan blive ønskeligt, og naar Komitéen finder at maatte paabyde det. Hvis 90 pCt. af al Tonnage over 2000 Tons gaar med til det, vil Planen blive prøvet i 2 Aar, idet man er klar over, at Subsidierne er ophørt. Den engelske Skibsfart ønsker derfor, at Erhvervet skal vise, at det kan klare sig selv gennem Samarbejde, og fra forskellige Sider manes alle Redere til at gaa med dertil; der synes dog at være nogen Opposition i visse Kredse i London. Men i det store og hele er det dog ikke Samarbejdstanken, der har mistet Terræn.

LUFFTRAFIKKEN I DANMARK

Samtidig med den store internationale Udvikling af Lufttrafikken skabes ogsaa den indenlandske Lufttrafik i Udlandet, og Interessen for indenlandsk Lufttrafik er ogsaa stigende i Danmark. Til Iværksættelsen af indenlandsk Lufttrafik knytter sig navnlig Spørgsmaalet om Lufthavne og Flyvepladser ved de Byer, som kunde tænkes inddraget effektivt i Lufttrafikken.

Den danske Ekspert, Ingeniør *M. P. Eskildsen*, har nylig holdt et Foredrag om dette Emne, hvori han gennemgik Loven af 1. Maj 1923 om Luftfart og det hertil knyttede Cirkulære fra Ministeriet for offentlige Arbejder (»Vejledende Bestemmelser for Godkendelse af Lufthavne og Flyvepladser i Medfør af Luftfartsloven. Cirkulæret inddeler Landflyvepladser i 4 Kategorier: 1) Offentlige Lufthavne (for offentlig

Lufttrafik, Dag og Nat), 2) Offentlige Landingspladser (for Lufttrafik om Dagen), 3) Midlertidige Landingspladser (Opvisninger og andre Dagflyvninger) og 4) Private Landingspladser (kun for privat Brug).

Foredragsholderen omtalte Kravene til Landingspladser m. m. i Sverige, England, Holland og Tyskland og omtalte derefter nærmere de danske Bestemmelser i Henhold til Cirkulæret.

Til Slut understregede Foredragsholderen, at de større Provinsbyer i Tide burde have deres Opmærksomhed henvendt paa Erhvervelse af hensigtsmæssige Arealer til Brug for fremtidig Flyvning. Foredragsholderen advarede ogsaa mod at lægge Flyvepladsen for nær den bymæssige Bebyggelse af Hensyn til Flyvningens Sikkerhed.

Stadsingeniør *Lassen* vilde særligt fremhæve Provinsens Synspunkter vedrørende Spørgsmaalet Lufthavne og Landingspladser. Navnlig henlede Stadsingeniør *Lassen* Opmærksomheden paa Tweente Lufthavn, som var fælles for 4 Byer (Oldenzaal, Almelo, Enschede og Hengelo) med et Opland paa 200.000 Indbyggere.

Fra Danmark vistest Billeder af de foreslaaede Lufthavne m. m. ved Aalborg, Randers, Aarhus og endelig Foredragsholderens Forslag til en Lufthavn ved Hørslev i 10—14 Kilometers Afstand fra Byerne Fredericia, Kolding, Vejle og Middelfart med Vejle Amts 200.000 Indbyggere som Opland.

Foredragsholderen fremhævede, at det var for uoverkommeligt for hver By at lave sin Lufthavn, og det var mod Flyvningens Natur at lade Flyvemaskinerne lande ved hver By. Men Byerne kunde reservere Areal til Landingspladser, som kunde bruges om Dagen. Arealet maatte saa vælges saadan, at det kunde udvides til en offentlig Landingsplads. Der var Hjemmel i Luftfartsloven til Ekspropriation af Arealer til Landingspladser, hvis Anlæg var særlig egnet til Afhjælpning af Arbejdsløsheden.

Der synes saaledes i Danmark som i andre Lande nu at skulle gøres et effektivt Arbejde for Organiseringen af Lufttrafikken, og fra Skibsfartens Side maa man med den største Opmærksomhed følge denne Udvikling, da den før eller senere vil kunne komme til at kollidere med Skibsfartens Interesser.

STAAR VI OVERFOR STØRRE PRISFALD

Det er en overraskende Kendsgerning, at Juli Maaned sluttede med mange Prisfald paa Verdensmarkedet. Der noteredes de laveste Bomuldspriser, der er kendt i et Aar. Markedet har ellers været stimuleret ved Efterretningen om, at det indenlandske Forbrug i Amerika er vokset saa stærkt i Aar.

De store Fald skyldtes et privat Høstoverslag fra et af de store amerikanske Mæglerfirmaer. Det sidste officielle Høstoverslag, der udsendtes ved Maanedens Begyndelse, lovede en stor Høst, og dette private Overslag, der bygger paa Forholdene ved den forløbne Uges Begyndelse, profeterede en endnu større Høst, hvilket bevirkede de store Prisfald.

Efter den sidste Devaluering af Francen synes Frankrig at være blevet mere konkurrencedygtig paa Eksportmarkederne, men i denne Forbindelse maa det dog erindres, at Arbejdslønningerne baade ved Gruber og Jernværker er stigende. Hverken Frankrig eller U. S. A. er imidlertid paa langt nær naaet op paa 1929-Produktionen, saaledes som det er sket i de fleste andre producerende Lande, og det ventes derfor, at Frankrig i Fremtiden vil komme til at spille en noget større Rolle end hidtil paa Verdensmarkedet.

I England er Jernmanglen større end nogensinde, og i Tyskland har Göring maattet gribe ind. Der skal bygges tre nye Stats-Jernværker — men da det tager ca. 2 Aar, faar disse nye Værker foreløbig ikke Betydning.

DEN INTERNATIONALE VAREOMSÆTNING

Mens Folkeforbundets politiske Arbejde med god Grund har været Genstand for Skepsis og Kritik, er der almindelig Enighed om at anerkende dets økonomiske og statistiske Undersøgelser, og i en Række Skrifter har Folkeforbundets forskellige Komitéer nedlagt deres Erfaringer og offentliggjort deres Statistiker.

I et af de sidste Arbejder, »Review World Trade 1936«, udtales, at den Bedring i Verdensøkonomien, der har været mærkbar i de sidste Aar, i Løbet af i Fjor bredte sig til flere Lande samtidig med, at den tog yderligere Fart i de Lande, der først nød godt af den. De maanedlige Meddelelser, Folkeforbundet udsender, viser endda, at Bevægelsen har øget Farten i den forløbne Del af 1937. De stigende Priser har medført, at saavel den omsatte Mængde som Omsættningens Værdi er rykket meget nær ind paa Tallene fra 1929.

I de strengeste internationale Krigsaar imellem 1929 og 1932, da Verdenshandelen gik 25 pCt. tilbage i Mængde, faldt samtidig Industriproduktionen med 40 pCt. I sit Udspring gik Krisen altsaa ikke nær saa haardt frem imod den internationale Handel som imod selve Produktionen i de enkelte Lande. Deri har man formodentlig en meget stor Del af Forklaringen paa, at »Selvforsyningen« i alle Lande kom til at spille en saa dominerende Rolle under Genrejsningsarbejdet. Resultatet er blevet, at Industriproduktionen i adskillige Lande nu ligger betydeligt over Niveaueet i 1929, og at den i Verden som Helhed er naaet 5 pCt. højere op end i det Aar, da Krisen begyndte. Hvad den internationale Varehandel angaar, udgør den nu over 90 pCt. af den omsatte Mængde i 1929. Bemærkelsesværdigt er det, at i Tidsrummet fra 1932 og indtil nu, hvor den internationale Handel som Helhed har været stigende, har Handelen med Fødevarer vist fortsat Tendens til Nedgang. Det kommer sig naturligvis af, at industriel Selvforsyning meget ofte blot betyder Selvforsyning med Færdigvarer, hvorfor Importen af Raastoffer øges samtidig med, at »Selvforsyningen« gaar frem.

Der er næppe et Land i Verden, der ikke har forøget sin udenrigske Omsætning i Fjor og i Aar. I Betragtning af, at Handelsspærringerne har næsten samme Magt som hidtil, er dette et glædeligt Tegn. Dog maa man ikke glemme, at meget store Værdier har fundet Anvendelse i Rustningsindustrien o.l.

HVALFANGST-PROBLEMET

Hvalfangst-Spørgsmaalet har mange Sider. Tyskland og Japan som de to nyeste Faktorer paa dette Omraade har ønsket at sætte kraftigt ind. Fra

de andre Landes Side træffes allehaande Foranstaltninger, og det Land, det tilsyneladende er vanskeligst for, er selve Pionerlandet paa dette Felt, Norge. Der er saaledes udstedt Paabud om 25 pCt. britisk Mandskab paa britiske Kogerier, hvad der er et nyt haardt Slag for de norske Fangstmænd, der tidligere næsten helt og holdent bemandede de engelske Hvalbaade og Kogerier. Og det er formodentlig kun det første Skridt hen mod helt eller næsten udelukkende britisk Mandskab.

De norske Fangstfolk hører til de bedste paa det Omraade. Fangstrederne er de mest erfarne. Men nu kom først nye Konkurrenter — og dernæst udelukker de gamle Nordmændene fra deres Skibe.

Norge har ønsket at indskrænke Fangsten af Hvaler, men hverken Tyskland eller Japan vil her gaa med til nye Aftaler. Fra norsk Side hedder det derfor nu: Vi maa bruge det Materiel, vi har, og det bør bemandes med de bedste Folk, vi har. Lad de andre bygge Kogerier og Fangstbaade i Huj og Hast, det behøver ikke at skræmme os. Under den Kamp for norske Interesser, som det her gælder, er de bedste Folks Plads i norske Skibe, forhyret til dem under fri Konkurrence. Det er jo muligt, siges det nu fra norsk Side, at de andre vil tage Løvens Part af de Hvaler, der findes; men Nordmændene vil blive de sidste som de var de første som Hvalfangere, — det er der ikke Tvivl om. — Det er saaledes dyb Alvor for Norge, den Udvikling hele dette Spørgsmaal har taget.

Fra tysk Side hævder man nu Betydningen af en gennemgribende Ordning. Man kritiserer egentlig ikke Nordmændene, snarere Englænderne, der har stillet for store Fordringer. Som bekendt fastsætter den nyeste Overenskomst mange nye Bestemmelser; den er først i Kraft fra 1. Juli i Aar og forbyder som bekendt Hvalfangst i ni Maaneder af Kogeri- og tilhørende Hvalfangstbaade, yder Beskyttelse for visse Hvalarter og ikke mindst de unge Hvaler. Det forbydes at dræbe Hvaler, der ikke har en vis Længde, og Fangsten fra Landstationer tillades kun Halvdelen af Aaret o. s. v.

I en Tid som den nuværende, hvor man fra alle Sider ser sig om efter nye Erhvervsfortjenstmuligheder, maa Hvalfangsten naturligvis komme til at spille en Rolle. Tyskland kræver sin Del af den. Men samtidig vil Tyskland ikke Overenskomst, skønt man fra visse Sider understreger Betydningen deraf — og det afstedkommer nogen Forvirring. Tyskland faar selvfølgelig sin Andel, men det kan ikke undgaas, at der derigenem skabes adskillige Vanskeligheder. Og de bliver ike mindre gennem den fanatiske Virksomhed, der udfoldes fra Japanernes Side.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Bygning af Dok til Leningrad

Ifølge Pressen er en ny Dok under Bygning i Leningrad. Dokken, der vil være i Stand til at optage Baade paa indtil 6,000 Tons, skal være færdig til 20-Aars Jubilæet for Oktoberrevolutionen og er bestemt til de herværende Reparationsværfter.

Træfkskibningerne fra Archangelsk

Siden Navigationens Aabning skal der være bleven afskibet 137 Skibsladninger Træ fra Archangelsk. Størstedelen af Skibene skal være bleven tillastet før Liggedagens Udløb.

Sejladsen paa Leningrad

Leningrad Havn er siden Navigationens Aabning bleven besejlet af 328 Skibe, hvoraf 115 sovjetrussiske. Ekspeditionen har med saa Undtagelser været god, og de fleste Skibe er bleven tillastet, før Liggedagens Udløb.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Juni Maaned 1937.

I Juni Maaned 1937 er udført 234,697 t Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 8.207 t, mod 202.868 t, deraf til Danmark 4.305 t i Maj Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Frankrig	74.830 t.
Italien	43.599 »
Sverige	43.187 »
Belgien	16.308 »
Alger	12.350 »
Tunis	9.351 »
Danmark	8.207 »
Syd-Amerika	7.500 »
Brasilien	6.500 »
Ægypten	6.200 »
Norge	3.750 »
Holland	1.970 »
Finland	945 »
	234.697 t.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stabelafløbning

Nakskov Skibsværfts Byggenummer 80, Motorskibet »Alex. van Opstal«, der er bygget til Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal), er nu blevet søsat.

Skibet har en Længde paa 420 Fod, en Bredde paa 57 Fod, medus dets Dybde til Shelterdæk er 38 Fod og 3 Tommer. Dets Lastevne er 8300 Tons, d.w., og det er bygget til Lloyds højeste Klasser med aabent Shelterdæk, Bak, Huse midtskibs og Poop. Der er Plads til 12 Passagerer.

»Alex. von Opstal« faar 6 Luger, 2 Master og 6 Samsonposter, 16 Lastebomme. Lossespillene, det elektriske Ankerspil, et 5 Tons Varpespil og den elektr. Styremaskine er leveret af Thomas B. Thrige.

I Shelterdækket agter er der indrettet 2 Lastkølerum for Transport af Frugt o. lign. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. Burmeister & Wain dobbeltvirkende, 2 Takts Dieselmotor paa 5550 indicerede Hestkræfter, der kan give Skibet en Fart af ca. 14 Knob paa fuld Last. Forinden Afløbningen døbttes Skibet af Frøken Mathilde van Opstal, der er en Datter af den tidligere Administrator-dèlèguè Alexis van Opstal, efter hvem Skibet er opkaldt. Stabelafløbningen overværedes af en Række Repræsentanter for det belgiske Rederi og endvidere af den belgiske Minister i Danmark M. Leon Nemry.

Afleveringen finder allerede Sted i September Maaned, og Skibet er nu fortøjet ved Værftets Udrustningskaj, hvor Installationen af Maskineriet og selve Udrustningen foretages.

Sydamerikansk Skib bygges i Nakskov

Paa den Bedding, der er blevet ledig efter det belgiske Motorskib »Alex. van Opstal«s Stabelafløbning paa Nakskov Skibsværft, lægges nu Kølen til et Skib, der bygges til Sydamerika.

Det er det andet af de tre Passager- og Lastmotorskibe, som Værftet har i Ordre fra Compania Sud-Americana de Vapores i Valparaiso.

Danske Benzintankanlæg i Finland

Under stærk Konkurrence med finske, svenske og danske Virksomheder har Aalborg Værft sikret sig Opførelsen af tre store Benzintankanlæg til Alfred Olsen & Co.s Aktieselskab i Helsingfors, Wiborg og Åbo. Overingeniør P. Jensen fra Aalborg Værft har sammen med Overingeniør Ørs fra Alfred Olsen & Co. været i Finland for at træffe de nærmere Aftaler, og der foreligger nu en Række nærmere Oplysninger om den store Ordre, der giver Arbejde til 100 Mand ekstra hele Aaret.

Det er jo ikke første Gang, Aalborg Værft bygger Tankanlæg til Alfred Olsen & Co. Værftet har saaledes leveret det store Tankanlæg paa Prøvestenen og »Occantankanlægget« ved Rørdal ved Aalborg. Sidstnævnte, der rummer 3 Millioner Liter, er det største i sin Art herhjemme, og det skal nu udvides med 25 pCt.

Overingeniør Jensen oplyser, at Anlægene i Finland bliver adskillige Gange større, idet Anlægget i Helsingfors bliver paa 9 Millioner Liter og Anlægene i Åbo og Wiborg hver 6 Millioner Liter. Der bygges til hvert Sted tre store Tanke. Tankene bygges og afprøves i Aalborg, hvorefter de adskilles og sendes til Finland, hvor finske Arbejdere monterer dem paany. Af Hensyn til Isvanskelighederne skal Anlægget i Helsingfors være færdigt senest til December, og Kedelsmedene i Aalborg er allerede gaaet i Gang med Arbejdet.

Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond

Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond har nu afsluttet sit første Regnskabsaar. Regnskabet, der er godkendt af Søfartsministeriet, udviser pr. 31. Marts i Aar en Indtægt paa 11,205 Kr. Fondens Formue er samme Dato 11,098 Kr. Siden nævnte Dato har Fonden modtaget en Række Gaver, bl. a. har Skibsreder Knud Lauritzen og Skibsreder I. Lauritzen skænket et yderligere Bidrag paa 2000 Kr., og Esbjerg Tovværksfabrik har givet et Bidrag paa 500 Kr.

Første Uddeling af Studiehjælp til mindrebedlede Elever paa Fanø Navigationsskole vil, overensstemmende med Fondens Fundats, finde Sted den 6. Oktober 1937 paa Aarsdagen for Skolens Grundlæggelse.

Fonden er stadig aaben for Modtagelse af Bidrag, og disse vil med Tak blive modtaget enten af Formanden, Skibsreder Knud Lauritzen, Hammerensgade 1, København, eller af Bestyrelsens Medlemmer, Kaptajn L. P. Larsen, Stormgade, Esbjerg, Kaptajn Clausen, s.s. »Parkeston«, Kaptajn P. Chr. Jacobsen, s.s. »England«, og Kaptajn, Amtsraadsmedlem Knud Nielsen, Fanø.

Den nye Waterloo-Bro

Londons Kommunalraad har paa et Møde forleden besluttet at overdrage det danske Firma Peter Lind & Co. at bygge den nye Waterloo Bro over Themsen.

Arbejdet betales omregnet i danske Penge med over 14 Mill. Kr.

10 af de største engelske Brobygningsselskaber indgav Tilbud paa Broen, men det blev altsaa det danske Firma, der nu i en Aarrække har virket i London, der fik det overdraget.

De islandske Sildefiskerier

Islands Gesandtskab meddeler: Den 24. Juli var der til Fabriksbehandling i Landet ialt 767,300 Hektoliter Sild mod 712,900 Hektoliter paa samme Tid i Fjor.

Nedsaltningen af Sild er nu begyndt. Den 24. Juli var der nedsaltet ialt 33,500 Tønder mod 60,000 Tønder paa samme Tid i Fjor. Det nedsaltede Kvantum fordeler sig saaledes: Saltsild 19,584 Tønder, Matjessild 7,171 Tønder, Kryddersild 5,604 Tønder, sukkersaltet og særbehandlet 1,146 Tønder.

Dansk Styrmand omkommet

Dampskibsselskabet »Orient«s Motorskib »Westralia« ankom den 21. Juli fra Australien til Southampton og fortøjede i den nye Dok. Straks efter Ankomsten savnede man Trediestyrmanden, Svend Aage Winther Hansen, men al Eftersøgning, saavel i Dokken som i Land, var forgæves. Først den 29. Juli har man i Dokken fundet Liget af en Mand, der nu er identificeret som den savnede danske Styrmand. I hans Baghoved fandtes tre store Saar, der menes at være fremkommet ved, at han har slaet Hovedet mod Skibssiden, da han faldt over Bord.

Gdynia skal være en Storby

I Gdynia har der været holdt en vigtig Ministerkonference, hvori foruden den polske Statspræsident *Moscicki* flere af Ministrene deltog. Hovedemnet for Forhandlingerne var Fastlæggelse af en Byplan for Gdynia. Efter Anlægget af den store Havn er det Hensigten at anlægge en moderne Storby.

41 pCt. flere Passagerer i Kastrup Lufthavn

Det Danske Luftfartsselskab har udsendt en Halvaarsstatistik for 1937 over den samlede Trafik paa Kastrup Lufthavn.

Statistiken viser en meget stor Fremgang i Passageretallet. Det fremgaar saaledes af den, at der i det første Halvaar af 1937 er ekspederet 18,511 Passagerer fra Kastrup Lufthavn mod 13,163 i det første Halvaar af 1936, hvilket giver en Forøgelse af Passagerantallet paa 41 pCt.

Publikum herhjemme har faaet Øjnene op for Luftfartens Fordele. For nogle Aar siden var en stor Del af Luftfartens Gæster udenlandske Forretningsfolk, men er nu næsten trængt i Baggrunden af Danskerne. For mange af de store Firmaers Vedkommende er det efterhaanden blevet saaledes, at de paa alle deres Rejser benytter Flyvemaskinen.

Stigningen fra de første 6 Maaneder af Aaret synes at ville fortsætte, saaledes at man allerede nu kan forudse, at 1937 vil blive et godt Aar for Luftfarten.

En Verdensrekord

Under Prøveturen fra Götaverken forleden opnaaede den nye norske 15,300 Tons Tankbaad »Petrofina« en Fart paa ca. 15 Knob i fuld Last. Det er den højeste Fart, en Tankbaad i privat Eje er bygget for. I Japan har man Tankbaade med større Fart, men de er bygget for Marinens Behov og sikkert med betydelig offentlig Støtte.

Nybygningen til Kristianssand—Hirtshals-Ruten

Fra den Komité, som arbejder med en Nybygning til Hirtshals-Ruten, er der udsendt en Redegørelse, hvoraf det fremgaar, at det nye Rederi vil gaa energisk ind for Bygning af et nyt Skib. Det bliver et dobbeltskruet Dieselmotorskib. Med Hensyn til Sagens økonomiske Side skal det nye Rederi indskyde ½ Mill. Kr. i Selskabet. Forudsætningen er endvidere, at man faar en Kontrakt med Staten om et Statsilskud, som foruden det sædvanlige regnskabsmæssige Overskud og Udbytte ogsaa dækker 10 pCt. Amortisation af Nybygningens Værdi.

Fra sagkyndig Side antager man, at det nye Skib vil komme til koste 1½ Mill. Kr. Der vil blive sat alt muligt ind paa at gaa Skibet færdigt, til Sørlandsbanens Indføring til Kristianssand finder Sted næste Sommer.

Processen i Frederikshavn

Som bekendt har Valencia-Regeringen faaet nedlagt Fogedforbud mod, at to nybyggede Trawlere til det spanske Rederi »Pysbes« forlader Frederikshavn. Senere er Rederiets Ledelse ved en spansk Domstol blev dømt for Søroveri, og i Henhold til denne Dom har Regeringen i Valencia nu ved Vestre Landsret krævet sig tilkendt Ejendomsretten til de to Skibe. Denne Sag har været til foreløbig Behandling ved Civilretten i Frederikshavn.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Markederne har været en Smule mindre aktive i den forløbne Uge, hvilket skyldes den engelske Bank-Holiday (allerede om Fredagen gjorde Feriestemningen sig gældende paa Londons Børs) og dels Manglen paa Tonnage i de af Befragterne ønskede Positioner. Tidlig Tonnage er meget vanskelig at opdrive og bliver naturligvis holdt i meget høje Rater, men ogsaa for senere Positioner viser Rederne megen lidt Tilbøjelighed til at slutte, idet man mener, at del tilstundende Efteraar vil udvise en yderligere Expansion i Tonnageefterspørgslen med deraf følgende Mulighed for at opnaa endnu højere Rater.

River Plate har ikke taget saa mange Baade som i sidste Uge. Grunden hertil er den, at Befragternes Interesse hovedsagelig har koncentreret sig om Aug./Sept. Tonnage, og af Skibe i denne Position er der ikke mange tilbage. Rateniveauet er uforandret fra sidste Uge, idet sidste Slutning laa paa omkring 35/6d. for August Lastning fra n.a. San Lorenzo til U.K. Til Destinationer udenfor Minimalraterange indikeres n.a. San Lorenzo til U.S. Atlantic eller St. Lawrence 39/- à 39/6d. for September Tonnage.

Af de øvrige Kornmarkeder er Sydafrika det, der har vist mest Interesse for Tonnage. For September Lastning er sluttet Durban/U.K. til 35/- og til Canada kan gøres 36/6d. maaske 37/- for samme Position. Australien er stadig urepræsenteret paa Listen over afsluttede Skibe. Befragterne viser forsaavidt nok Interesse for Tonnage, men det kniber tilsyneladende med at sælge paa Basis af de af Rederne forlangte Rater, der stadig ligger 15/- over Scheduleraten, hvorimod Befragterne ikke vil oversæride 12/6d. maaske 13/- for Sept. til Novbr. Lastning. For ny Høst indikeres 15/- maaske 17/6d. over Scheduleraten, men Rederne vil ikke engagere sig til disse Rater. Montreal Markedet har taget enkelte Aug./Sept. Baade til Minimalraten, men dette Marked er i det store og hele uden oplivende Lyspunkter. Fra Sortehavet har Russerne betalt 18/6d. for italiensk 6000 Tonner til Rotterdam eller Antwerpen og Donau har maattet betale 28/- til p.p. U.K. 27/- til Antwerp eller Rotterdam for 6500 Tonner, August Lastning.

Ogsaa for de øvrige oversøiske Markeders vedkommende gør Manglen paa tidlig Tonnage og Redernes reserverede Holdning sig gældende, hvorfor Afslutningernes Antal har været begrænset. Cuba har sluttet Sukker til omkring 25/6d. for Sept., hvilket kan gentages. Fra Northern range er Efterspørgslen efter Tonnage for Scrap aftagende, saavel til Europa, hvorfor indikeres 24/6d. à 25/- Basis U.K., som til Japan, hvortil Raten nominelt ligger omkring 36/-.

Nitratbefragterne dækker stadig deres Behov paa Timecharter Basis. Nordpacific er støt med god Efterspørgsel, hovedsagelig til U.K. Sidste Slutning blev gjort til 41/3d. for Okt., men der antydes i Øjeblikket 1/3d. mere for Sept. Baad. Til Australien indikeres £13.500 for 440.000 Cbft. Bale Baad og for Skib af

samme Størrelse vil Befragterne betale omkring £13.000 til Shanghai eller Pukow. Iøvrigt noteres, Lumber til Sydafrika til omkring \$20:— paa Certe-partibasis, og omkring \$15:— for Lumber fra British Columbia til U.S. Atlantic.

Østens Markeder er faste. London Befragterne vil betale 42/6d. for Soyabønner fra Dalny for Aug./Sept. Baad Basis Rotterdam eller Hamburg. For Decbr. indikeres omkring 41/3d. à 42/6d.

Ris fra Saigon sluttedes sidst til 46/- for Sept. Lastning til Bordeaux/Rotterdam Range, ligesom der er sluttet mindre dansk Motorskib til 52/6d. til West Africa, Aug. Raterne ligger nu noget fastere og det menes at næste Slutning vil komme til at ligge omkring 47/- à 47/6d. for Sept. til fransk Atlanterhavs-kyst.

De indiske Markeder er ogsaa mere aktive. Burmah/U.K. er sluttet til 45/- for Ris og 47/6d. for Bran, Sept./Okt. Bombay/p.p. U.K. eller Continent er sluttet til 41/6d. for Linsced. Vizagapatam/Dunkirk indikerer 33/6d. for Erts.

I de europæiske Farvande er Forholdene nærmest uforandrede. Trælastmarkederne er maaske knapt saa livlige som for et Stykke Tid siden, men Rateniveauet er i det store og hele opretholdt. Udgaende Kulforretning viser atter fastere Tendens. Wales/Port Said 14/- og Wales/Buenos Aires 13/6d. Kul England/Danmark ligger omkring 7/- à 7/3d. for 3000 Tonnere med hurtig Losning.

De hjemgaaende Markeder fra Middelhavet er tilfredsstillende. Alexandria/Hull er sluttet til 18/- for 430.000 Cbft. Baad, Sept. Lastning. Erts Bona/Middlebro betalte 12/6d. for 3000 Tonner, tidlig Aug., og Fosfat fra Tunis Charente er sluttet til 12/9d. for Aug. Lastning. Jordnødfragterne ligger omkring 49/- à 50/- Basis. Fra Sortehavet har Russerne sluttet Erts til Northern Range til 20/- for Aug. Lastning, og for Kul indikeres 21/6d. fra Mriupol til Northern Range.

Efterspørgslen efter Tonnage paa Timecharterbasis er uforandret. De Chilenske Nitratbefragtere har betalt 9/6d. for 8500 Tonner, Levering USHN., via Chile, Tilbagelevering Alexandria. Pacific Kyst Befragtere sluttede engelsk 9200 Tonner til omkring 14/6d. pr. Ton d.w., Levering Pacifickysten, Tilbagelevering Australien. For stor Dieseltonnage indikeres 10/6d. à 10/9d., Levering Japan, Tilbagelevering Australien, via Nordpacific. Engelsk-australske Befragtere har budt paa 8500 Ts. Dieselbaad, Levering Japan, Oktober, 8/6d. for første Aar, 7/6d. for andet Aar o.s.v. 1/- lavere per Ton d.w. for hvert efterfølgende Aar indtil 4/6d. pr. Ton d.w. for femte Aar. Denne Forretning er dog ikke gaaet i Orden endnu, da Rederen ikke vil acceptere saa stor en Reduktion som 1/- per Aar, men som en Vejledning for hvorledes virkelig store Befragtere ser paa Fremtiden, er det en ganske interessant Offerte.

Rederiet »Pysbes« fremlagde her skriftlig Svar, hvori bl. a. Gyldigheden af den i Spanien afsagte Dom bestrides, ligesom man hævder, at Dommen ikke kan have Retsvirkninger overfor Rederiets Interesser i Danmark.

Sagen blev udsat i fire Uger, for at Sagsøgerne kan give skriftligt Svar, og naar dette indløber, kan der ventes en ny fire Ugers Udsættelse for at afvente et nyt Indlæg fra Rederiet. Valenciaregeringen har i øvrigt forbeholdt sig at føre Vidner i Spanien, saa der kan godt gaa lang Tid, førend et Resultat foreligger.

Varemessen i Malmø

I Malmø afholdes i disse Dage Skåne-Mässen, som slutter 8. August. Messen er med sine 350 Udstillere fra hele Sverige større end sine Forgængere.

Aarets Messe viser særlig Interesse for det hvide Metal, der er samlet i en særlig Bygning. Denne Udstilling viser Aluminiumet i alle Former, lige fra svært Gods i Form af en Skibsskrue til Folier saa tynde som Silkepapir og næsten usynlige 0,0025 mm tynde Traade, som A/B Svenska Aluminiumkompagniet udstiller under en Lup med den Tilføjelse, at 1 Kilo af denne Traad er lang nok til at omspænde Jorden ved Ækvator.

„Normandie“ tilbageerobrer det blaa Baand

Atlanterhavsdampere »Normandie«, der tidligere har været Indehaver af »Atlanterhavets blaa Baand«, har tilbageerobret Hastighedsrekorden for Overfart Europa til Amerika, som Dampere »Queen Mary« havde frarøvet den. »Normandie« tilbagelagde Overfarten fra Bishop

Fyrskib til Ambrose Fyrskib i en Tid af 95 Timer 2 Minutter med en Gennemsnitsfart af 30,58 Knob. Paa Overfarten tilbagelagde Damperen i et Døgn 781 Sømil eller gennemsnitligt 31,35 Knob.

Kongen af Tabar død.

Fra Sidney i Australien meddeles, at Kongen af Tabar, den tidligere svenske Matros Carl Pettersson, er død, 62 Aar gammel. Svenskeren havde i næsten 30 Aar enevældigt regeret Øen Tabar, der beboes af Kannibaler.

Han var født i Sollentuna i Nærheden af Stockholm, og efter at have krydset Verdenshavene adskillige Gange forliste han i 1904 med et Skib i Sydhavet. Skibet sank, men det lykkedes Pettersson som eneste overlevende at redde sig i Land paa Kannibaløen Tabar. Her lykkedes det ham at sætte sig i Respekt hos de vilde, og han vandt hurtigt Høvedingens Fortrolighed, hvorefter han ægtede dennes Datter, som i Løbet af Aarene skænkede ham ni Børn. Da Svigerfaderen døde, blev Pettersson udraabt til Konge over Tabar.

Efter sin sorte Hustrus Død ægtede han en Englænderinde, som han havde lært at kende under et Besøg i Sverige, men hun døde for to Aar siden af en Trope sygdom. Da Pettersson følte sig for svag til fortsat at kunne taale Tropeens Klima, solgte han sit »Kongerie« og tilbragte derefter sin sidste Tid i Sidney.

Brændende Damper

Fra Havnebyen Belem meddeles, at der er opstaaet Brand ombord i Damperen »Jose Antunes«. Ti Mand af Besætningen har faaet alvorlige Brandsaar, og ni savnes.

»Rødby Havn«s Likvidation

Damskibsselskabet »Rødby Havn«, der driver Færgeruten Masnedsund—Gaabense, har besluttet at træde i Likvidation, naar Størstrømsbroen lages i Brug, idet Ruten derved bliver overflødig, og der er nedsat en Likvidationskomité.

Selskabets Aktiekapital har siden 1923 udgjort 200,000 Kr. For et Par Maaneder siden indkøbte Selskabet for 17,965 Kr. egne Aktier, hvormed Aktiekapitalen nu er nedskrevet. Det er desuden paa en Generalforsamling vedtaget at udlodde 50 pCt. af Aktiekapitalen som en à conto Udbetaling til Aktionærerne, der i de senere Aar har faaet 6 pCt. i Udbytte.

Selskabet startedes under beskedne Former i Efleraaret 1912 med Godsejer C. Moesgaard-Kjeldsen som Formand og Mægler A. Andersen, Rødby, som korresponderende Reder. Aktiekapitalen var 50,000 Kr. Man begyndte med en mindre Damper »Freja« paa 600 Tons, der blev købt i 1913 for godt 100,000 Kr. og indsejlede godt 97,000 Kr. i 1914.

Aktiekapitalen, som i de første Aar flere Gange fordobledes, blev senere i ret store Spring bragt op, i 1916 til 1,500,000 Kr., i Januar 1918 til 2 Mill. Kr., og i Juli 1918 fordobledes Aktiekapitalen paany, idet der blev udbudt 2 Mill. Kr. nye Aktier til Kurs 135; Aktiekapitalen var dermed oppe paa 4 Mill. Kr. I Aarene 1915—1919 fik Aktionærerne i Udbytte indtil 48 pCt.

Men i 1920 indtraadte Vendingen. Skønt Driftoverskudet androg 3 Mill. Kr., blev Nettooverskudet kun 102,000 Kr., idet der var tabt 2 Mill. Kr. paa Nybygningskontrakter og medgaaet over 300,000 Kr. til Reparationer samt henved 370,000 Kr. til Skatter.

I 1923 rekonstrueredes Selskabet, idet dets Aktiekapital blev nedskrevet til 200,000 Kr., og de tre største Skibe, »Bremersvold«, »Dansted« og »Strandholm«, paa tilsammen 8,379 Ts. d.w. blev solgt til København. Det rekonstruerede Dampskibsselskab beholdt kun de to smaa Motorskibe »Lidsø« og »Ruthby« samt Motorfærgerne »Gaabense«; senere afhændedes ogsaa de to førstnævnte, og Selskabet anskaffede i Stedet endnu en Automobilfærge, »Masnedsund«, og nu er det altsaa slut.

Ny Lystbaadehavn

Københavns Havn er nu i Gang med at bygge en ny Anløbsbro for Lystkuttere. Den nye Havn kommer til at ligge paa den gamle Badeanstalt »Helgoland«s Plads, og den bliver ti Gange saa stor som den nuværende Lystbaadehavn.

Store Bundplanker af ren Eg er rammet ned, og alle er skaffet tilveje fra danske Skove gennem Foreningen for danske Skovejere. Der vil ialt blive nedrammet saadanne 4,000 Pæle.

Arbejdet vil komme til at beløbe sig til 600,000 Kr. Havnen vil kunne rumme 320 Lystsejlere, og desuden vil der blive Baadeplads for flere Roklubber, der ogsaa her vil opføre deres Klubhuse.

Havnebygmester G. Lorenz er overste Leder af Arbejdet. Havnen vil staa færdig til Foraaret.

Prøvetur

Tirsdag var der fra Odense Skibsværft Prøvetur paa det store Tankmotorskib »Charles Racine«, der løb af Stabelen saa sent som den 4. Juni.

Det nye Skib er Odense-Værftets Byggenummer 68, bygget til Skibsreder Sigval Bergesen i Stavanger. Det laaser 15,350 Tons dw. og er beregnet at kunne løbe 12 Knob paa Last. Dets Længde er 490 Fod, Dybde 36 Fod 3 Tm. og Bredde 65 Fod 9 Tm. Det er udstyret med 2 Stk. B. & W. Motorer og Krydshovedfyr med Trykforstøvning, ialt paa 5,350 indicerede Hestekræfter. Alt Hjælpemaskineriet er dampdrevet.

Umiddelbart efter Prøveturen gik »Charles Racine« i Dok hos Burmeister & Wain, men Torsdag sejler den direkte ud paa et treaarigt Timecharter.

Ø. K. bygger tre nye Motorskibe

De i Ø. K.s Aarsberetning sidste Regnskabsaar bebudede Tonnageudvidelser staa nu for Døren. Det drejer sig om tre nye Motorskibe, hvoraf det ene skal gaa paa Bangkokruten, medens de to andre skal besejle Kinas og Japans Kyster. Skibene skal være færdige til Juli 1938. De bliver alle tre bygget paa Nakskov Skibsværft.

Atlantide

Den danske Yacht »Atlantide«, der tilhører Billedhugger Viggo Jarl, har været paa Grund i Nærheden af Port Etienne. Den er blevet bragt flot og midlertidig repareret, saaledes at den vil være i Stand til at naa Dakar.

Port Etienne, hvor Yachten har været paa Grund, ligger paa Grænsen af den spanske Koloni Rio de Oro og Fransk Vestafrika. Herfra og til Dakar er der en Afstand paa godt 400 Sømil.

Kyndby Havn

Det er Hensigten snarest muligt at gaa i Gang med Havneanlægene ved Kyndby. Den 9. August afholdes den første store Licitation i Forbindelse med Millionarbejderne ved Kyndby, hvor det store Sjællands-Elektricitetsværk skal bygges. Det er Havneanlægene, det gælder. Der findes allerede Tilkørselsvej — 3 km lang og 5 m bred — og en Sejlrende, som holdes aaben. Kyndby Havn er projekteret af Professor Schönweller med saa stor en Afstand fra Kysten, at den ikke skal graves, men bygges. Man bygger Kaj og Bolværk 230 Meter ud, og det væsentlige i Havnearbejderne bestaar i Opfyldning af et Areal paa 230 × 180 Meter. Paa Kajen skal monteres store mekaniske Kulløsningsapparater.

Havnen og Indsejlingen faar i første Omgang en Dybde paa 5,6 Meter. En paatænkt Uddybning til 7 Meter ligger flere Aar i Fremtiden. Havnen bliver udelukkende Værkets Privathavn, beregnet til Kultilførsel.

Esbjerg-Kutter paasejlet

Esbjerg-Kutteren »Castor«, der føres af Skipper Poul Nielsen, kom forleden ind til Esbjerg Havn i havareret Tilstand.

Natten mellem Onsdag og Torsdag, da den befandt sig 100 Sømil fra Esbjerg Havn, blev den paasejlet af en ukendt Trawler, der forsvandt uden at bekymre sig om Kutteren. Kutteren maa nu paa Bedding, da den har faaet en Lækage og tager Vand ind.

Svendborg-Hovmester død i Irland

Hovmester Askur Mikkelsen, Svendborg, er død om Bord paa en af Dampskibsselskabet »Torm«s Dampere, som han var forhyret med. Afdøde, der blev 54 Aar gammel, sejlede i sin Tid i en Aarrække som Hovmester med Svendborg-Damperen »Thor«, men for 12 Aar siden nedsatte han sig som Købmand i Svendborg. Imidlertid gik han i Aar atter til Søs og blev hyret som Hovmester.

Store Ordre til »Sabroe«

Det er som bekendt ikke alene med Hensyn til Bygningen af selve Skibene, at Danmark har vundet international Anseelse, ogsaa de mange forskellige tekniske Anlæg, saavel Fremdriftsmaskineriet som elektriske Hjælpemaskiner, Køleanlæg, Ventilationsanlæg o. s. v., der anvendes paa et moderne Skib, fremstilles af en Række større danske Industrivirksomheder i en Konstruktion og en Udførelse, der forlængst har sikret de paagældende danske Maskiner en meget smuk Position paa det internationale Marked. Af den i Lloyd-Registret indeholdte Oversigt over samtlige Køleskibe i Verden fremgaar det saaledes, at dansk Industri er med i allerførste Række. Denne smukke Stilling har det store Aarhus-Firma Thomas Ths. Sabroe & Co. nu yderligere haft Anledning til at befæste, idet Firmaet i den seneste Tid har opnaaet en Række Bestillinger paa endog meget store Skibskøleanlæg. Firmaet skal saaledes til de to store Baade, som Burmeister & Wain bygger til »Bluc Star« Linien, levere to Køleanlæg til Frugt og frosset Kød,

hver paa ikke mindre end 290,000 Kubikfod, hvortil kommer de forskellige mindre Anlæg til Proviantrum, Køleskabe i Pantrier og Barer. Til et stort Køleskib, der bygges for et andet Rederi, har Firmaet ligeledes modtaget Bestilling paa et ganske tilsvarende Anlæg.

Endvidere skal »Sabroe« levere Køleanlæg for Proviant og Luftkonditionering i den polske Amerikalines to nye Baade, hvoraf den ene er bestilt hos Naxskov Skibsværft og den anden hos Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle. Med disse og andre store Bestillinger, »Sabroe« ligger inde med, paa saavel Skibskøleanlæg som større stationære Køleanlæg, er der sikret den store danske Virksomhed god Beskæftigelse i længere Tid.

Engelsk Skoledrenge-Skib

Blandt de store Turistbaade, der i disse Dage ligger ved Langelinie og i Frihavnen, er den 9,200 Tons store »Nevada«.

Det er et Besøg ud over det almindelige. Skibet er et britisk Toppeltransportskib, der den meste Tid af Aaret gaar i fast Fart mellem Southampton og britiske Støttepunkter fra Gibraltar til Singapore med Tropper, der skal ud eller hjem. Det har indisk Besætning.

Det kom til København, chartret af den britiske School-Journey-Association, der har sendt 1100 Drenge paa Krydstogt til Norge og Danmark. To Gange tidligere har dette Selskab haft Drenge i København. Turen ledes denne Gang af to londonske Skoleledere, Mr. Barter og Mr. Fuest, og Dansk Vandrelaug stiller 30 engelsktalende Førere til Raadighed under Opholdet her i Danmark. Hver Gang denne udmærkede Institution sender Skibe ud, har det Succes, og i København er man særlig glad ved de unge Englændere.

Styrmanden faldt over Bord, mens Skipperen sov

Da Kutteren »Anna« af Reersø forleden Middag under Trawlfiskeri befandt sig to Sømil nordøst for Hirtsholmene, faldt den ene af den to Mands Besætning, *Ejnar Jensen*, Frederikshavnsvej 14, Hjørring, over Bord. Kutterens Skipper, Lars Pedersen, havde Frivagt og laa og sov under Dækket. Han vaagnede ved, at Lydene om Bord ikke var, som de plejede, hvorfor han sprang op

for at se, hvad der var galt. Han opdagede da, at Kutteren gik uden Styring, og at Jensen var forsvundet.

Jensen laa et Par Hundrede Meter agterude og var omtrent bevidstløs; men Skipperen fik Kutteren startet for fuld Kraft, og det lykkedes ham at faa Ejnar Jensen om Bord, hvor han hurtigt kom til sig selv igen.

PERSONALIA

70 Aar

Den danske Konsul i Philadelphia, Skibsreder *Ludvig Brehm*, fyldte 1. August 70 Aar. Han har altid været til god Støtte for danske Interesser i Amerika og fortjener Anerkendelse for, hvad han har ydet.

25 Aars Jubilæum

Den 1. August fejrede Havnefoged *S. Simonsen*, Nørresundby, 25 Aars Jubilæum. Han tog Styrmandseksamen i 1901 og virkede derefter nogle Aar ved Lodseriet i San Francisco. I 1906 drog han til Alaska for at grave Guld, og seks Aar efter vendte han hjem og overtog senere Stillingen som Havnefoged i Nørresundby, og her har han gjort udmærket Fyldest og er almindelig afholdt.

Tilbagetræden

Lodsformand Erik Rasmussen, Helsingør Lodseri, har efter Ansøgning faaet sin Afsked med Pension fra Udgangen af September Maaned d. A.

Lodsformanden, der 15. September fylder 65 Aar, er gammel Helsingørdreng, og begyndte sin Løbebane som Kok ved Krydstoldfarten, hvor han var ansat i to Aar, hvorefter han gik paa Koffardifart med Sejlskibe. Sin Styrmandseksamen fik han 1892 fra Marstal Navigations-skole og herefter gik han til Orlogs med »Valkyrien« og var bl. a. med paa Togtet til Madcira. Senere sejlede han som Styrmand i Dampskibe og 1. Maj 1899 blev han ansat ved Helsingør Lodseri. Rasmussen blev Lodsformand i 1929.

Overall, hvor han kommer frem, faar han sig Venner; han er Typen paa den bramfri danske Sømand med de bedste Traditioner.

POSITIONSLISTE PR. 4. AUGUST 1937

A

s.s. *Aalborg* pass. Kbhvn. 1.8.
s.s. *Aarø* ank. Lisbon 15.7.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Derwenthaugh 31.7. til Vejle.
s.s. *Aase* pass. Hanstholm 27.7. østg.
m.l. *Aase Mærsk* pass. Bermuda 16.7.
s.s. *Absalon* ank. Kbhvn. 18.7.
m.s. *African Reefer* ank. Kbhvn. 28.6.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 30.7. til Yokohama udg.
s.s. *Agnete* ank. Rouen 20.7.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Mumbles 16.7. udg.
s.s. *Alabama* ank. Kbhvn. 1.8.
s.s. *Alf* ank. Gdynia 28.7.
s.s. *Alfa* afg. Manchester 24.7.
s.s. *Algarve* afg. Algier 1.8. til Lissabon.
s.s. *Alice* ank. Ystad 22.7.
m.s. *Almena* afg. New York 8.7. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Saigon 29.7. hjg.
s.s. *Allsund*, Andersen, afg. Buenos Aires 27.7. til Santos.
m.s. *American Reefer* pass. Ækvator 27^o V. 26.7.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. San Francisco 27.7. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Corpus Christi 12.7.
s.s. *Anna* ank. Nykøbing F. 26.7.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Shanghai 28.7. til Hongkong.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Cristobal 23.7. til Los Angeles udg.
s.s. *Anne* pass. Gibraltar 23.7.
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 18.7. til River Plate.
m.s. *Arland*, Meinertz, ank. New York 24.7.
m.s. *Arizona* ank. Villa Constitution 24.7.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Georgetown 26.7.
m.s. *Ashbjørn*, Bjark, ank. Vancouver 31.7.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. San Francisco 26.7.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Leningrad 2.8.
s.s. *Astaug* ank. Vejle 24.7.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Port Alberni 20.7.
s.s. *Astra* afg. Swansea 27.7. til Kbhvn.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Bordeaux.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Los Angeles 19.7. til Osaka udg.
m.s. *Australian Reefer* ank. Dieppe 28.7.
s.s. *Avance* ank. Methil.

B

s.s. *Belgien* afg. Kbhvn. 28.7. til Gdynia.
m.t. *Bente Mærsk* afg. San Pedro 23.7.

s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 1.8.
s.s. *Bertha* afg. Kbhvn. 28.7.
s.s. *Bes* pass. Lizard 30.7.
s.s. *Betty* afg. London 29.7. til Menstad via Zebrugge.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Archangel 22.7.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Lødingen 30.7.
s.s. *Birgitte* afg. Leith 29.7. til Horsens.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Danzig 1.8.
s.s. *Bodil* afg. Kenitra 24.7.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Gøteborg 29.7. til Archangel.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo 29.7. til Penang udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Baltimore 28.7.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 30.7. til Ghent.
s.s. *Brasilien* ank. Kbhvn. 2.8.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Rotterdam 27.7.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. New York 28.7.
s.s. *Britta* pass. Southend 28.7.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Sverige 17.7. til Norfolk, Va.
s.s. *Brynhild* ank. Danzig 21.7.

C

m.s. *California* afg. Gøteborg 27.7. til Santos.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Hull 31.7. til Kbhvn. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Dakar 29.7.
s.s. *Carmen* afg. Mostaganem 27.7.
m.t. *Caroline Mærsk* ank. Hamborg 21.7.
s.s. *Charkow* afg. Algier 3.8. til Aberdeen.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. New York 21.7.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Williamstown 2.7. til Las Palmas hjg.
m.s. *Chilean Reefer* ank. Dakar 23.7.
m.s. *Chr. Holm* 450 miles Øst Cape Hatteras 29.7.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Calais 27.7.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Dalhousie 28.7. til New York.
s.s. *Christiansborg* ank. St. Pierre 28.7.
s.s. *Cimbria* afg. Danzig 29.7.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Southampton 31.7.
s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 27.7. til Gedser.
m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Sydney, N.S.W. 28.7.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Immingham 12.7.
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Ayr 29.7.

D

s.s. *Dagmar* afg. London 29.7. til Dagenham.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbuttel 29.7. p. R. i. Bremen.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 2.8.
s.s. *Dania* afg. Bremen 1.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3.8.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	450,75	AMSTERDAM.....	248,55
BERLIN.....	181,20	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	17,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,85	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,60	PRAG.....	15,85
ROM.....	23,95	WARSAWA.....	85,65

m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Haifa 26.7. til Rotterdam hjg.
 m.s. *Danmark* pass. Cape Horn 27.7.
 s.s. *Delaware* afg. Portland, Me. 2.8. til Albany.
 s.s. *Dorthea* afg. Malmö 24.7.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 29.7.
 s.s. *Ebro* ank. Antwerpen 27.7.
 s.s. *Edith* afg. Ceuta 26.7.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Soroka 23.7.
 s.s. *Effe Mærsk* ank. Riga 23.7.
 s.s. *Egholm* ank. Nykøbing F. 1.8.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. San Francisco 20.7.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. San Pedro 15.7.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Archangelsk 30.7.
 s.s. *Elisabeth* pass. Øland 28.7.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Antwerpen 20.7.
 s.s. *Ellen* afg. Örnsköldsvik 27.7. til Bridgewater.
 s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 1.8.
 s.s. *Else* afg. Bowater 24.7.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Parlington 30.7.
 s.s. *Emanuel* ank. Boston Dock 26.7.
 m.l. *Emma Mærsk* pass. Prawle Pt. 30.7. østg.
 s.s. *Energi* ank. Cowes Isle of Wight 21.7.
 s.s. *England*, ank. Antwerp 2.8.
 s.s. *Enigheden* ank. Karrebæksmunde 1.8.
 s.s. *Erik Boye* pass. Lødingen 25.7.
 s.s. *Erindring* ank. Sörnäs 2.8.
 s.s. *Erna* afg. Pointe-a-Pitre 24.7.
 m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Ester* afg. Savona 23.7.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Delfzijl 23.7.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Archangel 24.7.
 s.s. *Estrid* pass. Havre Rds. 25.6. p. R. t. Port de France.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 8.7.

F

m.s. *Fanø* afg. Reykjavik 26.7.
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Grangemouth 31.7.
 s.s. *Finland* ank. Blyth 28.7.
 m.s. *Fionia*, Kolls, pass. Gibraltar 30.7. p. R. t. Marsailles udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Blyth 1.8.
 s.s. *Frankrig* ank. Aarhus 27.7.
 s.s. *Fredensborg* afg. Hartlepool 29.7.
 s.s. *Frederiksborg* pass. Lødingen 31.7.
 s.s. *Freja* pass. Helsingør 20.7. p. R. t. Boston (Linc.).
 s.s. *Frida* ank. Cristobal 20.7.
 s.s. *Frode* afg. New Orleans 2.8. til Norfolk, Va.
 s.s. *Fylla* ank. Larvik 24.7.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 31.7. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* ank. Helsingør 31.7.
 s.s. *Gerd* afg. Kbhvn. 27.7.
 s.s. *Gerda* pass. Spurn Hd. 30.7. udg.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Kotka 29.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Cristobal 21.7.
 s.s. *Gorm* afg. Frederikshavn 3.8. til Herøen.
 s.s. *Grete* ank. Raumo 26.7.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Yokohama 12.7. til New York.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Helsingør 1.8.
 s.s. *Gudena* ank. Caen.
 s.s. *Gudrun* ank. Hull 24.7.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Murmansk 23.7.
 s.s. *Gunhild* pass. Lizard 25.7. p. R. t. Cork.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Qubec 16.7.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 8.7. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Immingham 23.7. til Tromsø.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Bodø 1.8.
 s.s. *Hafnia* ank. Korsør 1.8.
 s.s. *Halfdan* ank. Danzig 2.8.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Færinghavn 25.7.
 s.s. *Hanne* pass. Brunsbittel 24.7. p. R. t. Helsingfors.
 s.s. *Hans Broge* afg. Kbhvn. 25.7.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Liverpool N.S. 22.7.
 s.s. *Hans*, From, ank. Stettin 4.8.
 s.s. *Harald* afg. Randers 3.8. til Danzig.

s.s. *Harriet* ank. Aalborg 23.7.
 s.s. *Helene* ank. Methil 25.7.
 s.s. *Helga* pass. Flores 20.7.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Falmouth 21.7.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Spurn Hd. 30.7. p. R. t. Onega.
 m.s. *Herdis* pass. Helsingør 23.7. p. R. t. London.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Aalborg 20.7.
 s.s. *Hilde* pass. Spurn Hd. 30.7. udg.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 30.7.
 s.s. *Holland* afg. Windau 28.7.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Cardiff 22.7.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Gibraltar 29.7. p. R. t. Genoa udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Kieler-Kanalen 1.8. p. R. t. Dordrecht.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Cardiff 22.7. til Pt. Lyautey.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Helsingfors 27.7. til Wiborg.
 s.s. *Inger Toft* afg. London 28.7.
 s.s. *Inger* afg. Riga 26.7.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Lødingen 3.8.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. New York 24.7.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 30.7. til Rouen.
 s.s. *Ivar* afg. Oslo 3.8. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 2.8.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Lisbon 25.7. til Saffi.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Sarpsborg 31.7. til Gdynia.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Miami 15.7.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Göteborg 30.7. udg.
 s.s. *Jenny* ank. Danzig 24.7.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Kalundborg 28.7. til Danzig.
 s.s. *Johanne* afg. Jacobstad 27.7.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. St. John's Nfl. 13.7.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 1.8.
 s.s. *Jonna* afg. Rio de Janeiro 7.7.
 s.s. *Juliane* pass. Dungeness 17.7. p. R. t. Oporto.
 s.s. *Jutta* afg. Kotka 26.7.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. London 30.7. hjg.
 s.s. *Jytte* afg. Gibraltar 19.7. til Malaga.
 s.s. *Jægersborg* ank. Aalborg 1.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Zeebrugge 1.8. p. R. t. Burntisland.
 s.s. *Kalø*, Huusum, ank. Bhawnagær 28.7.
 s.s. *Karen Toft* afg. Hull 29.7.
 s.s. *Karen* ank. Kaskø 25.7.
 s.s. *Karla* ank. Genua 27.7.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 26.7.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Panama 12.7.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Ipswich 24.7.
 s.s. *Kentucky* i Time Charter.
 s.s. *Kirsten* pass. Skagen 24.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Manchester 14.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* afg. Immingham 30.7.
 s.s. *Knud* ank. Garston 30.7.
 s.s. *Knud Willemoes* ank. Hartlepool 21.7.
 s.s. *Knut* pass. Skagen 27.7. vestg.
 s.s. *Kongea* ank. Kerteminde 28.7.

L

s.s. *Laila* afg. New York 23.7.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Nakskov 27.7. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Bordeaux 25.7.
 s.s. *Laura* ank. Rotterdam 25.7.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Beirouth 23.7.
 s.s. *Lexa Mærsk* pass. Lødingen 23.7.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Odessa 22.7.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Hamburg 25.7.
 s.s. *Lilleborg* afg. Burntisland 2.8.
 s.s. *Lilian* afg. Hamburg 27.7.
 s.s. *Lily* pass. Dover 24.7.
 s.s. *Linda* pass. Southend 28.7.
 s.s. *Lise* pass. Spurn Hd. 30.7. udg.
 s.s. *London* afg. Preston 2.8.
 m.s. *Louisiana* afg. Madeira 2.8. til Lissabon.
 s.s. *Lotte* afg. Vlissingen 20.7. til Sevilla.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Turks Islands 31.7. til Galveston og Mobile.
 s.s. *Lynæs* pass. Helsingør 1.8.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Hampton Rds. 12.7. til St. Thomas.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 2.8.
 s.s. *Maine* afg. Aalborg 26.7. til Norfolk, Va.
 s.s. *Maja* afg. London 30.7. til Rotterdam.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Hamburg 31.7. hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Hull 1.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Gdynia, 31.7. til Norrkøping.
 s.s. *Margrethe* ank. London 3.8.
 s.s. *Margrete* pass. Kbhvn. 24.7.
 s.s. *Marianne* ank. Ayr 27.7.
 s.s. *Marie Toft* afg. Frederikshavn 27.7.

m.t. *Marie Mærsk* ank. N. Waterweg 21.7.
 s.s. *Marna* ank. Valparaiso 22.7.
 m.s. *Marocco* ank. Marseille 2.8.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Leningrad 29.7.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. W. Hartlepool 22.7.
 s.s. *Marx* afg. Korsør 27.7.
 s.s. *Maryland* afg. Neufahrwasser 11.7. til Santos.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. London 23.7. til Murmansk.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo 29.7. til Aden hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 28.7.
 s.s. *Mette* afg. Aden 25.7. til Port Natal.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Sabang 12.7.
 s.s. *Minsk* afg. Oran 31.7. til Alexandria.

N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. Pedersen, ank. Danzig 1.8.
 s.s. *N. J. Ohlsen* forv. afg. Barry Dock 4.8. til St. John, New Brunswick.
 s.s. *Najaden* ank. Rotterdam 24.7.
 s.s. *Nancy* afg. Goole 20.7.
 s.s. *Nerma* afg. Tørefors 27.7.
 s.s. *Nevada* ank. Buenos Aires 23.7.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. N. Waterweg 28.7.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 8.7.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Manchester 20.7.
 s.s. *Niobe* ank. Aalborg 9.7.
 s.s. *Norco* pass. Lødingen 22.7. sydg.
 m.s. *Nordbo* afg. Eastham 24.7. til Baltimore.
 s.s. *Nordborg* pass. Kbhvn. 31.7.
 s.s. *Nordby* afg. Gravesend 29.7. til Odense.
 m.s. *Norden* afg. Aberdeen 9.7. til Yokohama.
 m.s. *Nordfarer* ank. Singapore 23.7. p. R. t. Trinidad.
 m.s. *Nordhavet* afg. New York 14.7. til Galveston.
 m.s. *Nordhval* afg. Everett 20.6. til Table Bay.
 m.s. *Nordkap* ank. Buenos Aires 21.7.
 s.s. *Nordlys* ank. New York 20.7.
 m.s. *Nordpol* afg. Shanghai 23.7. til Los Angeles.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Cabadello 2.8.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 3.8.
 s.s. *Olaf* ank. Middelfart 3.8.
 s.s. *Olga* afg. Hull 27.7.
 s.s. *Oluj Mærsk* ank. Archangel 18.7.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Baltimore 2.8.
 m.s. *Oregon* afg. Kbhvn. 31.7. til River Plate.
 s.s. *Orion* ank. Dartwood N.F.L. 25.7.
 s.s. *Oslo* ank. Aalborg 31.7.
 s.s. *Otto Petersen* pass. Kbhvn. 26.7.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Gl. Karleby 27.7.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Buenos Aires 19.7.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Kobe 30.7. udg.
 s.s. *Paris* ank. Grimsby 2.7.
 s.s. *Paula* ank. Rouen 21.7.
 m.s. *Peru*, Christensen, ank. Nakskov 20.7.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Norfolk 23.7.
 s.s. *Polly* afg. Trangsund 24.7.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 3.8. til Göteborg.
 s.s. *Prins Knud* afg. Leningrad 31.7.

R

s.s. *Randi* pass. Dungeness 28.7. vestg.
 s.s. *Riga* ligger i Groningen.
 s.s. *Rigmor* ank. Leith 26.7.
 s.s. *Rikke* pass. Skagen 19.7. p. R. t. Fasafjord.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Skagen 23.7.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 2.8.
 s.s. *Robert* afg. Gefle 26.7.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Møji 29.7. til Vancouver.
 s.s. *Rosenborg* afg. Fredericia 2.8.

S

s.s. *Saga* ank. Skien 3.8.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Sabang 13.7.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Cadiz 28.7.
 s.s. *Scandia* afg. Kbhvn. 2.8.
 s.s. *Scotia* ank. Odense 1.8.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 2.8.
 s.s. *Sejro*, Brockman, afg. Preston 31.7. til Archangel.
 s.s. *Sessa* ank. Havana 26.7.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Helsinki 31.7. til Frederikshavn udg.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 – Antwerpen 1930.

s.s. *Signe* pass. Southend 29.7.
 s.s. *Sigrid* ank. Kaskø 23.7.
 s.s. *Sigrun* ank. Antwerpen 30.7.
 s.s. *Silkeborg* ank. Newport Mon 27.7.
 s.s. *Skaane*, Kylvn, afg. Riga 30.7.
 s.s. *Skagerak* pass. Kbhvn. 26.7.
 s.s. *Skandia* rapp. 21,40 N. 45,20 V. 26.7.
 s.s. *Skjold* i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 29.7.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 3.8. til Gdynia.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Port Said 27.7.
 s.s. *Sonja*, Duhn, forv. afg. Bayonne 3.8.
 s.s. *Sophie* pass. Kbhvn. 20.7.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 3.8. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Birkenhead 31.7. til Murmansk.
 s.s. *Stella* ank. Rotterdam 27.7.
 m.s. *Stensby*, Eggert, afg. Nauru 13.7. til Kotka.
 s.s. *Stjerneborg* ank. Baltimore 21.7.
 s.s. *Stockholm* ank. Boston 29.7.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Casablanca 27.7. til Saffi.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 28.7. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 29.7. til Manchester.
 s.s. *Svava* ank. Manchester 31.7.
 s.s. *Svend Pii* afg. Dakar 18.7. til Manchester.
 s.s. *Soborg* pass. Kbhvn. 28.7.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 3.8. til Randers.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Hongkong 2.8.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Yokohama 4.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Bantry 1.8.
 s.s. *Tekla* pass. Spurn Hd. 23.7. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 3.8. til Oslo.
 s.s. *Thyra* pass. Skagen 28.7. vestg.
 m.s. *Thyra S.* afg. Leith 22.7. til Aalborg.
 s.s. *Tomsk* ank. Frederikshavn 31.7.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Singapore 27.7. til Manila udg.
 s.s. *Tove* pass. Hirtshals 29.7. vestg.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. La Guayra 31.7. (Time-Charter).
 s.s. *Transporter* pass. Fornæs 29.7. sydg.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Randers 4.8. til Nakskov.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 3.8. til Trondheim.
 s.s. *Tula* ank. Nantes 2.8.
 m.s. *Tunis* afg. Casablanca 3.8. til Tanger.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Munksund 1.8.

U

s.s. *Uffe* ank. Birkenhead 30.7.
 s.s. *Ulla* ank. Le Havre 27.7.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Methil 24.7.
 s.s. *Uranienborg* afg. Kobe 30.7.

V

s.s. *Valborg* pass. Helsingør 27.7.
 s.s. *Vendia* afg. Holbæk 2.8.
 s.s. *Venus* ank. Frederikshavn 29.7.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Karrebæksminde 26.7.
 s.s. *Viborg* ank. Tunis 26.7.
 s.s. *Viola* ank. Korsør 18.7.
 s.s. *Virginia* afg. Rio 24.7. til Madeira.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Newcastle on Tyne 20.7.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Ayr 29.7. til Gefle.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, fung. Spelmann, afg. Danzig 29.7. til Dieppe.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 3.8. til Nørresundby.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Holsteinsborg 1.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Genstdig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejskibe · 2) Forsikring af Hvreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 8 Ordrup 3096Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKABHOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.**KAJ & PAKHUSE: **ENGHAVE BRYGGE**HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORETelefoner:
537 & 4055**KOMPAGNIET**Telegr.-Adr.:
Mamdresch

Aalborg

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkcco**ROTTERDAM**Telephons:
34880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

1/8 NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

- og *se* nu
Carlsberg

"GAMLE"
eller
"HOF"

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER

FRA
DEUTSCHE WERKE · FRIEDRICHSORT



DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

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

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

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 & 509

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 933 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 33

TORSDAG 12. AUGUST 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN

Fra Østen er der kun faa Meddelelser, men der er sikkert store Ting under Forberedelse, for hele det japansk-kinesiske Forhold er ikke blevet endelig likvideret med de allerede stedfundne Begivenheder. Kun er det yderst vanskeligt at se, hvordan Udviklingen vil blive i den nærmeste Tid.

Ogsaa i Spanien synes der i Øjeblikket at herske en vis Stilstand. Ugens eneste udenrigspolitiske Nyhed af Betydning er den tydelige Tilnærmelse mellem England og Italien, en Tilnærmelse, der fra visse Sider hilses med Tilfredshed, og som uden Tvivl vil være af Betydning, om den bliver til Virkelighed og fører til positive Resultater.

KINA OG JAPAN

Den kinesiske Regering frygter, at de kommende Forhandlinger med Japan vil bryde sammen, og er gaaet i Gang med at træffe Forberedelser over hele Landet til en eventuel Storkonflikt. Kvinder og Børn fjernes fra Kysterne og de vigtigste Havne ved Yangtse-Kiang, der særlig vil være udsat for Angreb fra de japanske Flyvere og Krigsskibe.

Chiang-Kai-Shek konfererer i Øjeblikket med sine militære Førere, som repræsenterer mindst 12 Provinser. Skulde Krigen bryde ud, vil det afgørende Slag efter alt at dømme blive udkæmpet i Syd-Hopei paa en Linie fra Paotingfu til Changchow, hvor Hopei-Provinserne støder sammen med Honan og Shantung.

Den øjeblikkelige Standsning i Stridighederne skyldes, at begge Parter afventer Resultatet af de Forhandlinger, der i Nanking skal føres mellem den kinesiske Regering og den japanske Ambassadør. Man hævder, at Kina vil forkaste ethvert Krav om Demilitarisering af Peking- og Tientsin-Området og Anerkendelse af Manchukuo. Der næres derfor ringe Haab om, at Forhandlingerne vil føre til noget Resultat.

Ogsaa flere Generaler, der tidligere stod i Modsætning til Nanking og Chiang-Kai-Shek, og hidtil har opholdt sig i Udlandet, er vendt tilbage til Kina for at stille sig til Raadighed for Nanking.

Den økonomiske Forbindelse mellem Japan og Kina er næsten fuldstændig afbrudt. I alle Dele af Kina er de fleste Forretninger, som var afsluttet med Japan, blevet annulleret.

SKIBSFARTEN OG HANDELSBALANCEN

Dansk-Engelsk Selskabs Udvalg for Handelspropaganda har udsendt en Redegørelse for Aaret 1936, hvori findes forskellige Redegørelser vedrørende de saakaldte skjulte Indtægter paa de skandinaviske Landes Handelsbalance, Indtægter, der har stor Betydning — og som for Størstedelens Vedkommende stammer fra Skibsfarten.

Naar man ser paa Danmarks Handelsbalance, viser den et Underskud paa 104 Mill. Kr., og Rentebetaling har kostet netto 90 Mill. Kr. Til Gengæld har danske Skibe i udenrigs Fart indtjent en Bruttofragt paa tilsammen 215 Mill. Kr., hvortil kommer 5 Mill. Kr. for Udlændinges Befordring med dan-

ske Skibe. Disse Tal maa korrigeres med de Beløb, danske Skibe har anvendt til Havnepenge, Kul o. s. v. i Udlandet (80 Mill. Kr.) og udenlandske Skibes tilsvarende Udgifter i Danmark (64 Mill. Kr.). Der er flere andre, men mindre væsentlige Poster paa Betalingsbalancen, der slutter med en Saldo i dansk Favør, nemlig 5 Mill. Kr.

Norge har, trods væsentlig større Mer-Import, 54 Mill. Kr. Overskud paa Betalingsbalancen, lakket være sin store Skibsfart. Underskudet paa Vareudvekslingen var 248 Mill. Kr. og paa Rentekontoen 74 Mill. Kr. Til Gengæld indtjente Handelsflaaden ikke mindre end 510 Mill. Kr. eller godt op imod den egentlige Eksportindtægt, der kun var 674 Mill. Kr. imod Danmarks 1380 Mill. Kr. Direkte Salg af Hvalolie indbragte Norge 56 Mill. Kr. Hvalfangerselskabernes og Skibsredernes udenlandske Betalinger androg henholdsvis 12 og 255 Mill. Kr.

For Sveriges Vedkommende var Betalingsbalancens Overskud ikke mindre end 125 Mill. Kr. Eksporten androg 1529 Mill. Kr., Importen 1651 Mill. Kr. og Underskudet paa Handelsbalancen følgelig 122 Mill. Kr. Skibsfartens Indtægt var 294 Mill. Kr., dens Udgift 144 Mill. Kr., og Skibene alene vilde saaledes kunne skaffe Balance tilveje. Overskudet fremkommer hovedsagelig, fordi Sverige i Modsætning til Danmark og Norge er en saa udpræget Kreditor-Nation. Renter og Dividender har indbragt 103 Mill. Kr. og kun kostet 34 Mill. Kr.

Den svenske Nationaløkonom, Dr. H. Eneborg, gaar i en længere Rapport nærmere ind paa disse forskellige Tal og fremkommer med adskillige supplerende.

Den svenske Handelsflaades Bruttoindtægter var i Fjor nøjagtigt 294,53 Mill. Kr. mod 279,87 Mill. Kr. Aaret før, altsaa en Forøgelse paa 15 Mill. Kr. eller 5 pCt.

Den største Indtægtspost, Godsfragterne, forøgedes med 12,66 Mill. Kr. til 271,93 Mill. Kr. eller 5 pCt., Indtægt af Passagerbefordringen med 1,99 Mill. Kr. til 21,89 Mill. Kr. (10 pCt.) og Postbefordringen fra 697.800 Kr. til 708.500 Kr.

Paa Indenrigsfart steg Fragtindtægterne kun med 231.000 Kr. til 40,55 Mill. Kr., mens Udenrigsfragtindtægterne forøgedes med 14,43 Mill. Kr. til 253,98 Mill. Kr.

SKIBSFARTENS FORØGEDE OMKOSTNINGER

Vi omtalte i sidste Uge Lord Essendons Udtalelser, hvori han bl. a. kom ind paa de stærkt stigende Udgifter, som Skibsfarten maatte regne med. Fra tysk Side har man mødt disse Udtalelser med absolut Tilslutning, og det tyske Skibsfartsorgan Hansa skriver bl. a., at den stærkt springende Omkostningsstigning indenfor Skibsfarten har været Genstand for Diskussion i internationale Skibsfart- og Skibsbyggerkredse i længere Tid. Rederne gør med Rette gældende, at den gunstige Følge af Fragtstigningen for en stor Del udlignes gennem de forøgede og stadig stigende Priser paa Nybygninger, Brændstof, Reparationer o. s. v., og Skibsrederne maa regne med Forhøjelser paa Raastoffer og Byggematerialer. For den tyske Skibsfart spiller alle disse forøgede Udgifter naturligvis den samme Rolle som for andre Landes, og »Hansa« tilføjer, at det desværre hyppigt overses der,

hvor man kun ser paa Regnskabernes Indtægtsside. Det betones, at tre af de største tyske Rederier udtrykkelig har understreget, at de stadig stigende Udgifter er en af de største Hindringer for en videre Udvikling af den tyske Skibsfart. Hvad der gælder for de store Selskaber, gælder naturligvis i mindst samme Grad for de middelstore og de smaa. Det stadigt brændende Spørgsmaal om en Fornyelse og Modernisering af Tonnagen, der er af saa afgørende Betydning for den tyske Skibsfart — vanskeliggøres derigennem, at de uafbrudte Prisforhøjelser sprænger alle Beregninger og derigennem gør det umuligt eller i alle Tilfælde meget vanskeligt for Rederierne at følge deres Lyst til at forny Tonnagen, som ellers vilde være en naturlig Følge af Opgangsliderne.

Man kan vel roligt tilføje, at dette er et Forhold, der ikke blot gælder tyske Rederier, men en Kendsgerning man overalt indenfor Skibsfarten maa regne med.

ERHVERVENE, HANDELSMINISTEREN OG VALUTACENTRALEN

Erhvervsorganisationerne har forleden tilstillet Handelsminister *Kjærbøl* følgende Skrivelse:

Sidst i Maj forelaa der over for Offentligheden Meddelelse om, at Handelsministeren havde nedsat et *Embedsmandsudvalg* med Departementschef H. Jespersen som Formand, hvilket Udvalg skulde have til Opgave at overveje mulige Ændringer i den gældende Valutalov og i den Forbindelse ogsaa drøfte det af Byerhvervene tidligere paa Aaret fremsatte Forslag til en begyndende Afvikling af Valutaordningen.

Da undertegnede Erhvervsorganisationer endnu ikke har faaet noget Kendskab til Drøftelserne inden for dette Udvalg, vil man indtrængende henstille til Handelsministeren, at man — inden Embedsmændenes Drøftelser antager mere faste Former — faar Lejlighed til med Udvalget at drøfte de Synspunkter, som hidtil har gjort sig gældende inden for dette, da det vil være af største Betydning for Erhvervene at faa Anledning til at tage Stilling hertil.

Dansk Dampskibsrederiforening:

H. A. Hansen.

Fællesrepræsentationen for dansk Haandværk og Industri:

Claus J. Olsen.

Grosserer-Societetets Komité:

Holger Laage-Petersen.

Industriraadet:

A. Holm.

Provinshandelskammeret:

Axel B. Lange.

Købmandsraadet:

Chr. Gyldenslette.

Erhvervene har som bekendt tidligere fremsat Ønsker om at blive taget med i Arbejdet, og Udgangspunktet for den er det store Valutaforslag, som Regeringspartierne nedstemte for et halvt Aar siden. Det, Erhvervene foreslog, var som bekendt en begyndende Afvikling om Omdannelse af Valutaordningen, saaledes, at Importen kunde frigives i væsentlig Grad.

Det paagældende Forslag var bygget paa den Forsudsætning, at valutamæssige Hensyn ikke vedblivende nødvendiggør en saa omfattende Importregulering som den eksisterende. Man foreslog derfor en Række Varer overført til Friliste, samtidig med at der blev opstillet en betinget Friliste, hvor der ikke skulde være nogen Begrænsning af Importmængden, men alene aabnes Mulighed for en handelspolitisk ønskelig Landefordeling. Disse to Lister omfattede tilsammen over Halvdelen af Landets Import. For den øvrige Imports Vedkommende tænkte det nuværende System opretholdt, indtil andre Former kunde etableres, men dog saaledes, at der altid var tilsikret en Import af samme Størrelse som i 1936.

Erhvervene udtrykker sig i sin ovenfor anførte Skrivelse overordentlig diplomatisk, men der er ikke Tvivl om, at den i Virkeligheden er Udtryk for megen Utaalmodighed. Nu maa der snart træffes en Afgørelse — ganske vist endnu ikke om selve Valutacentralen, men blot om dette Udvalg, der skal drøfte

Problemerne. Handelsminister *Kjærbøl* har i en Tale paa Købestævnet i Fredericia givet det Svar, at Valutacentralen kan ikke undværes — det er sagt før — og at man intet har at sætte i Stedet for. Saa er man altsaa lige vidt. Hvad saa Embedsmandsudvalget end kan naa til af Beslutninger, vil man dog støde paa den uoverstigelige Modstand, der ydes fra Valutacentralens Forsvarere.

ENGLANDS HØJKONJUNKTUR

Det engelske Finansblad »*Economist*« konstaterer Den fortsat stigende Tendens i Erhvervslivet. Det Erhvervs-Indekstal, »*Economist*« offentliggør, viser fra Maj til Juni en Stigning med 1 Point til 114, og de Indberetninger, der for Juli foreligger fra en Række store Erhvervsvirksomheder, godtgør, at Beskæftigelse og Produktion har kunnet holde sig paa samme høje Niveau i Juli som de foregaaende Maaneder — i visse Tilfælde endda større.

Produktionsomkostningerne er ganske vist steget, men det synes ikke at have øvet nogen Indflydelse paa Efterspørgslen, navnlig da der samtidig foreligger en fortsat Kreditudvidelse, foraarsaget ved det meget lette engelske Pengemarked. En Overgang virkede Chamberlains Forslag om Konjunkturbeskatning en Del foruroligende, men Virkningerne deraf synes efterhaanden ganske at have tabt sig.

Samtidig bedømmes Situationen paa det engelske Arbejdsmarked yderst rolig, — det ser ud til, at de engelske Fagforeningsledere ikke vil kaste deres Organisationer ud i en Storkamp, trods de Opfordringer, der foreligger i saa Henseende.

Et bemærkelsesværdigt Træk i de seneste Maanedes Udvikling er den stærkt stigende Eksport af engelske Færdigvarer, — denne Eksport laa i Juni Maaned i Aar ikke mindre end 28,5 pCt. højere end tilsvarende ifjor.

Samtidig er Importen af Raavarer stigende, og for Juni naaedes der en Rekord i Forhold til tidligere Maaneder. Den engelske Jern- og Staalindustri arbejder med sin fulde Kapacitet, men Efterspørgslen er fortsat større end Tilbudet.

I 1. Halvaar viser Englands Import en Stigning med over 80 Mill. Pd. Sterling, Eksporten en Stigning med over 51 Mill. Pd. Sterling i Sammenligning med tilsvarende Periode i Fjor.

DANMARK OG ENGLAND

»*Financial Times*« har i forrige Uge bragt en Række Artikler om de økonomiske Forhold i de skandinaviske Lande. Forfatteren er den kendte økonomiske Skribent *George Soloveytchik*, som ved adskillige Lejligheder har demonstreret sin Interesse for skandinaviske Anliggender.

— Det danske Landbrug, skriver *Soloveytchik*, kæmper mod store Vanskeligheder, hvis Løsning i høj Grad ligger i Hænderne paa den engelske Regering, eller specielt hos Englands Landbrugsminister.

Indtil England træffer Beslutning om sin fremtidige Politik paa dette Omraade og slaar ind paa en fast Linje, i den ene eller den anden Retning, vil Danmark forblive i en Tilstand af nervøs Spænding — selv kan det nemlig ikke foretage nogen grundig Regulering, før det kender Mr. W. S. *Morrisons* Program.

I første Kvartal i Aar var der en stærk Prisstigning for de Raamaterialer, Danmark er tvunget til at importere, medens Eksportpriserne for de danske Landbrugsvarer sakkede svært agterud. I andet Kvartal bedredes denne alarmerende Forskel, da Raavarer faldt og Danmark fik forøgede Indtægter af sin Skibsfart.

Om Valutacentralen siger *Soloveytchik*, at uden denne vilde Danmark aldrig have været i Stand til at sætte sine Indkøb op fra 8½ Mill. Pund i 1931 til 15 Mill. Pund i 1936. Ingen andre af Englands

Kunder kan opvise Magen til Fremgang. I Dag køber Danmark med en Befolkning paa $3\frac{1}{2}$ Mill. mere fra England end Sovjet, Polen, Rumænien, Østrig, Ungarn, Czekoslovakiet, Bulgarien og Jugoslavien tilsammen. Englands to bedste Kunder i Europa, Frankrig og Tyskland, køber med deres enorme Befolkning kun en Ubetydelighed mere end Danmark.

— Det er rigtigt nok, at Danmarks Handelsforbindelse med England arbejder udmærket i Øjeblikket, men det er Usikkerheden ved Situationen, der fremkalder en saa urolig Indflydelse paa Danmarks økonomiske Forhold. Det kan ikke opretholde sine Køb i den nuværende Udstrækning, endsiges forøge dem, hvis det skal skæres yderligere ned eller holdes hen i Uvidenhed om dets fremtidige Andel paa det briti-

ske Marked. Det er Aksen, omkring hvilken hele Landets Eksistens drejer sig.

Danmark kan heller ikke bevare den økonomiske Ligevægt og den nuværende Levestandard, hvis Uligheden mellem Eksportprisen for Landbrugsprodukterne og Importprisen for Raastoffer atter bliver akut.

— — —
Det er kun godt, at dette siges Englænderne af en af deres Landsmænd. Unægtelig kunde England redde hele Situationen for Danmark, hvis det vilde — men det er vel nok en lidt for Micawbersk Optimisme at tro, at England nu igen, som Tiden er, vil aabne paa vid Gab for Danmarks Landbrugsseksport. Det er et Ønske, vi alle kan nære, men dets Opfyldelse er et andet Spørgsmaal.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juli 1937

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 7 Maanedre af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1936, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	9,077	15,283,252	8,262	13,861,747
1936	7,893	13,270,704	7,166	11,728,412
Forsk. ..	+ 1,184	+ 2,012,548	+ 1,096	+ 2,133,335

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	10,382	11,394,096	6,929	11,734,797
1936	9,593	11,244,141	6,410	10,608,694
Forsk. ..	+ 789	+ 149,955	+ 519	+ 1,126,103

I Tidsrummet Januar—Juli 1937 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 3,548,455 Tons og 2,126,950 Tons større end til Antwerpen.

Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 201 af 15. Maj 1935 angaaende Sejlads i Lille-Bælt ved Lille-Bælts-Broen

I Medfør af § 6 i Lov Nr. 146 om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29 Marts 1920 med senere Ændringer foretages herved efter Samraad med Marineministeriet følgende Ændring i Bekendtgørelse Nr. 201 af 15. Maj 1935 angaaende Sejlads i Lille-Bælt ved Lille-Bælts-Broen:

§ 4, Stk. 1, affattes saaledes:

»Indenfor en Afstand fra Broen af 500 m til hver Side maa der kun ankres, naar det er bydende nødvendigt, f. Eks. for at afværge Paasejling«.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 4. Aug. 1937.

Johs. Kjærhol.

Erhvervsforholdene i Staten Washington og Territoriet Alaska i 1936

Aaret 1936 har for dette Distrikts Vedkommende vist god Fremgang i alle Erhvervsgræne, selvom den mindre Arbejdsløshed væsentligst maa tilskrives de store Pengebeløb, der baade af Staten selv og af Unionen er udgivet for at fremme offentlige Arbejder, saasom Vandkraftanlæg, Vejanlæg, Opførelse af offentlige Bygninger etc.

Alle private Virksomheder paavirkedes selvfølgelig i høj Grad af den større Købeevne, og der spredtes saaledes et lysere Skær over det hele. Der findes dog endnu stor Arbejdsløshed.

Der har været adskillige mindre Arbejdsstandsninger og Uroligheder i de forskellige Fag tiltrods for de gennemgaende lysere Udsigter. Men disse overskyggedes ganske af den store Havnearbejder- og Sømandsstrejke, der varede fra 1. November 1936 til den første Uge i Februar 1937. Denne lammede fuldstændigt ikke alene Skibsfarten paa hele Pacific Kysten, herfra og til San Diego, men ogsaa hele Erhvervslivet i de vestlige Stater, idet hele dette Terræn paa Grund af den lange Afstand fra Atlanterhavskysten og de dermed følgende høje Banefragter, næsten udelukkende er henvist til Skibsfarten paa Pacific Kysten baade for Im- og Export. Det uhyre Tab, som denne

Strejke voldte det nævnte Territorium var ikke alene et direkte Tab i Lønninger for Arbejderne, i Mangel paa Fortjeneste og Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse for Skibsejerne, men langt mere i Tabet af de orientalske Markeder baade til Japan, Canada og Europa, som det vil tage lang Tid og meget Arbejde at genvinde.

Striden drejede sig ikke saa meget om Arbejdslønnens Størrelse som om et Principspørgsmaal, nemlig Kontrollen over de saakaldte »Hiringhalls« eller Forhyrings Kontorer, hvor baade »Longshoremene« eller Havnearbejdere og Skibenes Besætninger, ligefra Kaptajner til Skibsdrenge, forhyres. Fagforeningerne nyeste Udslag »den industrielle Organisation« i Modsætning til den gamle Fagorganisation vandt en betydelig Sejr ved denne Kraftprøve og vil uden Tvivl snart — som det senere har vist sig f. Ex. i Automobil Industrien — fuldstændig afløse den gamle Organisation.

Da der kun er faa Stater i Unionen, hvis Ve og Vel i saa høj Grad afhænger af Skibsfarten som Washington, er det at haabe, at denne Strejke maa have lært de paa-gældende Værdien af Samarbejde, ikke alene til deres eget bedste, men ogsaa til hele Samfundets. Men til Trods for denne Kalamitet kan Aaret dog fremvise betydelig Fremgang i mange Retninger som f. Ex.:

Byggevirksomheden var dobbelt saa stor som i 1935.

Staalindustrien tiltog 40 pCt.

Forbruget af elektriske Artikler tiltog 40 pCt.

Til offentlige Arbejder anvendtes 20 Millioner mod 9 Millioner i 1935.

Trælastafskibningerne steg 6 pCt. tiltrods for den 3 Maaneders Strejke, medens British Columbias Afskibninger steg med 41 pCt. (et godt Bevis paa, at Udlandet høstede Fordel ved Strejken).

Mineindustriens Udbytte steg med 50 pCt. o. s. v.

Disse Tal viser den tidligere omtalte gode Fremgang og Udsigterne for 1937 er derfor meget lyse.

Trælast.

Tiltrods for at Savmøllerne i den vestlige Del af Staten, hvor langt den største Del af »Douglas Fir« Arealet findes, var lukkede paa Grund af Strejker i over 80 Dage i 1934 ved Havnearbejderstrejke og i over 40 Dage ved Savmøllestrejke og i 60 Dage i 1936 ved Havnearbejderstrejke, saa er dog Industrien som et Hele gaaet fremad.

I 1936 produceredes 6,461,756,517 BMF., medens der i 1935 produceredes 4,700,000,000 BMF., altsaa en Fremgang paa 34 pCt. eller 38 pCt. mindre end i 1929.

I Washington har Produktionen for indenlandsk Forbrug været 220 Mill. BMF. større end Br. Col. Export, medens sidstnævntes indenlandske Forbrug kun er Halvdelen af Wash. Export. — et tydeligt Bevis paa Følgerne af Strejken. Washingtons samlede Tømmerproduktion var trods alt 385 Mill. BMF. højere end British Columbias og 90 Mill. over 1935.

Udsigterne for 1937 er glimrende, da Byggevirksomheden paa Grund af de mange Aars delvise Stilstand nødvendigvis maa tiltage. Det anslaaes, at Produktionen vil naa $\frac{2}{3}$ af 1929 Produktionen, med mindre uforudsete Arbejdsstandsninger skulde kuldaste disse Beregninger.

De i sidste Aarsberetning omtalte C.C.C. Lejre fortsættes stadigt, om end i mindre Udstrækning, men de har i de forløbne Aar vist sig at være af uhyre stor Betydning, ikke alene ved det nyttige Arbejde, som udføres der ved Anlæg af Skovveje, Brandbælter, Plantning af unge Træer og Hjælp i Tilfælde af Skovbrande, men langt mere ved den moralsk opbyggende Virkning, som Opholdet der yder unge Mennesker, som ellers paa Grund af Arbejdsløshed vilde være udsat for allehaande Fristelser. Omkostningerne ved at have disse Lejre er kun smaa i Sammenligning med hvad godt de udretter for den enkelte og hele Sam-

fundet, og denne Institution er en af de faa, som alle Partier her i Landet er enige om at give President Roosevelt den Anerkendelse for, som han fortjener.

Skibsfarten.

Aaret 1936 maa betegnes som det bedste i mange Aar, idet Fragtraterne er gaaet meget op grundet paa Mangel paa Tonnage og mere Efterspørgsel. Men paa Grund af den tidligere omtalte Strejke fremviser 1936 mindre baade ind- og udgaaende Tonnage, mindre Toldindtægter, mindre Export, mindre Import o. s. v.

Exporten af Æbler ad Søvejen var i 35: 1,277,882 Kasser, medens den i 36 kun beløb sig til 485,924 Kasser, altsaa en meget stor Nedgang, grundet paa den lille Høst.

Beretning over Territoriet Alaska.

Nedenstaaende Uddrag af Aarsberetningen for Alaska, udgivet af Toldvæsenet giver et godt Begreb om denne Landsdels store Fremgang i det forløbne Aar.

Hele Handelsomsætningen i 1936 androg \$115,963,586 eller \$30,412,218 over 1935.

Alaska udførte for \$37,312,144 mere end det indførte,

hvilket var \$16,284,490 mere end i 35. Det største Beløb heraf tilskrives Udførslen af henkogte Lax. Der produceredes 407,619,414 lbs. til en Værdi af \$46,173,176 eller \$22,016,782 mere end i 1935.

Hele Exporten af Fisk og Fiskeprodukter i 36 beløb sig til \$51,971,206 eller \$21,874,001 mere end i 35.

Afskibninger af Guld og Sølv til U.S.A. var de største siden 1909 og beløb sig til \$16,870,580, men paa Grund af Sømandsstrejken var dette kun \$712,922 mere end i 35, grundet paa forsinkede Afskibninger, som altsaa vil komme næste Aars Afskibning til gode. De klimatiske Forhold saasom Længden af den aabne Sæson og Regnfaldet synes at have været gunstige over det hele og adskillige nye Mineanlæg er bleven paabegyndt. Produktionen af Kobber, som i de senere Aar har staaet omtrent stille, har læget et nyt Opsving og viser et Merudbytte af \$11,965 i 36. Udførslen af Skind, undtagen Sælhundskind, steg med \$414,711 i 36, Sælskind Udførslen steg med \$23,062 i 1936. Passagertrafikken fra U.S.A. og Canada steg med 4,226 Personer. Luftskibstrafikken spiller nu en betydelig Rolle for Alaska grundet paa de daarlige Samfærdselsmidler og der befordredes i 1936 3,600 Passagerer flere end i 1935.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i Juli Maaned 1937

Hjemland	Antal		Ladning i Tons	
	Anløb	R. T. N.	udløst	indtaget
Danmark ...	462	99,168	48,354	10,495
Norge	7	5,067	8,697	115
Sverige	48	12,943	16,098	2,868
Finland	4	1,050	1,764	310
Letland	1	1,111	2,610	
Lithauen	2	1,045	945	
Polen	1	72		60
Tyskland ...	43	3,505	5,870	799
England ...	5	8,353	17,365	307
Holland ...	13	3,007	2,913	1,283
Grækenland	2	3,897	5,674	
Tilsammen	588	139,218	110,290	16,237
Heraf Rulef.	186	81,750	11,370	9,436

I ovenstaaende indgaar ikke Fisker-, Stenfisker- og Fragtfart inden for Tolddistriktet.

Domsafgørelse

Om Natten den 14. Maj i Aar laa m.s. Anna Mærsk af København i New Yorks Havn med Lods om Bord og Slæbebaad langs Siden, parat til at afgaa til Baltimore. Skibet maatte imidlertid udsætte sin Afrejse, idet hele Dæks- og Smørbesætningen gik i Land medtagende deres Tøj.

Forhistorien hertil er et Konkurrenceforhold mellem to Fagforbund. Besætningen var mønstret i Henhold til Overenskomsterne mellem Dampskibsrederforeningen og Sømandenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund. Ved Skibets Ankomst til New York den 11. Maj kom en Repræsentant for »Skandinavisk Sømandsklub« ombord og forlangte, at Dæks- og Smørbesætningen skulde kræve Hyre efter Klubbens Hyreskala, der er højere end den danske Hyre. Kaptajnen nægtede at indgaa herpaa, og Besætningen sagde derpaa op. Imidlertid skulde Skibet ligge i Baltimore i et Par Uger og kunde saaledes naa at faa dansk Besætning, hvad Mandskabet ikke var interesseret i. Folkene besluttede derfor at gaa i Land uden at afvente Udløbet af det overenskomstmæssige 7 Dages Varsel. Kaptajnen og den danske Generalkonsul foreholdt Søfolkene det lovstridige heri, men de nægtede desuagtet at tørne til, og Kl. 13,15 gik de i Land.

En af de rømte Sømand, en 17-aarig Letmatros fra Aabenraa, er nu vendt hjem og idømt en Bøde paa 50 Kr., som han er gaaet i Gang med at afsonde. Retten tog Hensyn til hans Ungdom og til hans Forklaring om, at han var bange for at gaa imod sine Kammerater, idet han frygtede i saa Fald ikke at kunne faa ny Hyre.

Norges Aluminiumsproduktion

Den norske Aluminiumsproduktion er meget stærkt stigende. I første Halvaar i Aar androg Norges Udførsel af Aluminium 12,667 Tons imod 5,983 Tons i Fjor. Navnlig Eksporten til Tyskland er stærkt stigende og udgjorde 2285 Tons mod 247, altsaa næsten en Tidobling; til England er eksporteret 1819 Tons mod 603, til Czekoslovakiet 1727 Tons mod 342, til Schweiz 864 Tons mod 69 Tons og til U. S. A., der er stærkt finansielt interesseret i den norske Aluminium-Industri, blev der eksporteret 2297 Tons mod 2683 Tons det foregaaende Aar, her er altsaa Tilbagegang.

»A/S Norsk Aluminium Kompagni« vil i Løbet af Aaret udvide sin Fabriks Kapacitet i Høyanger med 3000 Tons til 10,000 Tons. Af Selskabets Aktiekapital, 14 Mill. Kr., er Halvdelen i Mellontrustens Besiddelse; samme amerikanske Finansgruppe ejer ogsaa Halvdelen af Aktiekapitalen — 25,9 Mill. Kr. — i Datterselskabet »A/S Høyanger-fallen«, den anden Halvdel er nylig erhvervet af en norsk Gruppe under Ledelse af Skibsreder Thos Fearnley.

Ny Motorbaads-Rekord

Det er Rekordernes Tid i Øjeblikket. Vi meddelte fornylig, at Dr. Bøje Benzon havde sat en ny Rekord for hurtigste Sejlads Sjælland rundt med Motorbaad. Rekorden, der var paa 10 Timer og 22 Minutter og som i sig selv var en fin Forbedring, blev imidlertid slaaet en Uge efter.

Det var Fabrikant Hollesen, Golf-Radiator, en lige saa ivrig Motorsejler som Dr. Benzon, der erobrede den store Pokal.

Det skete med et nyt Vidunder af en Baad, »Miss Selandia«. Den løb Sjælland rundt paa 7 Timer og 34 Minutter, hvilket giver en Gennemsnitsfart paa henvend 29 miles, en virkelig kolossal Fart for en Motorbaad.

Tysklands Handel med Sovjet

Den nylig offentliggjorte tyske Statistik viser, at Tysklands Eksport til Rusland for de første fem Maaneder af Aaret udgjorde 69 Mill. Rmk. imod 45 Mill. Rmk. for samme Periode i Fjor. Samtidig er Importen fra Sovjet-Rusland til Tyskland faldet fra 29 Mill. Rmk. for Januar—Maj 1936 til 20 Mill. Rmk. for de fem Maaneder af 1937.

Denne Udvikling har vakt en Del Ængstelse i de Kredse, der er interesseret i Eksporten til Sovjet-Rusland, idet man frygter en Nedgang i Ordre fra Sovjet som Følge af den lavere tyske Import.

Købmandsskolens Aftenskole

Indmeldelser til Købmandsskolens Aftenskole foregaar i Aar i Dagene fra den 16. til 23. August (Lørdag undtagen) paa følgende Steder og Tider:

Hovedskolen (Mænd) Fiolstræde 44, Kl. 12—13 og 18—20. Kvindeafdelingen, Julius Thomsens Plads 6, Kl. 17.30—20.30.

Frederiksberg Afdeling (Mænd) Fuglevangsv. 5, Kl. 19—20. Grøndalsvængets Afdeling (Mænd og Kvinder) Vibevejens Skole, Kl. 19—20.

Nørre Afdeling (Mænd og Kvinder) Sjællandsgades Skole, Kl. 19—20.

Sundby Afdeling (Mænd og Kvinder) Øresundsvejens Skole, Kl. 19—20.

Valby Afdeling (Mænd og Kvinder) Rughavevej 6, Kl. 19—20.

Østre Afdeling (Mænd og Kvinder) Livjærgade 36, Kl. 19—20.

Søborg Filial (Mænd og Kvinder) Søborg Kommuneskole, Kl. 19—20.

Enghavevej Filial (Mænd og Kvinder) Enghavevej 44, Kl. 19—20.

Skolen tilraader at lade Eleverne søge den Afdeling, der ligger nærmest ved Forretningen, hvis Eleverne gaar paa Købmandsskolen lige fra deres Arbejde, og den Afdeling, der ligger nærmest ved Elevernes Hjem, hvis Eleverne lager hjem, inden de gaar paa Købmandsskolen.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Kornpriserne svinger stadig en Del, hvilket skaber en vis Usikkerhed paa Fragtmarkedet, og under Indflydelse heraf har Afslutningernes Antal i den forløbne Uge været noget mindre. Fragniveauet er dog i det store og hele opretholdt, idet Rederne ikke lader sig paavirke af Befragternes Forsøg paa at trykke Fragterne.

River Plate Markedet har været roligere. Der er sluttet forskellige Baade til U.K. til Rater omkring 34/6d., og til Antwerpen direkte til omkring 32/6d. à 33/-, September Lastning. Fra Buenos Ayres sluttedes græsk Damper 6.500 Ts. til Danmark til 34/9d. Destinationer uden for Minimalraterangen viser ingen Interesse for Tonnage i Øjeblikket.

Australien har taget en enkelt Baad til 12/6d. over Scheduleraten, hvilket kan gentages for Oktober Lastning. For ny Sæson noteres 13/9d. à 15/- Præmie, men Rederne holder sig borte. Sydafrika har sluttet Tonnage til U.K. til 32/6d. og fra Cape Town til St. Lawrence til 34/-, Option Durban Lastning til 37/-. Fra Sortehavet har Russerne maaltet betale den forhøjede Rate af 20/6d. til U.K. Donau har været rolig.

For de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende er Tendensen ogsaa nærmest uforandret. Cuba Sukker noterer uforandret 25/6d. til p.p. U.K./Cont., Sept./Okt. Scrap fra Northern Range er næsten helt faldet bort. Der noteres en enkelt Last til U.K. paa Basis af 24/6d. Scrap fra Gulven til Japan sluttedes til 38/6d. for prompt Lastning.

Fra British Columbia fortsættes Efterspørgslen efter Tonnage til U.K. til omkring 41/3d. à 42/6d. paa f.i.o. Basis. Transpacific Markedet er roligere, da Efterspørgslen delvis er faldet bort paa Grund af

de usikre politiske Forhold. Japanerne synes ikke at have Penge til at købe Træ for, og Kineserne er tilsyneladende bange for at engagere sig for fremtidige Afskibninger, idet de frygter at saadanne Laster under en eventuel Krig med Japan vil blive opbragt af disse. Til Australien noteres en Del Laster paa Basis af omkring 55/- per 100 Cbft. bale, f.i.o. Østens Markeder er faste. Soyabønner har været noget livligere. Flere tyske Dampere er sluttet til 42/6d. Basis Rotterdam eller Hamburg. Senere har Exportørerne betalt 43/- for svensk 9.000 Tonner. Saigon Ris er sluttet til 47/- for Aug./Sept. og for Novbr. er betalt 45/6d.

De indiske Markeder er ogsaa meget faste. Kerner fra Madras Kysten er sluttet til 45/-, og fra Bombay til 42/6d. Linsæd Bombay/U.K. er betalt med 42/6d.

Sukker fra Mauritius er betalt med den gode Rate af 37/6d. for 10.000 Tonner til U.K.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene uden større Forandringer. Der er stadig gode Erts og Fosfat Fragter fra Midelhavet til U.K. og Continentet, og fra Sortehavet er Russerne aabne for Tonnage for saavel Kul som Erts til Staterne til omkring 22/-. Jordnødder er sluttet fra Saloum til Marseilles til omkring 46/-.

Trælast og Kulmarkederne er uforandrede.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen fortsat livlig. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes: 8.000 Tonner, Levering og Tilbagelevering Japan, 5/6 Maaneder, 11/-, Dieselbaad, 8.500 Tons d.w., Levering Japan, via Nordpacific, Tilbagelevering Australien, 10/9d. Ældre norsk Dieselbaad er sluttet til 8/- for 12 Maaneder, Levering U.K./Cont., Tilbagelevering U.S.N.H.

Kolonibestyrer Georg Rassow død

Grønlands Styrelse har fra Inspektøren over Østgrønland, Einar Mikkelsen, ved Angmagssalik modtaget Telegram om, at Kolonibestyrer Georg Rasmus Rassow den 9. August er afgaaet ved Døden.

Rassow, der var født 1883 havde siden 1905 gjort Tjeneste ved forskellige Pladser paa Vestkysten, men ansattes som Kolonibestyrer ved Angmagssalik, til hvilken Stilling han i August 1933 modtog kongelig Udnævnelse.

Einar Mikkelsen vil ekstraordinært blive konstitueret til ved Siden af sin Stilling som Inspektør over Østgrønland tillige at fungere som Kolonibestyrer ved Angmagssalik, til næste Sommer en ordinær Afløser kan udsendes. Einar Mikkelsen vil saaledes overvintre ved Kolonien.

Rassow faar fra alle Sider Anerkendelse som en dygtig og forstaaende Mand.

De københavnske Havnearbejdere vil have Feriepenge

De københavnske Havnearbejderes Fællesforbund har paa en Generalforsamling i Søndags vedtaget, at man skal opsigte den nugældende Overenskomst til dennes Udløbstid 1. Marts 1938. Under de kommende Overenskomstforhandlinger vil de kræve Lønforhøjelse samt en Ferieordning, der sikrer Havnearbejderne 3,1 pCt. af deres Aarsfortjeneste i Feriegodtgørelse.

Det blaa Baand

»Normandie«s Gennemsnitsfart var paa Rekordrejsen 30,58 Knob. Den hidtidige Rekord for Rejsen fra Bishops Rock (Scilly Øerne) til Ambrose Fyrskib sættes af »Queen Mary« sidste Sommer. Farten var 30,14 Knob, den samlede Tid 96 Timer 27 Minutter eller 1 Time 25 Minutter mere end »Normandie«s Tid.

Medvirkende til »Normandie«s Tilbageerobring af Atlanterhavets blaa Baand var sikkert den Omstændighed, at Skibet nylig har faaet monteret 4-bladede Propeller i Stedet for 3-bladede. »Queen Mary« har iøvrigt ogsaa faaet nye Skruer og har nu fuldført sine første Rundrejser med disse. Føreren, Kaptajn J. C. Townley, har erklæret sig yderst tilfreds med de nye Skruer, der har reduceret Skibets Vibrationer til et Minimum. Som en god

Sportsmand sendte Kaptajn Townley Lykønskningstelegram til »Normandie«, saa snart han hørte om den nye Rekord.

Cunard-White Star indtager det Standpunkt, at »Queen Mary« ikke er konstrueret for at konkurrere med »Normandie«, men for at opretholde en Luksusrute over Atlanterhavet. I kyndige Kredse er man imidlertid af den Opfattelse, at Queen Mary« endnu ikke har præsteret sin bedste Fart, og at »Normandie«s Rekord vil blive slaet inden der er gaet mange Uger.

Hvalbaad forlist

Et Telegram til Skibsmægler A. C. Olsen, Oslo, meddelede, at Hvalbaaden »Tijgerberg« Natten til i Torsdags er strandet i Nærheden af Saldhanabugten i Sydafrika. To Mand af Besætningen omkom, de øvrige blev reddet. Hvalbaaden er totalt forlist.

Japanske Passager-Dampere rekvireret af Militæret

De fire japanske Passagerdampere »Tokio Maru«, »Nepal Maru«, »Singapore Maru« og »Soya Maru«, som besørger den nærmeste Forbindelse mellem Japan og Indien, og som ventedes hertil i September, er ikke afgaaet fra Japan.

Det menes, at Dampere af de japanske Militærmyndigheder er blevet rekvirerede i Anledning af Operationerne i Kina.

Eksportpriserne stiger stærkt

Engrospristallet, der i Juni gik et Point ned, er i Juli steget to Points, og Prisudviklingen har denne Gang været til Gunst for Danmark, idet Eksportpriserne er steget mest. Medens det specielle Pristal for Eksportvarer gennem længere Tid har været nedadgaende, er det i Juli steget med 11 Points fra 141 til 152. Samtidig er Pristallet for Importvarer kun steget med to Points fra 168 til 170, og Hjemmemarkedsvarerne har holdt sig uforandret paa 132.

Indenfor de enkelte Grupper bemærkes, at vegetabiliske Levnedsmidler er steget fra 156 til 160 og animalske Levnedsmidler fra 132 til 138. Foderstoffer er derimod kun steget fra 151 til 152. Jern, Metaller og Varer deraf er

steget fra 160 til 163, Træ og Papir fra 149 til 152 og Huder, Læder og Skotøj fra 144 til 147. Den eneste Nedgang findes for Tekstil og Konfektion, der er gaaet ned fra 138 til 137.

Svenska Amerika Linien

Den svenske Amerikalinie har nu oprettet Kontor i København, hvor man har indrettet smukke og lyse Lokaler i Palace Hotels Bygning. Kontorets Leder bliver Direktør *Helge Petersen*, der i en Aarrække var Skandinavien Amerika Liniens Leder i New York og er kendt og afholdt i vide Kredse. Ogsaa den dansk-amerikanske Pressemand *Carlo Christensen* er blevet knyttet til Kontoret.

Kontorerne aabnedes officielt forleden og i Dagens Anledning var Svenska-Amerika Liniens øverste Chef, Direktør *Axel Jonsson* kommet hertil med »Gripsholm« og var Vært ved en smuk Festslighed om Bord om Aftenen. En Række kendte danske Personligheder indenfor de forskellige Erhverv, der staa i Forbindelse med Skibsfart og anden Trafik, var indbudt.

Et Forlis for 400 Aar siden

Skibsfører Gunner Jensen, Lynæs, fandt forleden ved Anholt Østrev nogle gamle Kanoner, som han indbragte til Tøjhuset i København. Det har vist sig, at Fundet indeholder to Slags Kanoner, nemlig 4 meget gamle Kanoner fra det 14. eller 15. Aarhundrede, der har staaet paa Skibets Dæk, og 6 Kanoner af en mere moderne Konstruktion, nemlig støbte, som har staaet i Lasten, og efter hvad man kan se har været omhyggeligt emballeret med Sejldug og Jernstønger.

Man kan nu rekonstruere den flere Hundrede Aar gamle Begivenhed, der ligger til Grund for Fundet: Et dansk Koffardiskib, bevæbnet med de mere gammeldags Kanoner til Fordrivelse af Kaperfartøjer, har omkring Midten af det 16. Aarhundrede været paa Rejse fra England, hvorfra det bl. a. har hjemført de nyere Kanoner. Paa Hjemvejen er det vel sagtens i Natlens Mulm og Mørke grundstødt paa Anholt Østrev og sunket.

Det er højst sandsynligt, at det ved en mere indgaaende Undersøgelse vil kunne fravristes det gamle Vrag nye Hemmeligheder, hvilket ogsaa ved Lejlighed vil blive foresøgt. Foreløbig vil Tøjhusmuseet udstille de gamle Kanoner.

Havnefogdernes Aarsmøde

De danske Havnefogdforeningers Aarsmøde i Assens havde samlet ca. 70 Deltagere fra alle Egne af Landet. Ved Aaringsmødet i Lørdags holdt Havneingeniør Knud Degn, København, Foredrag om Havneforholdene i Assens, bl. a. redegjorde han for det store Udvidelsesprojekt til ca. 2 Mill. Kr., som han for en halv Snes Aar siden udarbejdede for Havnen med Fremtidsmuligheder for Øje.

Om Søndagen fandt en Række faglige Forhandlinger Sted. Til næste Aarsmøde valgtes Nakskov.

Skibsfarten paa Bilbao

Til Underretning for de Skibe, der sejler paa Bilbao, oplyser det engelske Board of Trade, at de spanske Nationalister har meddelt, at der ikke er udlagt Miner eller andre Forhindringer i Kanalen, der fører op til Havnen. Britiske Skibe maa give 72 Timers Varsel for deres Ankomst, og der er Lodstvang for alle Skibe. Handelsskibe, som har sejlet paa Havne, der kontrolleres af Valencia-Regeringen, vil ikke faa Tilladelse til at benytte Bilbao-Havn. I Tilfælde af force majeure maa de anløbe Havnen, men faar i saa Fald kun Lov til at opholde sig der i 24 Timer.

»Leviathan«

Den amerikanske Regering agter at købe den 48,000 Tons store Liner »Leviathan« for 2 Millioner Dollars. Den har nu i adskillige Aar ligget ved Pieren i Hoboken. Købet er imidlertid betinget af, at United States Line bygger en ny Baad, noget større end »Washington« og »Manhattan« (24,289 Tons), til den amerikanske Handelsflaades Flagskib. Det nye Skib ventes at ville komme til at koste 6 Millioner Dollars. Endnu er det ikke afgjort, hvad Regeringen vil gøre med »Leviathan«, som er bygget i Tyskland og nu er 23 Aar gammel. Den har en Ophugningsværdi af 1 Million Dollars.

Pakhusplaner i Aarhus

Et Konsortium af københavnske og aarhusianske Interesser, der tilsammen har tegnet en Kapital paa 150,000 Kr., har andraget Aarhus Havneudvalg om at leje et Areal ved 10 m Kajen til Opførelse af en Silo- og Pakhusbygning. Havneudvalget har imidlertid ikke ment at kunne afse den fornødne Plads, men har tilbudt et Areal ved Kaj Nr. 10 i Bassin II i Inderhavnen. Konsortiets Forretningsfører, Grosserer E. S. Strunge, Aabyhøj, erklærer denne Plads for uanvendelig til Formaalet, idet Konkurrencehensyn nødvendiggør 10 m Vanddybde.

Radioforbindelse mellem Honolulu og Nordpolen

Nordpolstationen har haft Forbindelse med en Radioamatør i Honolulu. Denne havde udtalt Bekymring, fordi Isen paa Nordpolstationen smeltede, men Stationen har beroliget ham med Hensyn til de overvintrendes Sikkerhed. Temperaturen i Lejren var i Øjeblikket $\div 2$ Gr.

Kollision mellem to Statsbanefærger

I Lørdags Formiddags fandt der i læt Taage en Kollision Sted mellem Statsbanernes to Færger »Helsingborg« og »Kronborg«. Uheldet fandt Sted midtvejs mellem Helsingør og Helsingborg.

Om Kollisionen oplyser Søfartschef Neergaard, at den var ret ubetydelig. Hvor Ansvar ligges afgøres først, naar der er foretaget forskellige Afhøringer. I Taagen lob »Kronborg« Stævnen ind i Siden paa »Helsingborg« omtrent midtskibs. »Kronborg« fik nogen Skade paa Stiverne under Konsollen til Broklappen.

Skaden er dog ikke større, end at »Kronborg« stadig sejler og kan lobe ind i Færgelejerne. »Kronborg«s Stævn skar sig ind i »Helsingborg«s Dæk-Overbygning.

Hollandsk Kaptajn dræbt i Limfjorden

Paa Øen Fur er sket en alvorlig Ulykke, da det hollandske Motorskib »Senang« var i Færd med at indtage Moler fra Udskibningsbroen. Kaptajn van der Veer blev ramt af Svinget til Haandspillet, idet dette slog tilbage og ramte Kaptajnen med stor Kraft i Underlivet. Med et andet hollandsk Motorskib blev den tilskadekomne ført til Nykøbing og indlagt paa Sygehuset, hvor han nu er død. Hans Hustru, der havde gjort Rejsen med, var ved hans Dødsleje.

»Lysaker II« endelig hævet

Onsider er det lykkedes Svitzers Bjærgningsflaade at hæve Vraget af den sunkne norske Damper »Lysaker«. De to mægtige Løftepontoner blev pumpet læns, og Pontonerens Opdrift i Forbindelse med indtrædende Højvande fik Baaden op. Forleden Nat ved 2-Tiden hævedes Vraget i de tykke Staalwirer, der er lagt under Skroget. De tre Bugserbaade blev spændt foran Pontonerne, og saa gik det ind til Esbjerg.

Den ejendommelige Flaade blev ledet af to Esbjerg-lodser, og man traf alle mulige Forsigtighedsforanstaltninger, for at det tunge Vrag ikke skulde glide ud af Staalwirerne og gaa til Bunds i Sejllobet, hvor det kunde spærre for al Trafik paa Havnen.

Bugseringen gik godt, og om Morgen var Lysaker flyttet ind til Skallinghul, hvor den blev fortøjet, stadig baaret oppe af de to Pontoner.

Ramt af Storbommen

Den 19-aarige Matros Karl Jensen af Haarmark paa Samsø er blevet ramt af Storbommen paa M/S »Apollo« af Samsø og staaet over Bord. Han gik til Bunds, inden Redningsbaaden naaede frem.

Danmarks Handelsforhandlinger med Udlandet

Efter hvad vi fra velunderrettet Kilde erfarer, er der for Tiden visse Handelsforhandlinger i Gang mellem Danmark og forskellige Stater i Udlandet.

Med Frankrig er der saaledes, i Tilslutning til den generelle Overenskomst, der afsluttedes for et Par Maaneders siden, Forhandlinger i Gang vedrørende Indholdet af de Rammer, der den Gang blev lagt for Handelssamkvemet mellem de to Stater.

Ligeledes er der Forhandlinger i Gang med Schweiz, med bl. a. Forsøg fra dansk Side paa at tilvejebringe Muligheder for en noget udvidet dansk Eksport, særlig af Landbrugsvarer, til dette Land.

Endelig forhandles der for Tiden med Norge om hele Handelsforbindelsen mellem Danmark og Norge.

Skibsfart lammet af Tyfon

En Tyfon rasede for nylig over Shanghai og forarsagede store Ødelæggelser over hele Byen. Hospitalerne er overfyldte med saarede fra Stormkatastrofen. Skibsfarten er lammet i hele Kystomraadet.

Tuborgfondens nye Formand

Paa et af Tuborgfondens Bestyrelse afholdt Møde har man valgt Direktør Aug. Holm til Formand og Overretssagfører H. Ebstrup til Næstformand.

Brugen af Nødsignalet

Den nye »Haandbog for Radiotelegrafister«, udsendt af det engelske Generalpostdirektorat, indskærper de gælden-

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

SVENDBORG

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
6 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

de Regler for Sikkerhedstjenesten, idet det bl. a. paapeges, at Vanskeligheder er opstaaet ved Misbrug af Nødsignaler fra Skiibe, der — skønt ikke i overhængende Fare — har udsendt SOS for at faa Bugser- eller anden Hjælp. Hvor Udsendelse af Nødsignalet ikke er fuldtud paakrævet, bør man, hedder det, anvende Alarmsignalet (XXX). Rækkefølgen for Radiotelegrammers indbyrdes Fortrinsret er følgende: 1) Nødsignaler; 2) Korrespondance indledt med Alarmsignalet; 3) Korrespondance indledt med Sikkerhedssignalet; 4) Korrespondance vedrørende Pejletjeneste; 5) Al anden Korrespondance. I Radiotelegrafi sendes Nødsignalet i Morsetegn, i Radiotelefoni bestaar Nødsignalet af Ordet »Mayday«, som er tilnærmet engelsk Udtale af det franske »m'aidez«.

Dansk Smør paa Mejeriudstillingen i Berlin

Paa den internationale Mejeriudstilling i Berlin i Dagen 21.—29. August vil der blive arrangeret en kollektiv dansk Mejeriudstilling, hvor en Række betydende danske Mejerimaskine-Firmaer og andre Virksomheder med Tilknnytning til Mejeribrug vil deltage, ligesom Mejeriforeningernes Fællesorganisation vil arrangere en omfattende Udstilling med Oplysninger om danske Mejeribrugsforhold.

Det er endvidere Hensigten at gennemføre en Præsentation af Smør fra samtlige danske Mejerier, for derigen-

nem at give et eklatant Udtryk for dansk Smørs Ensartethed og høje Kvalitets-Standard. I Forbindelse med denne Udstilling skal der gennemføres en uofficiel Kvalitetsbedømmelse af de udstillede Smørmærker, af betydelig Interesse for de deltagende Mejerier.

PERSONALIA

Dødsfald

Et af Sveriges kendte Navne indenfor Søfarten, Chefen for Bureau Veritas, Ingeniør W. F. Lager er død i Göteborg 76 Aar gammel.

I 1886 blev Lager Værftsingeniør ved Lindholmen, senere var han en Aarrække i Udlandet, hvorefter han blev Værftsingeniør hos Kockum. I 1899 blev han Inspektør i Bureau Veritas og fra 1914 Chef for Sverige.

Jubilæum

Maskinmester H. C. A. Onsager Andersen fejrer den 12. August 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Det forenede Dampskibsselskab. Onsager Andersen, der er født i Tved ved Svendborg 1885, blev ansat i Det Forenede i 1912 som Maskinassistent i Damperen »Algarve«. I 1914 forfremmedes han til Undermester, og for Tiden sejler han som 2. Mester i »Vistula«.

POSITIONSLISTE PR. 11. AUGUST 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Immingham 7.8.
s.s. *Aarø* ank. Rouen 4.8.
s.s. *Aarø*, Teilman Thomsen, afg. Vejle 7.8.
s.s. *Aase* ank. Helsingfors 30.7.
m.l. *Aase Mærsk* afg. Port Aransas 25.7.
s.s. *Absalon* ank. Blyth 31.7.
m.s. *African Reefer* ank. Rotterdam 3.8.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kobe 8.8. udg.
s.s. *Agnete* afg. Flushing 1.8. til Liepaja.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Belle Isle 29.7.
s.s. *Alabama* ank. Kbhvn. 1.8.
s.s. *Alf* afg. Ghent 4.8. til Leith.
s.s. *Alfa* ank. Oslo 3.8.
s.s. *Algarve* pass. Ushant 10.8.
s.s. *Alice* pass. Skagen 31.7. vestg.
m.s. *Almena* afg. New York 22.7. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Singapore 6.8. hjg.
s.s. *Alssund*, Andersen, afg. Victoria, Brasilien, 4.8. til Rotterdam (via Dakar).
m.s. *American Reefer* afg. Rio 3.8.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Grays Harbor 5.8. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Corpus Christi 12.7.
s.s. *Anna* afg. Wiborg 3.8. til Bordeaux.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Shanghai 28.7. til Hongkong.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Los Angeles til Osaka 5.8. udg.
s.s. *Anne* ank. Alexandria 30.7.
m.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 18.7. til River Plate.
m.s. *Arizona* afg. Buenos Aires forv. 10.8. til Oslofjorden.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Georgetown 25.7.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Vancouver B.C. 8.8. til Shanghai.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. San Francisco 26.7.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Leningrad 6.8., pass. Hammershus 9.8.
s.s. *Aslaug* ank. Danzig 29.7.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Port Alberni 20.7.
s.s. *Astra* ank. Kbhvn. 2.8.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Setubal 9.8.

m.s. *Australian Reefer* pass. Flores 2.8.
m.s. *Australien*, Hansen, pass. Midway p. R. t. Osaka 31.7. udg.
s.s. *Avance* afg. Methil 28.7. til Oslo.

B

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 4.8.
m.l. *Bente Mærsk* afg. Vancouver 30.7.
s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 9.8. til Ålesund.
s.s. *Bertha* ank. Mantyluoto 31.7.
s.s. *Bes* pass. Dover 9.8.
s.s. *Betty* ank. Menstad 1.8.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Tromsø 26.7.
s.s. *Birgitte* afg. Leith 29.7. til Horsens.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Antwerpen 5.8.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Danzig 6.8. til Bordeaux.
s.s. *Bodil* afg. Pertusola 31.7.
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Archangel 7.8.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Singapore 6.8. udg.
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Baltimore 18.7.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Blyth 7.8. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien* afg. Nr. Sundby forv. 10.8. til Stavanger.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Azores 1.8.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Macories 4.8.
s.s. *Britta* ank. Hull 31.7.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Sverige 17.7. til Norfolk Va., pass. Cape Race, Nfl. 3.8.
s.s. *Brynhild* afg. Danzig 4.8. til Garston.

C

m.s. *California* afg. Göteborg 27.7. til Santos.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 2.8.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Dakar 29.7.
s.s. *Carmen* ank. Marseilles 30.7.
m.l. *Caroline Mærsk* pass. Beachy Head 26.7.
s.s. *Charkow* afg. Algiers 3.8. til Aberdeen.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Newport News 28.7.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Williamstown 22.7. hjg.
m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 5.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10.8.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	450,75	AMSTERDAM.....	248,55
BERLIN.....	181,20	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	17,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,85	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,60	PRAG.....	15,85
ROM.....	23,95	WARSAWA.....	85,65

m.s. *Chr. Holm* afg. Montreal 6.8.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Calais 30.7.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 31.7.
 s.s. *Christiansborg* ank. Gaspe 5.8.
 s.s. *Cimbria* ank. Rouen 3.8.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Capelle 7.8.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 3.8. til Gedser.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 6.8.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Lødingen 30.7.
 s.s. *Cyril*, Rasmussen, ank. Archangel 7.8.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 2.8.
 s.s. *Dagmar*, D.F.D.S., ank. London 10.8.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Middelfart 5.8. til Bremen.
 s.s. *Dania* afg. Kbhvn. 8.8.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Ushant p. R. t. Rotterdam 6.8. hjg.
 m.s. *Danmark* ank. Rio 7.8.
 s.s. *Delaware* ank. Newport News 7.8.
 s.s. *Dorrit* pass. Holtenau 4.8.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 29.7.
 s.s. *Ebro* afg. Antwerpen 7.8. til Casablanca.
 s.s. *Edith* ank. Marseilles 3.8.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Soroka 23.7.
 s.s. *Ejffe Mærsk* ank. Riga 30.7.
 s.s. *Egholm* ank. Danzig 5.8.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. San Francisco 20.7.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Curacao 30.7.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Archangel 5.8.
 s.s. *Elisabeth* pass. Dunnet Head 1.8.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Alexandria 5.8. til Jaffa.
 s.s. *Ellen* pass. Dungeness 3.8.
 s.s. *Ellensborg* ank. London 8.8.
 s.s. *Else* afg. Kbhvn. 4.8. til Kotka.
 s.s. *Emanuel* ank. Boston Docks 26.7.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Partington 31.7.
 m.t. *Emma Mærsk* pass. Prawle Point 30.7. østg.
 s.s. *Energi*, afg. Goole 7.8. til Mosjøen.
 s.s. *England* ank. Kbhvn. 8.8.
 s.s. *Enigheden*, ank. Leningrad 8.8.
 s.s. *Erik Boye* ank. Rouen 31.7.
 s.s. *Erindring*, ank. Kotka 7.8.
 s.s. *Erna* afg. Gibraltar 6.8. til Marseilles.
 m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Ester* ank. Oporto 29.7.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Emden 6.8. p. R. t. Archangelsk.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Portishead 5.8.
 s.s. *Estrid* pass. Skagen 3.8. sydg.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Bishoprock p. R. t. St. Thomas 8.8. udg.

F

m.s. *Fano* afg. Reykjavik 26.7.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Grangemouth 31.7.
 s.s. *Finland* ank. Gdynia 4.8.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Port Said 8.8. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kbhvn. 9.8.
 s.s. *Frankrig* ank. Rouen 4.8.
 s.s. *Fredensborg* ank. Huelva 5.8.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Manchester 6.8.
 s.s. *Freya* pass. Skagen 3.8. sydg.
 s.s. *Frida* ank. Cristobal 20.7.
 s.s. *Frode* afg. Norfolk, Va. 9.8. til New York.
 s.s. *Fylla*, ank. Kubikenborg 4.8.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 9.8.
 s.s. *Georgia* ank. Helsingør 31.7.
 s.s. *Gerd* ank. Riga 28.7.
 s.s. *Gerda* ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Kotka 10.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Cristobal 21.7.
 s.s. *Gorm* afg. Herøen 7.8. til Newcastle.
 s.s. *Grete* ank. Bowater 2.8.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. San Pedro 26.7.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Helsingør 1.8.
 s.s. *Gudena* ank. Caen.
 s.s. *Gudrun* ank. Hull 24.7.

m.s. *Gudrun Mærsk* pass. Dungeness 31.7.
 s.s. *Gunhild* pass. Dunnet Hd. 1.8.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Ridham Dock 3.8.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 8.7. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Immingham 33.7. til Tromsø.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Onega 8.8.
 s.s. *Hafnia* ank. Mariager 9.8.
 s.s. *Haldan* ank. Klaipea 8.9.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Færingehavn 25.7.
 s.s. *Hanne* pass. Brunsbüttel 24.7. p. R. t. Helsingfors.
 s.s. *Hans*, From, ank. Stettin 11.8.
 s.s. *Hans Broge* pass. Hanstholm 4.8. vestg.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Chandler 28.7.
 s.s. *Harald* ank. Danzig 5.8.
 s.s. *Harriet* afg. Aalborg 3.8.
 s.s. *Helene* ank. Stockholm 2.8.
 s.s. *Helga* afg. Baltimore 29.7.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Port Said 31.7. til Abadan.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Kbhvn. 2.8.
 m.s. *Herdis* ank. London 25.7.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Liepaja 27.7.
 s.s. *Hilde* pass. Spurn Head 30.7. udg.
 s.s. *Hindsholm* afg. Swansea 6.8. til Kbhvn.
 s.s. *Holland* ank. Grangemouth 4.8.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Cardiff 22.7.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Messina 4.8. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Gravesend 8.8.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Casablanca 2.8. til King's Lynn.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Skagen 4.8. vestg.
 s.s. *Inger* afg. Kemi 30.7. til Rochester.
 s.s. *Inger Toft* afg. Murmansk 7.8.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Amsterdam 8.8.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. New York 5.8.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Rouen 3.8.
 s.s. *Ivar* ank. Kbhvn. 5.8.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 8.8.
 s.s. *Jakob Mærsk* afg. Safi 28.7.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Miami 15.7.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Arendal 7.8.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Gøteborg 5.8. udg.
 s.s. *Jenny* pass. Dunnet Head 2.8.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Skagen 5.8. vestg.
 s.s. *Johanne* pass. Brunsbüttel 1.8.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. London 4.8.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 9.8.
 s.s. *Jonna* afg. Rio de Janeiro 17.7.
 s.s. *Juliane* afg. Oporto 28.7. til Setubal.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Vlissingen p. R. t. Rotterdam 7.8. hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Bristol 2.8.
 s.s. *Jytte* afg. Malaga 26.7. til Setubal.
 s.s. *Jægersborg* ank. Riga 8.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Horsens 9.8.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Bhawnagar 3.8.
 s.s. *Karen* pass. Hanstholm 4.8. vestg.
 s.s. *Karen Toft* ank. Archangel 9.8.
 s.s. *Karla* afg. Messina 3.8.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 7.8. til Manchester.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. San Pedro 25.7.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Blyth 6.8.
 s.s. *Kentucky* ank. New York 8.8.
 s.s. *Kirsten* afg. Køge 29.7. til Riga.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 4.8. til Chicoutimi.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Tendal, ank. Skutskær 9.8.
 s.s. *Knud* afg. Liverpool 9.8. til Seaham Harbour.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Bremen 5.8. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* afg. Karlshamn 31.7. til Hamburg.
 s.s. *Kongea* ank. Riga.

L

s.s. *Laila* pass. Panama 1.8.
 m.s. *Lalandia*, Rasmussen, ank. Hamburg 9.8. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Bordeaux 31.7.
 s.s. *Laura* pass. Dungeness 28.7.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Mersine 28.7.
 s.s. *Lexa Mærsk* pass. Lødingen 6.8. sydg.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Novorosaisk 26.7.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Archangel 4.8.
 s.s. *Lilleborg* afg. Burntisland 2.8.
 s.s. *Lilian* pass. Holtenau 30.7.
 s.s. *Lily* ank. Watchet 29.7.
 s.s. *Linda* ank. Fredericia 2.8.
 s.s. *Lise* ank. Kbhvn. 3.8.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Tyne 4.8.
 s.s. *Lotte* afg. Vlissingen 20.7. til Sevilla.
 m.s. *Louisiana* afg. Lissabon 5.8. til Kbhvn.
 s.s. *Lundby*, Lund, afg. Galveston 8.8. til Mobile.
 s.s. *Lynæs*, pass. Hammershus 5.8.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Nueritas 30.7.
 s.s. *Magnus* ank. Le Havre 10.8.
 s.s. *Maine* afg. Aalborg 26.7. til Norfolk, Va.
 s.s. *Maja* afg. Rotterdam 3.8.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Kbhvn. 5.8.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Kbhvn. 9.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Kbhvn. 8.8. p. R. t. Hull.
 s.s. *Margrete* ank. Brandöhamn 31.7.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 9.8.
 s.s. *Marianne* afg. Ayr 31.7.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Rotterdam 31.7.
 s.s. *Marie Toft* ank. Archangel 5.8.
 s.s. *Marna* afg. Tocopilla 3.8.
 m.s. *Marocco* afg. Livorno 9.8. til Neapel.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Leningrad 4.8., pass. Brunsbützel 8.8.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. W. Hartlepool 22.7.
 s.s. *Marx* ank. Trångsund 31.7.
 s.s. *Maryland* ank. Santos 5.8.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Lødingen 29.7.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Djibouti til Port Said 8.8. hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 31.7. til Antwerpen.
 s.s. *Mette* afg. Aden 25.7. til Port Natal.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 12.7.
 s.s. *Minsk* afg. Alexandria 9.8. til Jaffa.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. Danzig 5.8. til Bayonne.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Barry Dock 4.8. til St. John N.B.
 s.s. *Najaden* afg. Leith 5.8. til Stettin.
 s.s. *Nancy* ank. Windau 3.8.
 s.s. *Nerna* pass. Holtenau 4.8.
 s.s. *Nevada* afg. Buenos Aires 6.8. til Santos.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. N. Waterweg 28.7.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Shanghai 31.7.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Manchester 31.7. til Archangel.
 s.s. *Niobe* ank. Aalborg 9.7.
 s.s. *Norco* pass. Dover 28.7. p. R. t. Southampton.
 m.s. *Nordbo* afg. Eastham 24.7. til Baltimore.
 s.s. *Nordborg* ank. Hull 3.8.
 s.s. *Nordby* pass. Southend 29.7. til Odense.
 m.s. *Norden* ank. Hamburg 30.7.
 m.s. *Nordfarer* ank. Singapore 23.7.
 m.s. *Nordhavet* ank. Houston 25.7.
 m.s. *Nordhval* afg. Everett 20.6. til Table Bay.
 m.s. *Nordkap* afg. Buenos Aires 30.7. til Jacksonville.
 s.s. *Nordlys* afg. Port Alfred 4.8. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. Shanghai 23.7. til Los Angeles.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Bahia 6.8.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 10.8.
 s.s. *Olaf* ank. Kbhvn. 7.8.
 s.s. *Olga* afg. Gravesend 5.8. til Amsterdam.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Cardiff 6.8.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. afg. New York 7.8.
 m.s. *Oregon* afg. Kbhvn. 31.7. til River Plate.
 s.s. *Orion* afg. Botwood 2.8.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Aalborg 31.7.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Yepita 29.7.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Gl. Karleby 3.8.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Buenos Aires 19.7.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Shanghai til Hongkong 7.8. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leith 8.8.
 s.s. *Paula* afg. Rotterdam 3.8.
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, ank. Nakskov 20.7.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Norfolk 23.7.
 s.s. *Polly* pass. Zebrügge 1.8.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Helsingør 10.8.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Calais 8.8.

R

s.s. *Randi* pass. Dungeness 28.7. vestg.
 s.s. *Riga* ank. Frederikshavn 9.8.
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 1.8.
 s.s. *Rikke* pass. Skagen 19.7. p. R. t. Fasafjord.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Garston 6.8. til Tønsberg.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 9.8.
 s.s. *Robert* ank. Leningrad 28.7.
 m. s. *Robert Mærsk* ank. Saigon 6.8.
 s.s. *Rosenborg* ank. Leningrad 7.8.

S

s.s. *Saga* ank. Stettin 9.8.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Wakamatsu 27.7.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Cadiz 2.8.
 s.s. *Scandia* ank. Holbæk 8.8.
 s.s. *Scotia* afg. Danzig 6.8.
 s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 7.8. til Antwerpen.
 s.s. *Sejro*, Brockman, afg. Preston 31.7., pass. Honningsvaag 7.8.
 s.s. *Sessa* ank. Hampton Rds. 5.8.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Frederikshavn 4.8. udg.
 s.s. *Signe* pass. Southend 29.7. p. R. t. Emden.
 s.s. *Sigrid* pass. Skagen 3.8.
 s.s. *Sigrun* ank. Kbhvn. 7.8.
 s.s. *Silkeborg* afg. Newport Mon 5.8.
 s.s. *Skaane*, Kylvn, ank. Preston 8.8.
 s.s. *Skagerak* afg. Umeå 3.8.
 s.s. *Skandia* afg. Aruba 2.8.
 s.s. *Skjold* ank. Dok i Frederikshavn 1.8.
 s.s. *Skodsborg* afg. Burntisland 9.8.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 8.8.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Land's End 6.8. p. R. t. Sharpness.
 s.s. *Sonja*, Dulin, pass. Lissabon 6.8. p. R. t. Bathurst.
 s.s. *Sophie* ank. Penzance 31.7.
 s.s. *Stadion II* ank. Oslo 6.8.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Lofoten 7.8. p. R. t. Murmansk.
 s.s. *Stella* ank. Libau 4.8.
 s.s. *Stensby*, Eggers, afg. Nauru 13.7. til Kotka.
 s.s. *Stjerneborg* ank. Baltimore 21.7.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Boston 30.7.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Dungeness 5.8. østg.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 28.7. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* ank. Manchester 4.8.
 s.s. *Svava* ank. Antwerpen 10.8.
 s.s. *Svend Pii* pass. Las Palmas 3.8.
 s.s. *Søborg* ank. Casablanca 6.8.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 9.8.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Hongkong 3.8.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Yokohama 6.8.
 s.s. *Teddy* ank. Bantry 1.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Swansea 10.8. til Nystad.
 s.s. *Tekla* ank. Riga 29.7.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 4.8. til Oslo.
 s.s. *Thyra* afg. Aalborg 5.8. til Leith.
 m.s. *Thyra S.* ank. Nakskov 28.7.
 s.s. *Tomsk* ank. Antwerpen 8.8.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Hongkong 7.8. udg.
 s.s. *Tove* pass. Hirtshals 29.7. p. R. t. Hartlepool.
 s.s. *Tovetil*, Bang, ank. Maracaibo 4.8.
 s.s. *Transporter* afg. Methil 3.8. til Korsør.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Gdynia 11.8.
 s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 8.8.
 s.s. *Tula* ank. Bordeaux 6.8.
 m.s. *Tunis* afg. Algier 9.8. til Tunis.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, pass. Kbhvn. 8.8. p. R. t. St. Lawrence.

U

s.s. *Uffe* ank. Bremen 10.8.
 s.s. *Ulla* ank. Esbjerg 1.8.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Methil 4.8. til Hudiksvall.
 s.s. *Uranienborg* afg. Kobe 30.7.

V

s.s. *Valborg* afg. Kotka 3.8.
 s.s. *Vendia* ank. Struer 7.8.
 s.s. *Venus* ank. Frederikshavn 29.7.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Karrebæksminde 29.7.
 s.s. *Viborg* pass. Gibraltar 9.8.
 s.s. *Viola* pass. Skagen 31.7.
 s.s. *Virginia* afg. Madeira forv. 10.8. til Kbhvn.
 m.s. *Vistula* ank. Kbhvn. 10.8.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Kbhvn. 7.8.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Kbhvn. 3.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Spelmann, ank. London 6.8.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 9.8.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kutdligssat 7.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 757

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Weioliin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**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

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: „Holmøild“
Amaliegade 38

M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

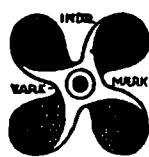
AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephones:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/ B D. EKLÖF & Co. O/YSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

**FUEL & DIESEL
OIL**
BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

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

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

**BRONZE
PROPELLER**
fra
**THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON**

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DAMPKIBSSELSKABET
PACIFIC
 AMALIEGADE 33
 Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
 Korreponderende Reder

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S
 HOLMBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer
 til Kul og Olie*
 Forlang Katalog Tlf. C. 1630

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i sønder Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenget efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor Indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophaltningsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

FAABOR

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 Kroner, 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. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. 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 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. 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 & 100 Øre pr. m³. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flyde-dok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibstornødheder 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, Indfylnings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibstornødheder, 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 Orund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodstvang. Lodspenget betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderat. 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 besørges 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. Ophaltningsbeddinger, 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), 9 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 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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 er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 & 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergølsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophaltningsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBØR

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Selsk. 24 Øre, Selsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, afnød. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; isvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køhalingsplads, Ophaltningsbedding 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 Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangere benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophaltningsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 34

TORS DAG 19. AUGUST 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SÆNKNINGEN AF »EDITH«

Fredag Aften indløb der Meddelelse om, at den danske Damper »Edith« tilhørende Rederiet J. Lauritzen var blevet sænket 30 Sømil Syd for Barcelona af fire nationalistiske spanske Flyvere, som havde rettet ikke mindre end fem Bombeattentater mod Skibet. Damperen sank, men alle om Bord reddedes. En østrigsk Jungmand blev saaret og er senere død, mens alle andre slap uskadt. »Edith« befandt sig 30 Miles fra den spanske Kyst, da Bombardementet fandt Sted. Fiskerbaade fra en nærliggende By ilede straks til Hjælp og fik bjerget Besætningen.

»Edith« sejlede under den internationale Kontrolkomité's Vimpel, men førte ogsaa dansk Flag. Der var fransk Kontrolkommissær om Bord.

Denne Handling fra de spanske Nationalisters Side falder godt nok i Traad med, hvad der i den allersidste Tid er sket i Middelhavet. Danmark kan imidlertid kun protestere. Men denne Begivenhed vil ikke mindst i Skibsfartskreise gøre et stærkt Indtryk. Det var ikke de nationalistiske Flyveres Skyld, at der ikke gik flere Menneskeliv tabt.

Ydermere har Nationalisterne i en officiel Erklæring om Bombardementet tilladt sig at karakterisere det danske Skib som et Smuglerskib. Man ved imidlertid udmærket godt, at anerkendte skandinaviske Redere aldrig vil finde paa at sejle med Kontrabande og endvidere, at hele Lastens Indladning var kontrolleret af Myndighederne i Marseille og endelig, at der var en international Kontrolloffer om Bord. Det var et fredeligt Handelsskib, der udførte sit Arbejde i Fredens Tjeneste, og det vil være paa sin Plads her at nævne, at dansk Skibsfart i størst mulig Udstrækning har fortsat med at lade sine Skibe sejle paa de Ruter paa Spanien, man engang havde, før Borgerkrigen udbrød, man har holdt sig strengt neutralt og ikke favoriseret nogen af Parterne. Et andet Punkt, som bør fremhæves, er, at »Edith« var forsikret i England, og at den Last, Skibet havde om Bord, var engelsk Last. Danmark og dansk Skibsfart har ogsaa her vist sin Tilknytning til England, og der vil med alle disse Kendsgerninger *in mente* være Anledning til paa det skarpeste at protestere mod en Betegnelse som den, der anvendes i den officielle Erklæring.

Det er en vanskelig Situation, dansk Skibsfart er i, saasomt Talen er om Fart paa de spanske Havne. Naturligvis maa og vil der fremkomme en Protest fra Regeringens Side, men samtidig med Protesten bør det sikkert understreges, at dansk Skibsfart har vist en saa udpræget Loyalitet og Neutralitet, at man skulde synes, at Begivenheder af denne Art maatte kunne undgaaes.

SITUATIONEN I ØSTEN

Saa er Krigen da for Alvor brudt ud. Shanghai har Sfaaet det at mærke, idet Ødelæggelserne har taget deres Begyndelse der. Flyvere fra begge de stridende Parter har gjort deres for at forvandle Byen til en Ruinhob, og det skal vel nok lykkes dem at naa deres Maal. For alle de Lande, der ønsker en fredelig Ordning, er denne Udvikling meget at beklage.

At Begivenhederne i en saa international Havn som Shanghai selvfølgelig maa interessere stærkt overalt

er en Selvfølge. Endnu er der intet, der tyder paa en Udvidelse af Konflikten til andre Lande, men det kan selvfølgelig komme hurtigt. Nu er der ikke Tvivl om, at Udviklingen gaar hastigt, og at der er store Begivenheder i Vente.

FREMGANGEN I SKIBSFARTEN

Lloyds Lists lige udsendte Oversigt over Tramp-fragternes Stigning i Aarets første Halvdel konstateres det, at Gennemsnitstallet for samtlige Fragtgrupper i nævnte Periode bliver 110,4. Som Grundlag for Beregningen benyttes Aaret 1923, da man paa-begyndte Udarbejdelsen af de maanedlige Indekstal, og det viser sig, at det foreliggende Halvaarsresultat er det bedste siden 1923. I Sammenligning med samme Periode i Fjor er der en Stigning paa ikke mindre end 57 Procent.

Stigningen er sket jævnt over alle Maaneder, bortset fra en lille Tilbagegang i Slutningen af Januar og Begyndelsen af Februar, og den har været ret ens for alle Trades Verden over. Aarsagen til den kortvarige Svaghedsperiode i Januar/Februar skyldtes Sydamerikagrupperne. Tonnagen var godt fordelt, og saa snart La Plata-Fragterne begyndte at stige, fulgte de øvrige Grupper med.

Fragtratetallet for første Halvaar 1937 ligger altsaa ikke mindre end 57 pCt. over det tilsvarende Tal for første Halvaar 1936.

Opsvinget tog som bekendt sin Begyndelse i Fjor, efter de syv magre Aar, der efterhaanden havde udmarvet Alverdens Skibsfart. Der er kun Grund til Tilfredshed med denne Stigning, men naar man ser paa den Stigning i Udgifterne, der er fulgt troligt med, bliver Fremgangen jo unægtelig ikke helt saa straalende.

LORD RUNCIMAN DØD

Lord Runciman, Seniorchef i den verdenskendte Newcastle Skibsreder- og Befragtervirksomhed Walter Runciman & Co., Faderen til Englands tidligere Handelsminister, er død 90 Aar gammel.

Overalt i Skibsfartskredse vil det vække Opmærksomhed, at the grand old man indenfor engelsk Shipping ikke er mere. I mange Aar var Lord Runciman fast Gæst med sin Yacht »Sunbeam« i danske Farvande, var tidligere nær knyttet til danske Erhvervsfolk, der nu alle længst er døde, undtagen hans maaske bedste Ven, Etatsraad H. N. Andersen.

Walter Runciman var født 1847. Som ung fik han Lov at følge sin Kærlighed til Søen, og i flere Aar sejlede han som Skibsfører. Det var i de Aar, da Dampskibene efter at have erobret Rutearten for Alvor begyndte at gøre sig gældende i Tramparten. Runciman var paa flere Omraader en Foregangsmand indenfor britisk Skibsfart, ikke mindst som Chef for »More-Line«. Ved Siden af Rederivirksomheden drev han en omfattende Befragtningsforretning. En Tid var han Præsident for Chamber of Shipping of the United Kingdom og senere liberalt Medlem af Underhuset.

I mangt og meget kunde Lord Runciman minde om Etatsraad H. N. Andersen, hans danske Ven. Det er en af engelsk Skibsfarts store Skikkelser, der forsvinder med ham.

HANDELSMINISTEREN, VALUTAEN OG ERHVERVENE

Handelsminister Kjærboel har nu svaret paa Erhvervsorganisationernes Henvendelse — som vi bragte i sidste Nummer — om at faa Adgang til at gøre deres Synspunkter gældende under de forbere- dende Forhandlinger om en ændret Valutaordning.

Handelsministeren havde ladet Erhvervsorganisatio- nernes Henvendelse gaa videre til Embedsmandsud- valgets Formand, Departementschef Jespersen, der derefter meddelte følgende:

»Saafremt Handelsministeren er indforstaaet hermed, er Udvalget villigt til at forhandle med de nævnte Orga- nisationer saavel som med de øvrige i Valutaordningens Administration deltagende Organisationer.

Det har steds været Udvalgets Tanke — med Handels- ministerens Billigelse — at træde i Føling med de inter- esserede Erhverv, saa snart man er naaet til en saadan Afklaring af de foreliggende Spørgsmaal og Muligheder, at en Drøftelse med Erhvervenes Repræsentanter med Ud- bytte kan optages.

Udvalget har imidlertid endnu ikke ment at kunne for- svare at ulejlige Erhvervenes Repræsentanter med at ind- byde dem til Forhandling, idet de indgaende Under- søgelser, som man har anset det for nødvendigt at fore- tage angaaende Import-, Eksport- og Produktionsforhold m. v. for samtlige Vare-Numre samt angaaende forskellige Spørgsmaal inden for Valutaordningen, endnu ikke er saa vidt fremskredet, at man vilde være i Stand til over for Erhvervenes Repræsentanter at skitsere de Retningslinier eller Synspunkter, som kunde tænkes lagt til Grund for en Ændring af den nuværende Ordning, og til at fore- lægge Erhvervsrepræsentanterne de Spørgsmaal, som Ud- valget herefter maatte være interesseret i at se belyst fra Erhvervsside.

Mest hensigtsmæssig vilde det efter Udvalgets Opfattelse derfor være, at de Forhandlinger, som saavel Erhvervene som Udvalget ønsker, først finder Sted paa et noget se- nere Tidspunkt, f. Eks. i Begyndelsen af September Ma- ned, hvor Udvalget, der i de forløbne Maaneder har for- ceret Arbejdet mest muligt, haaber at være i Stand til at skitsere visse Retningslinier og Synspunkter.

Saaframt man imidlertid allerede før den Tid maatte være interesseret i at fremføre Forslag eller Synspunkter over for Udvalget, i hvis Overvejelser saavel de af By- erhvervene som de af Landbrugsraadet i Foraaret ud- arbejdede Forslag og de i Forbindelse hermed fra anden Side fremkomne Indlæg selvsagt indgaar, vil Udvalget som nævnt være villigt til med kort Varsel at aftale et Møde med de paagældende Organisationer.

De forskellige Erhvervsorganisationer har faaet disse Udtalelser tilstillet af Handelsminister Kjærboel, der i en Skrivelse yderligere meddeler:

»Jeg tilføjer, at der ikke fra Handelsministeriets Side vil findes noget at erindre imod, at Erhvervene, for saa vidt man maatte ønske dette, allerede nu træder i For- bindelse med Udvalget for at fremsætte eventuelle For- slag og Synspunkter.

I Overensstemmelse med det i Udvalgets Skrivelse anførte vil det dog formentlig være mest hensigtsmæs- sigt, at de nærmere Forhandlinger mellem Udvalget og Erhvervene, der vil være ønskelige og fornødne, først finder Sted, naar Udvalgets omfattende Undersøgelser, der efter min Anmodning fremskyndes mest muligt, formentlig i Begyndelsen af September Maaned d. A. er saa vidt fremskredet, at Udvalget vil være i Stand til at skitsere visse Retningslinier og Synspunkter.

Dette betyder altsaa, at der ikke straks skal fore- tages noget i Sagen. Naar Retningslinierne og Syns- punkterne er skitseret, maa man jo haabe, at der kan komme noget ud af den Debat, der dog formodent- lig maa følge efter. Men det har antagelig lange Ud- sigter.

CANADAS HVEDEPOLITIK

Høstforholdene Verden over diskuteres ivrigt, og Hman kan nu se, at Kornhøsten i Canada vil blive betydelig daarligere end i Fjor, medens Høsten i Eu- ropa og U. S. A. vil blive bedre. For den nordlige Halvkugle anslaaes Udbyttet af Hvede til 92 Mill. Tons mod 83 Mill. Tons i Fjor, da Høsten som Helhed var ringe. Det vil dog naturligvis være af særlig Betyd-

ning for Prisudviklingen, at Lagrene i de eksporterende Lande, Canada og U. S. A., er meget smaa, de ud- gør pr. Juli 1937 kun 1,7 Mill. Tons mod 4,7 Mill. i 1936 og 6,6 Mill. i 1935.

Den canadiske Regering har besluttet at fortsætte sidste Aars Hvedepolitik, saaledes at den hidtidige Mi- nimumspris af 87½ cents pr. Bushel Nr. 1 Northern Wheat leveret i Fort William bliver opretholdt for Hvedehøsten 1937—38 med samme Klausul som sid- ste Aar, nemlig at Regeringen ikke køber Hvede til denne Minimumspris, førend Slutmarkedsprisen for den nævnte Hvedesort gaar ned under 90 cents pr. Bushel.

Overfor Pressen har Handelsministeren suppleret denne Meddelelse med, at Hvedenævnet vil fortsætte sin Virksomhed, indtil den til Undersøgelse af hele Hvedeproblemet nedsatte Kommission har afgivet sin Betænkning, hvilket ventes at ville ske i Løbet af Vintermaanederne.

Da det nuværende Hvedenævn traadte i Virksom- hed, laa Regeringen inde med 200 Mill. Bushels Hve- de. Over disse Beholdninger er der nu disponeret paa nær et mindre Kvantum, der vil blive holdt til Raa- dighed for Leveringer af Korn til Udsæd og til Op- fodring.

Hvedenævnet har ikke i Høstaaret 1936—37 opkøbt Hvede, idet Minimumsprisen ikke har været under de stiplede 90 cents pr. Bushel, og dermed bortfaldt Forpligtelsen.

FRAGTRATETALLET FOR JULI 1937

Aaret 1931 gnstl.	100,0
Juli 1936	123,4
August —	127,1
September —	131,2
Oktober —	134,9
November —	138,9
December —	153,9
Januar 1937	156,3
Februar —	155,7
Marts —	162,5
April —	173,2
Maj —	186,4
Juni —	194,1
Juli —	198,3

Beregnet med Aaret 1931 som Basis steg Fragt- ratetallet fra 194,1 i Juni til 198,3 i Juli. Med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for Juli være blevet 174.

Oplægningerne, som nu kun omfatter udrangerede Skiibe, androg ved Juli Maanedes Udgang 8 Skiibe paa 7000 Brutto Reg. Tons mod 9 Skiibe paa 8000 B.R.T. ved Udgangen af Juni.

PRISOPGANGEN

Det danske Detail-Prisetal for Juli viser, som nævnt, den ny yderligere Stigning med 1 Point til 116 Points. Engros-Prisetallet viste for Juli en Stigning paa 2 Points til 148.

Hvad Engros-Priserne angaar er den stærke Pris- stigning maaske kulmineret i alt Fald foreløbig.

Det gælder f. Eks. Priserne paa Jern, Staal, andre Metaller o. s. v. Forklaringen er sikkert den, at da den voldsomme Verdens-Efterspørgsel efter disse Va- rer satte ind, kunde Produktionen ikke straks følge Trit. Efterspørgslen blev større end Produktionen. Altsaa steg Priserne. Senere er Produktionen, for at tilfredsstille Efterspørgslen, forceret voldsomt frem, og det er muligt, at Produktionen derigennem er sat saa stærkt op, at den nu er paa Højde med eller maaske større end Efterspørgslen, og at det har for- aarsaget visse Prisfald. For en Vare som Korn spiller det ind, at Amerika i Aar vil kunne møde med en meget stor Høst. Derfor er Priserne paa Korn faldet.

Man kan ogsaa sige, at de høje Skibsfragter indvirker paa Varepriserne. Der er det muligt, at den stærke Skibsbygning, der for Tiden er i Gang, før eller senere gennem stigende Tonnageudbud, kan tvinge Fragterne lidt ned.

Man kan, hævdes det fra sagkyndig Side, ikke helt afvise Muligheden af, at Prisstigningen paa visse Omraader af Verdensmarkederne har kulmineret. Derimod har den hjemlige Prisstigning næppe naaet sit Maksimum.

ITALIENS SELVFORSYNINGSPOLITIK

Der er for kort Tid siden mellem Danmark og Itafsluttet en ny Handelsoverenskomst, der muliggør en ubetydelig Forøgelse af dansk Eksport til Italien, men samtidig, for at faa de danske indefrosne Tilgodehavender fra Italien hjem, forudsætter en noget stærkere stigende dansk Import fra Italien. Samtidig forhandler Italien med forskellige andre Stater om positive Handelsoverenskomster. Italien ønsker aabenbart ikke at staa udenfor eller at sættes udenfor internationalt Handelssamkvem. Mussolini har for nylig holdt en Tale, hvori han stærkt har fremhævet, at den Selvforsyningspolitik, Italien under Krigen i Afrika blev tvunget ind paa gennem Sanktionerne, skal holdes. Han tilføjede, at Stormagternes Kaprustninger gjorde det yderligere nødvendigt ogsaa for Italien at holde den hidtidige Linie i sin økonomiske Politik. Men samtidig har Mussolini denne Gang som flere Gange tidligere pointeret, at det ikke er hans Hensigt at monopolisere Erhvervsniveauet i Italien. Statskontrol skal kun anvendes de Steder, hvor det private Initiativ ikke slaar til, eller hvor vedkommende Virksomheder er bleven saa omfattende, at de i Virkeligheden maa siges at være Nationens Eje.

De italienske Kulminer, i Istrien og paa Sardinien, vil i Aar naa en Produktion paa ca. 1 Mill. Tons, men Produktionen skal yderligere forceres til mindst 4 Mill. Tons eller ca. 83 pCt. af Landets Kulforbrug. Det indrømmes, at de italienske Kul ikke overalt er af god Kvalitet, men de skal benyttes i videst mulig Udstrækning. Produktionen af Jernmalm er fra 1935 til 1936 steget fra 331,000 Tons til 0,9 Mill. Tons og menes i Aar at komme op paa 1,1 Mill. Tons, — Malmforekomsterne i Italien er dog ikke større, end at de menes højst at kunne anslaaes til 30—40 Mill. Tons, dog med mere tvivlsomme Reserver paa maaske henved 100 Mill. Tons, Manganproduktionen, der under Verdenskrigen blev drevet op til 30,000 Tons, saaledes at Italien var selvforsynende, er senere dalet til i 1934 ca. 7000 Tons, men er nu atter, bl. a. gennem nyopdagede Forekomster, sat op til ca. 350 Tons pr. Dag og skal yderligere øges til 1000—1500 Tons pr. Dag. Med Hensyn til Nikkel og Kobber arbejdes der med forskellige Forekomster, men hidtil med lidt usikkert Resultat. Derimod rummer Italien store Forekomster af Raastoffer og Hjælpstoffer til Aluminiumsproduktionen, der foreløbig er sat op fra 14,000 til 20,000 Tons pr. Aar og skal forøges yderligere til 40,000 Tons.

For at udvinde Brændselolie er der ved Statens Mellemkomst dannet et halvt officielt Selskab »ANIC«, der skal arbejde med Fremstilling af Brændselolie særlig gennem Destillation af Petroleum fra Albanien og Brunkul efter nye tekniske Metoder, der er udarbejdede i Italien. I Slutningen af 1938 regner man, at Italien gennem disse Foranstaltninger skal kunne dække sit eget Forbrug af Benzin, Smørelie osv. Ogsaa med Hensyn til Gummiforsyningen arbejder man energisk henimod en Selvforsyning, dels gennem Undersøgelser med Hensyn til Fremstillingen af syntetisk Gummi, dels ved Dyrkningen af gummiholdige Planter, egnede for det italienske Klima. At Italien er endog meget langt fremme med Produktionen af Kunststoffer til Anvendelse i Tekstilindustrien, baade Kunstuld, Kunstbomuld og Kunstsilke, er almindelig kendt.

Den Udvikling, der foregaar i Italien, er paa alle Maader meget typisk, men den lover ikke godt for en Tilbagevenden til normale Tilstande indenfor Verdenshandelen.

MEDDELELSER FRA DANSK

Ind- og udgaaede Skibe til Rotterdam i Juli Maaned 1937

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden, fordelt efter Nationalitet, indgaaet i Juli Maaned 1937 samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Ladning	Ballast
U.S.A.	14	48.592	14	1
Belgien	2	2.918	1	4
Brasilien	3	12.345	3	—
Danzig	2	714	—	—
Danmark	21	58.924	13	6
Tyskland	308	465.742	271	36
Estland	8	5.561	4	4
Finland	11	16.374	13	1
Frankrig	72	128.343	62	2
Grækenland	38	92.517	27	3
Storbritannien	202	348.861	176	28
Irland	—	—	1	—
Italien	42	124.910	39	5
Yugoslavien	13	36.313	13	1
Japan	7	34.164	6	2
Lettland	5	10.546	2	3
Litauen	2	695	2	—
Nederlandene	344	431.423	239	57
Norge	81	166.728	60	20
Panama	4	11.831	2	1
Polen	7	5.975	6	2
Portugal	3	5.959	4	—
Rusland	8	13.394	6	2
Spanien	2	4.652	2	1
Island	1	428	1	—
Sverige	67	82.242	54	13
Ialt..	1.267	2.110.151	1.021	192

Ialt afgaaet 1.213 Skibe.

Havnetrafikken paa Rotterdam

Skibstrafikken paa Rotterdam har været betydelig gunstigere i Juli end i Juni; Antallet af indgaaede Skibe er steget fra 736 til 784 (ifjor 701), Antallet af udgaaende Ladninger fra 734 til 808 (622). Forbedringen er temmelig regelmæssig fordelt over de forskellige Trafikarter, kun Trætilførslerne er gaaet tilbage i Sammenligning med ifjor, derimod er der ved den udgaaede Trafik — navnlig

DAMPSKIBSREDERIFORENING

for Ruteartens Vedkommende — en Forbedring at bemærke.

Trampbaadene udlossede følgende Ladninger:

	Juli 1937	Juli 1936
Erts	141	109
Korn	37	24
Trælast	59	66
Jordolie	36	29
Kul	51	35
Andre Ledninger	56	63

Ialt ankom med mindre Liniebaade 279 (261) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Juli 1936) og med større Liniebaade 125 (114). Yderligere ankom 380 (326) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 295 (254) mindre Liniebaade, 113 (80) større Liniebaade og 400 (288) Trampbaade, heraf 238 (141) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 40 (51) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 25 (23) Skibe til Rotterdam og 46 (32) Skibe til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg er steget til 34,33 pCt. mod 32,73 pCt. i Juli 1936, Antwerpens Andel er dalet til 28,36 (30,75 pCt.) og Hamborgs Andel til 31,43 pCt. (32,22 pCt.).

Memel Havn

Havnedirektionen i Memel (Klaipeda) har udsendt Aarsberetning. Der er i 1936 udført Nybygnings- og Vedligeholdelsesarbejder, som Uddybningsarbejderne i Havnebassinnet og Sejløbet til Kølehusene i Havnens sydlige Ende.

Søskibsfarten androg 1,371 Skibe med 788,000 Tons netto, Flod- og Kanalskibsfarten 2,713 Fartøjer med 148,000 Nettotons, svarende til 11,1 pCt. flere søgaaende Skibe med 12,6 pCt. større Tonnage og 16,9 pCt. flere Flod- og Kanalfartøjer med 19,2 pCt. større Tonnage end i 1935. Den indgaaende Godstrafik androg 810,000 Tons søværts og 138,000 Tons af Floder og Kanaler, den udgaaende henholdsvis 462,000 og 281.000 Tons, saaledes at det samlede Godstrafik blev 16,9 pCt. større end Aaret forud og næsten tre Gange saa stor som Godstrafiken i 1924. Udover Skibstrafiken bemærkes, at der

ad Floden ankom 525 Tømmerflaader med 122,000 Træstammer og 110,000 Slykker Tømmer, samt at der for første Gang fragledes Tømmer i Flaader over Østersøen fra Sovjetrusland til Memel. Det drejede sig om 31 Flaader paa tilsammen 37,000 Kubikmeter.

Aarsberetningen bringer en Mængde udførlige Tabeller over Skibsfarten og Varetrafikken, fordelt efter Art, Værdi, Oprindelses- eller Destinationsland o. s. v. Med Hensyn til Antal af ankomende Skibe indtager Danmark Trediepladsen efter Tyskland og Sverige. Rækkefølgen er, udtrykt i Procent af det samlede Antal: Tyskland 39,7, Sverige 18, Danmark 9,3, England 8,3, Lithauen 6,9, Holland 5,8, Norge 4, alle andre Lande 8.

Hoved-Importartiklen fra Danmark er Cement (10,689 Tons), dernæst Tegl, Kridt og Sten (2,252 Tons), Trævarer (971 Tons), Jern og Metalvarer (428 Tons), Maskiner og Biler (301 Tons), Frø (298 Tons) og Kemikalier (246 Tons). Over Memel indførtes til Danmark bl. a. 17,623 Tons Korn 8,827 Tons Tømmer og Trælast, 445 Tons Hørfrokager, 301 Tons Smør og Ost, 301 Tons Kød, 161 Tons Fedt, 160 Tons Hør og Tovværk samt 4,412 Heste, saa Danmark var langt den største Aftager af lithauiske Heste.

Skibsfarten paa Gdynia

Der indgik i Maanedens Løb 476 Skibe med 437,649 N.R.T. mod 462 Skibe med 456,855 N.R.T. i April 1937.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Polen	46	57,677
Danzig	2	436
England	17	29,506

Danmark	65	42,676
Estland	20	13,562
Finland	35	35,391
Grækenland	6	15,689
Lettland	15	21,575
Lettland	15	21,298
Tyskland	73	43,598
Norge	40	34,842
Panama	1	695
U.R.S.S.	1	2,160
Amerikas Forenede Stater	10	32,868
Sverige	120	85,921
Italien	4	12,755

Ialt 476 437,649

Vareindførslen i Maj androg 102,537 Tons mod 161,783 Tons i April. Af indførte Varer kan nævnes: 1,484 Tons frisk Frugt, 157 Tons Saltsild, 1,232 Tons raa animalsk Fedt, 1,110 Tons Huder, 2,430 Tons Uld og Uldaffald, 17 Tons Farver, 37,098 Tons gammelt Jern, 8,271 Tons Bomuld og Bomuldsaffald, 287 Tons vegetabiliske Olier og Fedtstoffer og 52 Tons Tran.

Vareudførslen i Maj androg 494,277 Tons mod 633,296 Tons i April. Af udførte Varer kan nævnes: 3,772 Tons Malt, 54 Tons saltet Skinke, 1,520 Tons Bacon, 1,433 Tons Pølsevarer, 70 Tons slagtel Fjerkræ, 897 Tons Smør, 4,295 Tons Æg, 707 Tons Oliekager, 1,082 Tons Cement, 371,307 Tons Kul, 29,396 Tons Bunkerkul, 20,083 Tons Koks, 1,453 Tons Metal- og Jernvarer, 1,851 Tons Støbejern og Jernrør og 181 Tons Huder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Jull Maaned 1937

Nationalitet	Antal	Tonnage
Danske	2,223	433,985
Svenske	429	92,551
Norske	20	40,521
Tyske	114	53,531
Engelske	37	164,882
Finske	39	31,701
Hollandske	37	27,222
Letlandske	3	3,458
Estlandske	10	4,837
Islandske	2	1,832
Amerikanske	6	18,871
Græske	1	2,142
Spanske	1	411
Italienske	1	3,843
Polske	7	45,939
Danzigske	1	938
Andre Nationer	1	954
Ialt....	2,932	927,618

Dieselmotoren 40 Aar

Det er i Aar 40 Aar siden, den første praktisk anvendelige Dieselmotor kom paa Markedet. Opfinderen, Robert Diesel, fik Idéen under sit Studieophold i München, men hans Arbejde med Løsning af Problemet var langvarigt og besværligt. Den første brugbare Raaolienmotor blev fremstillet i 1897. Robert Diesel døde i 1913, og han naaede saaledes at se Dieselmotoren som Drivkraft i ocean-gaende Skib, Resultatet af dansk Indsats paa dette Omraade.

»Batory«s Fører hædret

Gdynia-Amerika Liniens Motorskib »Batory«s Fører, Kaptajn E. Borkowski har faaet tildelt American Legion's Guldmedaille for udvist Heltemod (heroic work at sea) — for den fremragende Maade, hvorpaa det lykkedes ham at bekæmpe den farlige Brand, der i Maj Maaned udbroød ombord paa »Batory« midt i Atlanterhavet.

»Geir« assisterer

Den italienske Damper »Ettore« er grundstødt i Gibraltarstrædet paa Rejse fra Genua til Rotterdam. Skibet, der laster ca. 7000 Tons, tilkaldte Assistance, og Svitser Bjergningsdamper »Geir« er ankommet til Havaristen og har paabegyndt Arbejdet.

»Danmark«s Vintertogt

Statsskoleskibet »Danmark«s Vintertogt i Aar kommer til at gaa til amerikanske Farvande, i Lighed med de fore-gaaende Aar. Afgangen fra København finder Sted den 5. eller 6. September og ialt skal 120 Elever deltage. Af disse kommer de 40 fra »Georg Stage« for at faa fuldstændiggjort deres Uddannelse.

Grenaa-Færgen

Der føres for Tiden Forhandlinger mellem det Selskab, der driver Hundested-Grenaa Ruten, og et norsk Selskab i Moss om Salg af Grenaa-Færgen »Djursland«. Prisen ligger omkring ½ Mill. Kr. Hvis Handelen gaar i Orden, skal »Djursland« anvendes til en Færgerute fra Moss tværs over Oslo-Fjorden.

Kollision

D.F.D.S.s Damper »Maine« kolliderede Torsdag Nat med den britiske Damper »Duchess of Atholl« paa 41 Gr. 27 Min. n. Br., 13 Min. v. L.

»Maine« fik et Hul i Forstavnen og sank senere.

Besætningen paa »Maine«, 23 Mand, blev taget om Bord paa »Duchess of Atholl« og ført ind til Quebec.

»Maine« var paa Rejse fra Aalborg til Staterne med Cement. Skibet er bygget i Glasgow 1905 og er paa 1314 Reg. Tons. Føreren var Kaptajn C. Brinck. Besætningen bestod udelukkende af Danskere.

Det var »Maine«, der i Februar 1934 reddede Besætningen fra en engelsk Fiskekutter udfør New Foundland.

Islands Vareomsætning

Ved Udgangen af Juli androg Importen til Island 28,2 Mill. Kr. mod 22,9 Mill. Kr. paa samme Tid ifjor, og Eksporten fra Island 20,5 Mill. Kr. mod 19,2 Mill. Kr. paa samme Tid ifjor. Ved samme Tid udgjorde Fiskelagrene 18.020 Tons mod 22.264 Tons ifjor.

Lovændring

Den tyske Rigsregering har vedtaget »Loven om Ændring af Bestemmelserne om Søfragtretten«. Med denne Vedtagelse har Tyskland optaget Bestemmelserne i den »Internationale Overenskomst til ensartet Fastsættelse af Regler om Konnossementer«, hvilken Overenskomst Tyskland den 24. August 1925 undertegnede i Bruxelles.

Tyskland havde hidtil ikke optaget Bestemmelserne, fordi det med Henblik paa sin betydelige Skibsfart paa Østersøen kun vilde indføre Overenskomsten sammen med de skandinaviske Stater. Artikel 4 bemyndiger Justitsministeren til at fastsætte Tidspunktet for den nye Lovs Ikrafttræden. Denne Ordning gør det muligt at lade Loven træde i Kraft, naar ogsaa de skandinaviske Lande ved Ratificering af Overenskomsten har optaget dens Bestemmelser i deres nationale Ret.

Herved har det nye Tyskland ydet et vigtigt Bidrag til at gøre Verdens-Søfragtretten ensartet og til at fremme det fredelige Samkvem mellem Stater og Folk.

Sammenslutningen af danske Havne

Bestyrelsen for S sammenslutningen af danske Havne afholdt i Fredags konstituerende Møde i København. Til Formand genvalgte Borgmester H. P. Jensen, Nykøbing F., og til Næstformand i Stedet for Direktør Andersen, Frederikssund Skibsværft, der er udtraadt af Bestyrelsen, valgtes Apoteker Kabell, Randers.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Markedstendensen er stadig i Redernes Favør. Aktiviteten har ganske vist i den forløbne Uge ikke været overvældende stor, men dette skyldes dog for en stor Del Redernes Forsøg paa at gennemføre yderligere Tillæg i Fragterne.

Situationen i Østen ser jo ikke alt for godt ud, og hvilke Følger den vil faa for Skibsfarten er vanskeligt at have nogen Mening om, men nogen Forstyrrelse er man utvivlsomt nødt til at regne med.

River Plate Markedet har været jævnt aktivt, og Udviklingen er gaaet yderligere i Redernes Favør. Sidste Slutninger ligger omkring 33/- fra n. a. San Lorenzo til Rotterdam eller Antwerpen, September/tidlig Oktober. Til U.K. er sluttet til omkring 35/6d. Linseed Santa Fe/New York noterer 38/6d., Oktober/November.

Fra Montreal er Efterspørgslen en Smule større. Der er sluttet adskillige Baade til Rater omkring 3/43/1¹/₂d. Australien søger stadig Tonnage for Oktober/November til 12/6d. over Scheduleraten, men uden at tiltrække Rederne. For ny Sæson indikeres 13/9d. over Minimalraten, men heller ikke dette Tillæg finder Naade for Redernes Øjne. Fra Sydafrika er der ret livlig Efterspørgsel efter Majs saavel til Kontinentet som til Canada. Prompt Baad er sluttet Durban/Rotterdam til 36/-, og samme Rate indikeres til p.p.U.K. for September/Oktober Lastning, men Befragterne betaler antagelig 1/- mere. Til Canada indikeres 38/6d.

Fra Sortehavet er Russerne stadig aabne for Tonnage for Korn til U.K. Kontinentet. Rateniveauet har været stigende, og den sidst sluttede Damper opnaaede 20/3d. til Antwerpen eller Rotterdam, 21/3d. til p.p.U.K. Donau er ogsaa i Markedet for Tonnage, men det kniber tilsyneladende for Eksportørerne at konkurrere med de af Russerne betalte Rater.

Ogsaa for de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende er Forholdene tilfredsstillende for Rederne. Cuba Sukker indikerer stadig omkring 25/6d. til U.K. Kontinent, men Rederne vender det døde Øre til disse Noteringer, og Befragterne maa antagelig meget snart forhøje Raterne en Del, hvis de vil have Tonnage. Fra Nordamerika er der en Smule bedre Efterspørgsel efter Tonnage for Scrapjern, og der noteres nu igen 26/- fra Range til U.K. Til Japan indikeres 36/d.

Fra Vestkysten af Sydamerika er der stadig kun Interesse for Tonnage paa Timecharterbasis. Fra Nordpacific er der livlig Interesse for Tonnage paa f.i.o. Basis til Europa. Sidste Slutning fra British Columbia til U.K. blev gjort til 43/9d., hvilket kan gentages. Efterspørgslen efter Tonnage for Lumber til Australien er tilfredsstillende. For 500,000 Kubikfod Baad

betaltes £14,000.- f.i.o., September Lastning. Fra British Columbia til Sydafrika indikeres £17,000 for en 450,000 Kubikfod Baad. Til Østen er Efterspørgslen praktisk talt faldet bort paa Grund af de politiske Uroligheder, og det forlyder, at en Række Baade, som er sluttet til Kinakysten, underhandler om at faa disse Certepartier annulleret paa Grund af de urolige Forhold derovre.

Østens Markeder er meget faste. Soyabønner vil positivt betale 45/- for Oktober Lastning, men i Øjeblikket indtager Rederne en afventende Holdning i Haab om at den japansk-kinesiske Kontrovers vil bringe Raterne yderligere op. Saigon Rismarkedet er ogsaa meget stramt. Sidst er der sluttet til 48/ for September Lastning, men Befragterne anmoder nu om Tilbud til 48/6d. å 49/-, September/Oktober til Bordeaux/Rotterdam Range. Ris fra Saigon og/eller Kolsichang til Vestindien indikerer 52/6d. for September Tonnage.

Fra Indien er Efterspørgslen uforandret støt. Befragterne indikerer 45/- fra Madraskysten og 42/6d. fra Bombay, men Redernes Ide ligger et Stykke herover. Fra Vizagapatam kan slutes Erts til 36/- til Kontinentet, September/Oktober/Novemembr.

Paa de europæiske Markeder er Udbudet af Ordre noget større. Trælastmarkederne er faste og Sæsonen skulde bringe yderligere Stigninger i Raterne.

De udgaende Kulmarkeder er støtte med omkring 14/- betalt fra Wales til Lower Plate Ports. Wales/Alexandria slutes til omkring 13/9d., og 4,000 Tons Tyne/København er sluttet til 6/6d.

Middelhavsmarkedene ligger noget fastere, og ogsaa fra Sortehavet har Russerne maattet betale op. Alexandria/London er sluttet til 22/- for September Lastning, og fra Sortehavet har Russerne maattet betale 19/6d. for Erts fra Poti til Antwerpen og 24/- Poti/Baltimore. Jordnødfragterne er faste til omkring 50/- til Caronte eller god nordfransk Havn.

Paa Timechartermarkedet er der stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage. For en moderne Dieselbaad vil japanske Befragtere betale 11/- for 12 Maaneder, Levering Østen/September/Oktober, Tilbagelevering Østen. En norsk 7,500 Tons Diesel er sluttet til \$1.40 for 5 Aar. For korte Perioder og Trips betales der overordentlig høje Rater for prompt Tonnage. Bl. a. er sluttet 8,300 Tons Damper, 2 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Japan, August Readiness, 11/-, 8,000 Tonner, prompt Levering Middelhavet via Sortehavet, Tilbagelevering U.S.N.H. 8/9d. I Vestindiamarkedet ligger Raten omkring \$2.50 for 6/9 Maaneder for 4,000 Tonner.

Købmandsskolens Shipping-Skole

Købmandsskolen har modtaget og modtager Indmeldelser til Shipping-Skolen fra 16.—23. August Kl. 12—13 og 18—20 (dog ikke Lørdag).

Skolen, som er oprettet for Medhjælpere i Rederi-, Skibsmægler- og andre Skibsfartskontorer, er treaarig og afsluttes med en Afgangsprøve.

Forudsætningerne for Optagelse i Shipping-Skolen er Realeksamen eller tilsvarende Kundskaber.

I *Engelsk* og *Tysk* vil der foruden Færdighed i at skrive og tale Sproget blive lagt Vægt paa Indøvelsen af den Korrespondance, Skibsfarten har særlig Brug for. *Fragtregning* vil blive gennemgaaet efter V. Th. Sæss Lærebog i Shipping-Regning, og i *Søret* vil navnlig Befragtning, Certeparti- og Konnossementsklausuler samt Havaribegrebet blive behandlet.

»Lysaker II« til Reparation

Tætningsarbejdet paa den bjærgede norske Damper »Lysaker II« af Oslo skrider hastigt frem. Rederiet og Assurandørerne vil, efter hvad der meddeles, søge at faa Skibet bragt til et dansk Værft. Svizzerdamperen »Bien«

vil saa ledsage den stærkt havarerede Damper til Reparationshavnen.

Stort Besøg paa Købestævnet

Forventningen om, at Købestævnet i Fredericia i Aar skulde blive besøgt af over 100,000 Mennesker, er gaaet i Opfyldelse. Der har været særlig Interesse for Møbeludstillingen.

D.F.D.s Nybygning til Oslo-Ruten

Det store Dieselmotorskib, som bygges til Det forenede Dampskibs-Selskab paa Helsingørs Skibsværft, vil løbe af Stabelen Torsdag den 9. September. Skibet, der skal afløse Dampskibene »Kong Haakon« og »Dronning Maud« i Ruten Oslo—København, vil blive døbt af den norske Gesandts Datter, Frøken Vera Esmarch, der i Daaben vil give det Navnet »Kronprins Olav«.

Søsætningen vil blive overværet af et stort Antal Gæster fra Norge og Danmark, blandt andet Norges Gesandt i Danmark, Minister Esmarch og Frue, Repræsentanter for de herværende norske Statsbaner og de norske Automobil- og Turistforeninger.

Skibet forventes at kunne gaa i Fart i Begyndelsen af December Maaned umiddelbart før Vintersæsonen. Hælsigheden bliver ca. 18 Knob.

Handelshøjskolen i København

Foreningen til unge Handelsmænds Uddannelse har udsendt Prospekt over Den handelsvidenskabelige Lærestalt, Eftersaarsemestret 1937.

Optagelse sker ved Henvendelse til Kontoret, Julius Thomsens Plads 8, København V., Telefon Central 12060. Optagelsesblanketter til skriftlig Indmeldelse tilstilles paa Forlangende, og efter at Optagelsesblanketten i udfyldt Stand er tilbageleveret Kontoret, vil vedkommende modtage Meddelelse om, hvorvidt Optagelse som Studerende kan finde Sted.

Optagelsesprøven for dem, der i Henhold til Studievejledningen maa underkaste sig en saadan for under den handelsproglige Afdeling at blive optaget i Det toaarige Studium, Korrespondentskolen, afholdes saaledes: Skriftlig Prøve: Torsdag den 26. August Kl. 18—22, Fredag den 27. August Kl. 18—22. Mundtlig Prøve: Mandag den 30. August Kl. 18.

»L'Avenir« — »Admiral Karpfanger«

»L'Avenir«, der af den første Reder, Kaptajn Jørgen Eriksson blev solgt til Hamborg—Amerika-Linien for at anvendes til Uddannelse af Liniens Navigatorer, har nu faaet Navnet »Admiral Karpfanger« og vil i September begynde sine Farter i tysk Tjeneste. Hapag-Linien giver sine vordende Navigatorer en Uddannelse paa 50 Maaneder, og deraf er det Meningen, at de 36 skal foregaa i Sejlskoleskibet. Skibet vil ligesom hidtil blive anvendt i Fragtfart, for at de unge Koffardiofficerer ogsaa paa denne Maade kan faa en tiltrængt praktisk Uddannelse.

Admiral Karpfanger, efter hvem Skibet opkaldes, var en hamburgsk Søofficer fra det 17. Aarhundrede.

Øresundsselskabets nye Lokaler

Øresundsselskabets nye Lokaler i den nye Toldbygning i Havnegade er nu taget i Brug efter at Statspoliti og Toldvæsen for nogen Tid siden var rykket ind. Samtidig er det sidste af de gamle omtrent hundreedaarige Skure forsvundet, og hele Pladsen foran Skibenes Anlægsplads er ryddet til Brug for Trafik og Tilførsel.

I den ene Ende af Bygningen, udfør Herluf Trollesgade, har Øresundsselskabet indrettet Kiosk.

Øresundsselskabet har her foretaget et Fremstød for at give sine Kunder en tidssvarende Service.

Thyborøn-Kutter paasejlet

Hirtshalskutteren »H. G. 50 Karen Marie« indkom Onsdag til Thyborøn Havn med Kutteren »Andrea« af Thyborøn paa Slæb. »Andrea« blev fundet i Nordsøen drivende med knækkede Master.

Besætningen paa »Andrea« bestod af Føreren Alfred Hvid og 4-Mands Besætning, og de kom senere ind til Thyborøn, og det viste sig ganske rigtigt, at de var blevet paasejlet af et finsk Skib og taget om Bord.

Lillebæltsbroens Piller skal studeres indvendig

Et Par af Lillebæltsbroens Piller bliver i disse Dage tomt for Vand. Med Undtagelse af selve Bunden, der bestaar af en flere Meter tyk Betonmasse, er Strømpillerne inddelt i Rum, som blev fyldt med Vand, da Pillen var sat paa Plads. Firmaet Monberg & Thorsens Folk er nu i Færd med at pumpe Pille Nr. 2 læns, hvorefter muligvis ogsaa Pille Nr. 3 vil blive tomt. Man har nemlig ønsket at se, hvorledes Pillerne ser ud indvendig, efter at de har staaet i Vandet en Del Aar, og Broens Konstruktor, Professor Anker Engelund, vil naar Vandet er borte, foretage en Besigtigelse, for at man kan blive klar over, om Pillerens Indre svarer til, hvad man ventte. Naar dette er konstateret, vil Pillerne atter blive fyldt med Vand.

Ild i en Dampers ved Helsingør-Værftet

Forleden Aften opstod der Ild i Dampskibsselskabet »Torm«s Dampers »Estrid«, der laa paa Opslæbningsstedet ved Helsingør Skibsbygnings- og Maskinværksted. Ilden var opstaaet paa Fyrpladsen som Følge af Svejsning. En tyk Røg trak op gennem Skorstenen og over mod Kronborg.

Det lykkedes hurtigt Helsingør Brandvæsen at faa Ilden slukket, og den skete Skade er kun ringe.

Sømandspræsten

Vi har i disse Dage faaet vor første Sømandspræst med Virkefelt i de hjemlige Havne, nemlig den unge Sømandspræst F. V. Eilschou Holm fra Gent, der hermed afslutter 5½ Aars Tjeneste i Udlandet.

Der kommer i Reglen langt flere til Møderne, end mange tror, siger Sømandspræsten i et Interview. Blandt Søfolk findes mange kirkesøgende Mennesker. Man lærer ikke Søfolk at kende ved at møde dem paa Havnekejper.

De er Mennesker som vi andre, og mange af dem tænker adskilligt mere over Tilværelsen end de fleste af os. Sømand er prægede af, at de altid er paa Farten, og af endnu en Ting: Ensomheden paa Søen, somme Tider 3—4 Uger i Træk. Derfor møder man hos de fleste, især hos gifte Søfolk, en stærk Hjemlængsel.

F. L. Smidth's Cementfabriker

De forskellige Cementfabriker under F. L. Smith & Co. har indvarslet til ekstraordinære Generalforsamlinger, hvor der vil blive foretaget saadanne vedtægtsmæssige Ændringer, at Fabrikerne Dania, Kongsdal, Danmark og Nørre Sundby Portland sammensluttes med Aalborg Portland Cementfabrik, der fremtidig faa en Aktiekapital paa 13,6 Millioner Kroner.

Med 31 Knobs Gennemsnitsfart

Den franske Atlanterhavsdampers »Normandie« har sat en ny Rekord for Atlanterhavsoverfarten. Tiden var 3 Dage 22 Timer, hvilket giver en Gennemsnitsfart paa 31,20 Knob.

»Normandie« har nylig sat en Rekord for Overfarten fra Øst til Vest, men det skete paa en forholdsvis kortere Distance, og Gennemsnitsfarten var da 30,63 Knob. Denne Rekord var paa 3 Dage 23 Timer 57 Min.

Spodsbjerg Flskerihavn

Forleden afholdtes Licitation over Bygningen af Spodsbjerg Fiskerihavn. Det laveste Bud var fra Binderup Hansen, Aarhus, 103.000 Kr.

Det højeste var fra Poul Jensen, Esbjerg, og lød paa 121.480 Kr.

Italiener paa Verdensomsejling

Afdelingsføreren Sorrentino er nylig afsejlet fra Rom med en lille tomastet Baad »Espero«. Han vil aflægge Besøg i alle de vigtigste Havne i alle 5 Verdensdele og tilbagelægge 70—80.000 Sømil. Hans første Maal er Biseria paa Nordkysten af Tunis, derfra fortsætter han over Tanger til Rio de Janeiro, Hawaji, Ny Zealand, Japan, Kina og Indien. Fra Colombo sejler han til Afrika, derefter rundt om Afrika og tilbage til Middelhavet.

Havneudvidelserne

Havneingeniør, cand. polyt. Knud Degn, København, har paa Havnefogedforeningernes Aarsmøde i Assens udtalt sig for, at Havnene skulde lægge Planer for deres Udvidelser langt ud over den Tid, der er vor.

Hvor man ikke har haft Fremtidsudviklingen for Øje, men kun indrettet sig efter Nuet, er der opstaaet Vanskeligheder, der kunde være undgaaet. Hvor der skulde udvides, har der maaske rejst sig kostbare Bebyggelser, som nu slaar i Vejen, eller fornødne Arealer paa andre Maader ikke er blevet sikrede. Ved at lægge Plan for Havnens Udvidelse langt ud i Fremtiden undgaar man at have saadanne Vanskeligheder at slaa med; men yderligere opnaas den Fordel, at ved Efterspørgsel efter Plads for Anlæg af større eller mindre Virksomheder vil disses Ledelse kunne forelægges den udarbejdede Plan, saa der i Forhandlingerne er et haandgribeligt Grundlag at arbejde paa.

Brasilien brænder 30 pCt. af sin Kaffehest

Det er blevet besluttet at ødelægge 30 pCt. af Kaffehesten i Brasilien i Aar for at opretholde En-gros-Prisen paa Kaffe. 48,5 Millioner Sække af den tidlige Høst skal allerede være blevet ødelagt.

Den russisk-amerikanske Handels-Traktat

Det russiske Telegrambureau meddeler: Folkekommisær Litvinov og De forenede Staters Ambassadør Davis udvekslede den 4. August Noter om Handelsforholdet mellem Sovjetrusland og De forenede Stater. Den nye Overenskomst fastsætter Anvendelse af ubeløbet og ubegrænset Mestbegünstigelse overfor Indførelse af Sovjetvarer til De forenede Stater og af amerikanske Varer til Sovjetrusland. Folkekommisærernes Raad bekræftede Noteudvekslingen den 6. August, og samme Dag blev Overenskomsten proklameret af Præsident Roosevelt, og Overenskomsten er dermed traadt i Kraft.

Ved den nye Overenskomst gaar Sovjetunionen ind paa at købe amerikanske Produkter til en Værdi af mindst 40 Mill. Dollars i de første 12 Maaneder eller 10 Millioner mere end fastsat i den tidligere Overenskomst, der udløb 12. Juli. Den nye Overenskomst, der gælder fra 4. August, kan fornyes efter Udløbet af 12 Maaneder. Det Produkt, der væsentligst vil drage Fordel af den nye Ordning, vil være Kul fra Sovjetrusland, skønt Sovjetregeringen har lovet ikke at udføre mere end 400.000 Tons i disse 12 Maaneder, hvilket er lidt mindre end i Fjor.

Falske Suez-Aktier

Det franske Politi har arresteret tre Personer, der i en Bank i Paris forsøgte at belaaene en Række Aktier i Suezkanalselskabet til en Værdi af 1 Million Francs. Aktierne viste sig at være falske.

Fordelingen af Verdens Guld

I en nylig offentliggjort Undersøgelse af Verdens Pengeforhold siden 1929, der er udarbejdet af Folkeforbundets økonomiske Sektion, oplyses det, at Sovjet-Rusland nu er Verdens næststørste Producent af Guld, idet de nøjagtige Tal for det sidste Aar dog ikke kendes.

Om Bevægelserne i Verdens monetære Guldbeholdninger fra 1929 til 1937 fremhæves det, at de tre store demokratiske Nationer, U. S. A., England og Frankrig, har haft en betydelig Stigning i Modsætning til de tre totalitære Nationer, Tyskland, Italien og Japan. For de tre førstnævnte Lande tilsammen er Guldbeholdningerne vokset fra 5,739,000,000 til 10,047,000,000 Dollars (gammel Værdi), medens de tre sidstnævnte Landes Beholdninger er faldet fra 1,473,000,000 til 408,000,000 Dollars.

For de enkelte Lande viser Guldbeholdningerne følgende Vækst eller Fald fra Udgangen af 1928 til Udgangen af 1936:

England	.....	+ 105 pCt.
U. S. A.	.....	+ 78 pCt.
Frankrig	.....	+ 42 pCt.
Tyskland	.....	÷ 98 pCt.
Italien	.....	÷ 54 pCt.
Japan	.....	÷ 50 pCt.

Stillingen i U.S.A.

National City Banks Maanedsrapport for Juli bringer en Række Oplysninger, der er præget af Optimisme.

I sin Rapport af Erhvervsudsigterne i U.S.A. stort set synes at have bedret sig adskilligt i Løbet af Juli Maaned.

Høstudsigterne, der gennem hele den forløbne Tid har været bedømt ret optimistisk, har bedret sig næsten Uge for Uge, hvad der vil betyde, at de amerikanske Farmere kommer til at staa langt stærkere end de foregaaende Aar. Mens de europæiske hvede-importerende Lande gennemgaaende kun regner med at faa Middelhøst af Hvede eller lidt derunder, og mens Canadas Hvedehøst i adskillige Distrikter synes temmelig mislykket, kan U.S.A. i Aar notere den største Hvedehøst siden 1931, saaledes at der er Grund til at vente, ikke blot at Staterne i Aar kommer til at optræde som Eksportør af Hvede, men maaske endda bliver Verdensmarkedets største Eksportør i Aar. — Det ventes, at Hvededyrkerne i Staterne kan regne med et Udbytte paa 200—250 Mill. bushels mere end i Fjor, og da samtidig Priserne ventes at komme til at ligge 15—20 Cent højere pr. bushel end ved Sæsonens Begyndelse i Fjor, skulde dette give de amerikanske Farmere et endog meget stort Plus.

Samtidig er Rapporterne fra Bomulds- og Majshøsten særdeles lovende, — en yderligere Udvidelse i Aar af Bomuldseksporten menes dog kun mulig, hvis Priserne kommer lidt ned under det nuværende Niveau.

PERSONALIA

25 Aars Jubilæum

Et af Norges mest kendte Rederier, J. Ludw. Mowinckels Rederi i Bergen, fyldte den 15. August 25 Aar. Rederiet, der i Aarenes Løb stadig har forøget sin Tonnage, ejer nu 15 store, moderne Lastbaade, hvoraf 5 Dampere og 10 Motorskibe. Den samlede Tonnage udgør 132,949 Tons d.w. Desuden er i Øjeblikket to Skibe under Bygning til Rederiet.

Administrerende Direktører i Rederiet er Norges tidligere Statsminister Joh. Ludwig Mowinckel og Einar Engelsen. Mowinckel er desuden Formand for Selskabets Bestyrelse.

60 Aar

Den 23. August fylder Kaptajn *H. Chr. Westh* 60 Aar. Kaptajn Westh, der tidligere var Fører i Øst-Bornholmske Dampskibs-Selskab, er nu Selskabets Ekspeditør i København.

Fører i De Danske Statsbaner, Kaptajn *B. Baggesen*, fylder den 26. August 60 Aar. Kaptajn Baggesen er hidsiddende i Korsør og ansat ved Storebælts-Overfarten.

Dødsfald

Skibs- og Maskininspektør i Dampskibsselskabet »Dania« *Aage Agerlin* er død i en Alder af 69 Aar. Han var født i Frederiksværk, blev uddannet paa »Titan« og sejlede en Tid lang som Maskinmester i D.F.D.S.

I de sidste 35 Aar har Agerlin været knyttet til »Dania«, og i 25 Aar var han tillige Skibs- og Maskininspektør ved Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Fhv. Skibsfører *Lars Rasmussen*, er død i Troense 60 Aar gammel.

Rasmussen begyndte med at sejle Kystfart paa de sydfynske Øer, men i 1907 kom han i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste og sejlede derefter som Styrmand ind »Falken« indtil for 4—5 Aar siden. Under Krigen fik han Orlov fra Selskabet for at føre Etatsraad Glickstadts Dampyacht paa dens Krydstogter.

POSITIONSLISTE PR. 18. AUGUST 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Aarhus 14.8.
 s.s. *Anna* afg. Tonnay-Ch. 17.8.
 s.s. *Aaro*, Teilman Thomsen, afg. Leningrad 15.8.
 s.s. *Aaro* ank. Rouen 4.8.
 s.s. *Aase* ank. Kotka 3.8.
 m.l. *Aase Mærsk* pass. Bermuda 1.8.
 s.s. *Absalon* ank. Norrkøping 10.8.
 m.s. *African Reefer* pass. Ushant 8.8.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Dairen til Kobe 13.8. hjg.
 s.s. *Agnete* pass. Hammershus 4.8. p. R. t. Liepaja.
 s.s. *Agnete Mærsk* afg. Montreal 5.8.
 s.s. *Alabama* afg. Kbhvn. 15.8. til River Plate.
 s.s. *Alfa* afg. Danzig 13.8.
 s.s. *Alf* afg. Leith 10.8.
 s.s. »*Algarve*« ank. Kbhvn. 17.8.
 m.s. *Almena* afg. New York 22.7. til Azua.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Penang til Colombo 12.8. hjg.
 s.s. *Alssund*, Andersen, afg. Victoria, Brasilien 4.8. til Rotterdam (via Dakar).
 m.s. *American Reefer* pass. Ushant 17.8.
 m.s. *Amerika*, Dahl, ank. San Francisco 11.8. hjg.
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Southampton 6.8.
 m.s. *Anna Mærsk* ank. Hongkong 4.8.
 s.s. *Anna* afg. Tannay — Ch. — 17.8.
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Los Angeles til Osaka 5.8. udg.
 s.s. *Anne* afg. Alexandria 4.8. til Jaffa.
 m.s. *Argentina* ank. Rosario 14.8.
 m.s. *Arizona* afg. Buenos Aires 12.8. til Oslo.
 s.s. *Arnold Mærsk* afg. Paramaribo 4.8.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Vancouver 8.8. til Shanghai.
 m.s. *Asia*, Andersen, ank. San Francisco 26.7.
 s.s. *Askø*, Hansen, ank. Rouen 13.8.
 s.s. *Aslaug* pass. La Couhre 7.8. p. R. t. Bordeaux.
 m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Taku Bar 13.8.
 s.s. *Astra* ank. Yxpilla 9.8.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Setubal 9.8.
 m.s. *Australian Reefer* afg. West Indien 12.8.
 m.s. *Australien*, Hansen, ank. Osaka 11.8. udg.
 s.s. *Avance* afg. Oslo 3.8. til Gdynia.

B

s.s. *Belgien* ank. Gdynia 8.8.
 m.l. *Bente Mærsk* ank. San Pedro 3.8.
 s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 15.8.
 s.s. *Bertha* ank. Mantyluoto 31.7.
 s.s. *Bes* pass. Fornæs 17.8.
 s.s. *Betty Mærsk* ank. Cardiff 3.8.
 s.s. *Betty* pass. Gibraltar 12.8.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Antwerpen 5.8.
 s.s. *Birgitte* pass. Helsingør 5.8. p. R. t. Riga.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Bordeaux 14.8.
 s.s. *Bodil* ank. Liverpool 16.8.
 s.s. *Bogø*, Nielsen afg. Archangel 14.8.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 10.8. hjg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Buenos Ayres 14.8.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 12.8.
 s.s. *Brasilien* ank. Helsingør 16.8.
 m.s. *Brazilian Reefer* pass. Cristobal 11.8.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Barahona 8.8.
 s.s. *Britta* ank. Kotka 17.8.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Baltimore 14.8. til Isabella de Sagua, Cuba.
 s.s. *Brynhild* ank. Garston 11.8.

C

m.s. *California* afg. Göteborg 27.7. til Santos.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 2.8.
 m.s. *Canadian Reefer* afg. B. Aires 14.8.
 s.s. *Carmen* ank. Rabat 16.8.
 m.l. *Caroline Mærsk* pass. Beachy Head 26.7.
 s.s. *Charkow* afg. Aberdeen forv. 17.8. til Kbhvn.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Christobal 5.8.
 m.s. *Chilean Reefer* pass. Equator 16.8.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Williamstown 22.7. hjg.
 s.s. *Christiansborg* afg. Gaspe 12.8.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Montreal 6.8. til Aruba.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* pass. Las Palmas 7.8.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 31.7.
 s.s. *Clara*, Johansen, pass. Kbhvn. 14.8. p. R. t. Klaipeda.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17.8.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	450,75	AMSTERDAM.....	248,45
BERLIN.....	181,10	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	17,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,85	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,55	PRAG.....	15,85
ROM.....	23,90	WARSAWA.....	85,65

- s.s. *Cimbria* ank. Kbhvn. 16.8.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 3.8.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 6.8.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Caen 5.8.
 s.s. *Cyril*, Rasmussen, afg. Archangelsk 14.8. til Zaandam.

D

- s.s. *Dagmar Clausen* afg. Middelfart 5.8. til Bremen.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 16.8.
 s.s. *Dagmar* pass. Dungeness 16.8.
 s.s. *Dania* afg. Riga 15.8. Aalborg.
 m.s. *Danmark* afg. Rio 8.8. til Aruba.
 m.s. *Danmark*, Hjerrum, ank. Kbhvn. 16.8.
 s.s. *Delaware* afg. Tampa 16.8. til Mobile.
 s.s. *Dorrit* pass. Gibraltar 13.8.

E

- s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 29.7.
 s.s. *Ebro* afg. Casablanca 17.8. til Tanger.
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Saroka 9.8.
 s.s. *Effe Mærsk* pass. Skagen 2.8.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 14.8. til Manchester.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Christobal 17.8.
 s.s. *Ellensborg* ank. Hull 12.8.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Christobal 2.8.
 s.s. *Elisabeth* pass. Dannelhead 1.8.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Alexandria 5.8. til Jaffa.
 s.s. *Ellen* pass. Dungeness 3.8.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Zaandam 16.8.
 s.s. *Else* pass. Brunsbüttel 18.8.
 s.s. *Emanuel* forv. afg. Blyth 17.8. til Finneid.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Partington 31.7.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Rouen 6.8.
 s.s. *Energi* ank. Kabelvaag 16.8.
 s.s. *England* ank. Kbhvn. 15.8.
 s.s. *Enigheden* pass. Brunsbüttel 16.8. udg.
 s.s. *Erik Boye* afg. Cardiff 10.8.
 s.s. *Erindring* afg. Kolka 11.8. til Sharpness.
 s.s. *Erna* ank. Smyrna 15.8.
 m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Ester* ank. Coeel 14.8.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Archangelsk 14.8.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Portis Head 5.8.
 s.s. *Estrid* pass. Skagen 3.8. sydg.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Bishoprock p. R. t. St. Thomas 8.8. udg.

F

- s.s. *Fano*, Korff, ank. Horsens 16.8.
 s.s. *Fano* ank. Portmadoc 14.8.
 s.s. *Finland* afg. Gdynia 7.8.
 m.s. *Fionia*, Kolls, pass. Perim p. R. t. Colombo 13.8. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kemi 15.8.
 s.s. *Frankrig* afg. Rouen 10.8.
 s.s. *Fredensborg* ank. Huelva 5.8.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Manchester 6.8.
 s.s. *Freya* ank. Helsingør 7.8.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 9.8.
 s.s. *Frode* afg. New York forv. 17.8. til Oslo.
 s.s. *Fylla* afg. Helsingør 9.8.

G

- s.s. *Garonne* ank. Antwerpen 17.8.
 s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 16.8. til Santos.
 s.s. *Gerd* afg. Helsingør 7.8. til Tyne.
 s.s. *Gerda Toft* pass. Kbhvn. 14.8.
 s.s. *Gerda* afg. Øhrviken 17.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. San Pedro 31.7.
 s.s. *Gorm* afg. Newcastle 10.8. til Norfolk, Va.
 s.s. *Grete* afg. Klaipeda 17.8.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. San Pedro 31.7.
 s.s. *Cronland*, Sørensen, ank. Riga 13.8.
 s.s. *Gudena* afg. Caen 7.8.
 s.s. *Gudrun* pass. Spurn Hd. 4.8.
 m.s. *Gudrun Mærsk* ank. Tonnay Charentes 7.8.
 s.s. *Gunhild* afg. Methil 6.8. til Frederikshavn.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Ridham Dock 3.8.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 8.7. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* afg. Viborg (Viipuri) 3.8. til London.

H

- s.s. *H. H. Petersen* afg. Onega 12.8. til Great Yarmouth.
 s.s. *Hafnia* ank. Bremen 13.8.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Færingehavn 10.8.
 s.s. *Halfdan* afg. Kbhvn. 17.8. til Dunkerque.
 s.s. *Hanne* pass. Brunsbüttel 24.7. p. R. t. Helsingfors.
 s.s. *Hans*, From, afg. Stettin 16.8. til Karrebæksminde.
 s.s. *Hans Broge* ank. Rouen 7.8.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Chandler 28.7.
 s.s. *Harriet* pass. Helsingør 16.8.
 s.s. *Helene* ank. London 17.8.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 13.8.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Aden 5.8.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Leningrad 8.8.
 m.s. *Herdis* pass. Spurn Hd. 7.8. p. R. t. Stettin.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Riga 6.8.
 s.s. *Hilde* afg. Helsingør 6.8.
 s.s. *Hindsholm* ank. Horsens 17.8.
 s.s. *Holland* ank. Methil 10.8.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Archangel 4.8.

I

- s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Riga 16.8.
 m.s. *India*, Krarup, afg. Aden til Singapore 12.8. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Gravesend 11.8. til Murmansk.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Casablanca 2.8. til Kings Lynn.
 s.s. *Inger Toft* ank. Rotterdam 16.8.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Skagen 4.8. vestg.
 s.s. *Inger* pass. Helsingør 15.8.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Amsterdam 8.8.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. New York 5.8.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Kbhvn. 16.8.
 s.s. *Ivar* afg. Kbhvn. forv. 17.8. til Heroen.

J

- s.s. *Jakob Mærsk* ank. Nørre Sundby 7.8.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Arendal 14.8. til Gdynia.
 m.l. *Jane Mærsk* ank. Gøteborg 2.8.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Hamburg 15.8. udg.
 s.s. *Jenny* afg. Liverpool 16.8.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Skagen 5.8. vestg.
 s.s. *Johanne* afg. Burntisland 16.8.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Ridham Dock 11.8. til Amsterdam.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 15.8.
 s.s. *Jonna* afg. Montreal 15.8.
 s.s. *Juliane* ank. Selubal 29.7.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Kbhvn. 14.8.
 s.s. *Jutta* ank. Gdynia 17.8.
 s.s. *Jytte* afg. Malaga 26.7. til Setubal.
 s.s. *Jægersborg* pass. Kbhvn. 14.8.

K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Leningrad 15.8.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Bhawnagar 3.8., pass. Aden 11.—12.8.
 s.s. *Karen* pass. Skagen 4.8. vestg.
 s.s. *Karen Toft* afg. Archangel 14.8.
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 11.8.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 13.8.
 m.l. *Katrine Mærsk* afg. San Pedro 25.7.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Blyth 7.8.
 s.s. *Kentucky* i Time Charter.
 s.s. *Kirsten* afg. Riga 5.8. til Boness.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 4.8. til Chicoutimi.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Tendal, afg. Skutskär 13.8.
 s.s. *Knud* afg. forv. Sunderland 18.8. til Nyborg.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 6.8.
 s.s. *Knut* ank. Goole 8.8.
 s.s. *Kongea* afg. Riga 9.8.

L

- s.s. *Laila* afg. Huacho 11.8.
 m.s. *Lalandia*, Rasmussen, afg. Rotterdam til Southampton 14.8. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Dakar 11.8.
 s.s. *Laura* pass. Equator 10.8.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Mersine 28.7.
 s.s. *Lexa Mærsk* pass. Lodingen 6.8. sydg.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Novorosaïsk 26.7.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Archangel 12.8.
 s.s. *Lilian* pass. Helsingør 17.8.
 s.s. *Lilleborg* afg. Ivigtut 14.8.
 s.s. *Lily* afg. Ayr 10.8.
 s.s. *Linda* afg. Zeebrugge 18.8.
 s.s. *Lise* ank. Leningrad 10.8.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Aarhus 14.8.
 s.s. *Lotte* afg. Vlissingen 20.7. til Senilla.
 m.s. *Louisiana* ank. Kbhvn. 13.8.
 s.s. *Lynes* pass. Helsingør 16.8.

M

- s.s. *M. C. Holm* ank. Philadelphia 7.8.
 s.s. *Magnus* ank. Rochelle 15.8.
 s.s. *Maja* afg. Kotka 17.8.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Nakskov 11.8.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Leningrad 15.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Hull 12.8. til Lagos.
 s.s. *Marie Toft* afg. Archangel 14.8.
 s.s. *Margrete* afg. Raumo 7.8.
 s.s. *Margrethe* ank. London 17.8.
 s.s. *Marianne* afg. Ayr 31.7.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Rotterdam 31.7.
 s.s. *Marna* afg. Havana 16.8.
 m.s. *Marocco* afg. Palermo 14.8. til Lissabon.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Kbhvn. 10.8.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Grimsby 15.8.
 s.s. *Marx* pass. Skagen 10.8.
 s.s. *Maryland* arrived Buenos Aires 13.8.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Murmansk 31.7.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Suez til Marseilles 13.8. hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 11.8.
 s.s. *Mette* afg. Aden 25.7. til Port Natal.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 12.7.
 s.s. *Minsk* ank. Selefke 15.8.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Bayonne 11.8.
 s.s. *N. J. Ohlsen* forv. ank. St. John, New Brunswick 17.8.
 s.s. *Najaden* ank. Stettin 8.8.
 s.s. *Nancy* ank. Cardiff 15.8.
 s.s. *Nerma* ank. Marseille 16.8.
 s.s. *Nevada* afg. Rio 13.8. til Bahia.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Rotterdam 7.8.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Shanghai 31.7.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Archangel 10.8.
 s.s. *Niobe* afg. Oskarshamn 17.8.
 s.s. *Norco* ank. Blyth 9.8.
 m.s. *Nordbo* ank. Baltimore 7.8.
 s.s. *Nordborg* afg. Rotterdam 14.8.
 s.s. *Nordby* ank. Odense 2.8.
 m.s. *Norden* afg. Kobe 7.8. til New York.
 m.s. *Nordfarer* ank. Singapore 23.7.
 m.s. *Nordhavet* ank. Houston 25.7.
 m.s. *Nordkap* ank. Santos 2.8.
 s.s. *Nordlys* afg. Port Alfred 4.8. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. Shanghai 23.7. til Los Angeles.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Rio Janeiro 14.8.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 17.8.
 s.s. *Olaf* ank. Danzig 17.8.
 s.s. *Olga* ank. Lapaluoto 10.8.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Cardiff 6.8.
 s.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. New York 7.8.
 m.s. *Oregon* afg. Kbhvn. 30.7. til River Plate.
 s.s. *Orion* ank. Carnerbrook 8.8.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Aalborg 31.7.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Yepila 6.8.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Calais 10.8.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Hongkong til Singapore 11.8. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Oslo 14.8.
 s.s. *Paula* afg. Buenos Aires 10.8.
 s.s. *Paula* pass. Ushant 17.8.
 m.s. *Peru*, Juul Christensen, ank. Wiborg 15.8. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Philadelphia 3.8.
 s.s. *Polly* pass. Zeebrugge 1.8.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, under Reparation i Helsingør.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Calais 14.8.

R

s.s. *Randi* ank. Port de Bouc 12.8.
 s.s. *Riga* ank. Klaipeda 15.8.
 s.s. *Rigmor* ank. Luleå 6.8.
 s.s. *Rikke* pass. Skagen 19.7.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 15.8.

s.s. *Rita Mærsk* afg. Garston 6.8. til Tonsberg.
 s.s. *Robert* pass. Kbhvn. 7.8.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Saigon 6.8.
 s.s. *Rosenborg* ank. Riga 15.8.

S

s.s. *Saga* afg. Skien 17.8. til Kolding.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Wakamotou 31.8.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. St. Anthony 15.8.
 s.s. *Scandia* ank. Aalborg 16.8.
 s.s. *Scotia* ank. Kbhvn. 16.8.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 16.8.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Archangel 10.8.
 s.s. *Sessa* afg. New York 18.8.
 m.s. *Siani*, Ravnsnæs, afg. Gotland til Durban 16.8. udg.
 s.s. *Signe* ank. Nørre Sundby 5.8.
 s.s. *Sigrid* ank. Tayport 6.8.
 s.s. *Sigrun* ank. Kbhvn. 17.8.
 s.s. *Silkeborg* ank. Ivigtut 16.8.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Preston 13.8.
 s.s. *Skagerak* afg. Palenemi 9.8.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Rotterdam 21.8.
 s.s. *Skjold*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Skodsborg* afg. Burntisland 9.8.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 17.8. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Balhurst 14.8.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Land's End 6.8. p. R. I. Sharpness.
 s.s. *Sophie* afg. Emden 11.8.
 s.s. *Stadion II* ank. Kbhvn. 18.8.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Murmansk 13.8. til Riga.
 s.s. *Stella* ank. Rochester 17.8.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Baltimore 12.8.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Dunston 15.8.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Dungeness 5.8. østg.
 s.s. *Svanhild* afg. Kbhvn. forv. 17.8. til Gdynia.
 s.s. *Svanholm* ank. Liverpool 12.8.
 s.s. *Suava* afg. Antwerpen 16.8. til Kbhvn.
 s.s. *Svend Pii* ank. Liverpool 11.8.
 s.s. *Soborg* afg. Saffi 11.8.

T

s.s. *Taarnholm* afg. forv. Danzig 18.8. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Hongkong 3.8.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Shanghai 14.8.
 s.s. *Teddy* ank. Bantry 1.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Ystad 17.8. til Stettin.
 s.s. *Tekla* afg. Riga 4.8. til Tyne.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 4.8. til Oslo.
 m.s. *Thyra S.* ank. Nakskov 28.7.
 s.s. *Tomsk* afg. Antwerpen 12.8. til Alexandria.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Shanghai til Yokohama 14.8. udg.
 s.s. *Tove* ank. Hartlepool 31.7.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Maracaibo 14.8. til Paramaribo.
 s.s. *Transporter* pass. Fornæs 6.8. p. R. I. Korsør.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Selby 17.8.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 17.8. til Trondheim.
 s.s. *Tula* afg. Dunkerque 16.8. til Kbhvn.
 m.s. *Tunis* ank. Livorno 17.8.

U

s.s. *Uffe* ank. Vejle 14.8.
 s.s. *Ulla* ank. Rotterdam 15.8.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Hudiksvall 10.8.
 s.s. *Uranienborg* afg. Kobe 30.7.

V

s.s. *Valborg* pass. Kbhvn. 11.8.
 s.s. *Vendia* pass. Holtenu 15.8. p. R. I. Treport.
 s.s. *Venus* afg. Frederikshavn 11.8.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Danzig 5.8.
 s.s. *Viborg* ank. Port de Bouc 15.8.
 s.s. *Viola* ank. Hartlepool 2.8.
 s.s. *Virginia* afg. Madeira 10.8. til Kbhvn.
 m.s. *Vistula* ank. Stettin 18.8.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Kbhvn. 16.8.
 s.s. *Willh. Colding* ank. Waltham 11.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Spelmann, ank. Danzig 15.8.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 17.8. til Aalborg.

Ø

s.s. *Orneborg* ank. Sukkertoppen 15.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

STEVEDORETelefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
Mamdresch

Aalborg

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

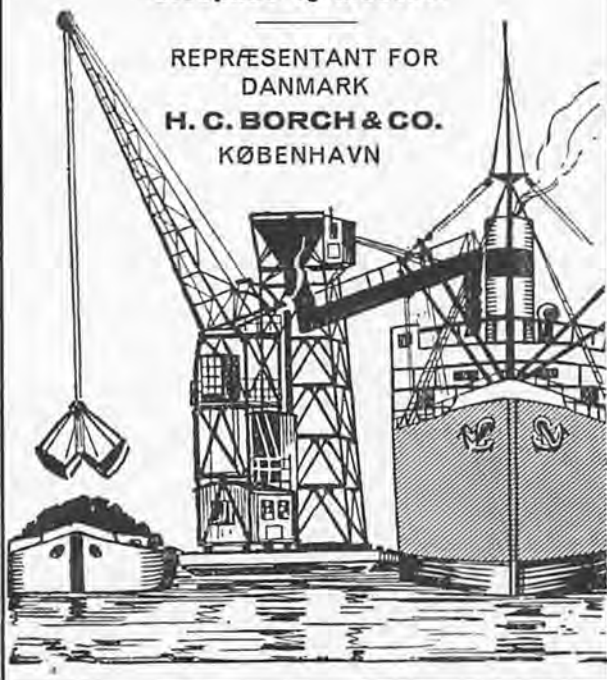
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**
KØBENHAVN**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

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.**VINKE & CO.**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

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.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

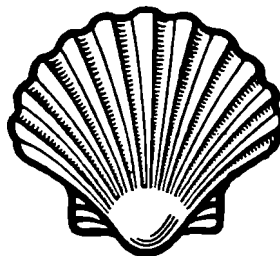
This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

WORLD-WIDE BUNKERING SERVICE



SHELL OIL FUEL

FOR

MOTOR SHIPS AND STEAMERS' BUNKERS

MARINE OILS

AND OIL FOR ALL INDUSTRIAL PURPOSES

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO. :: SHELL HUSET :: COPENHAGEN, V.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FAABORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 500

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE
(GRUNDLAGT 1878)
FREDERICIA

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 08 464

FREDERICIA

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

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

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KJØGE

AARHUS

NØRRESUNDBY

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

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

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

RANDERS

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

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

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

BANDHOLM

SKIVE

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 35

TORS DAG 26. AUGUST 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

EXPORTOVERSKUD I JULI

Handelsbalancen for Juli, der netop er offentliggjort viser et Eksportoverskud paa 9,4 Mill., 0,8 Mill. Kr. mere end den tilsvarende Maaned i Fjor. Med Juli Maanedes Udgang staar vi for 1937 med et Importoverskud paa 85,9 Mill. mod 9,2 Mill. for den tilsvarende Periode i Fjor.

Omsætningen i Juli i Aar er noget større end Juli 1936, hvilket for en Del maa tilskrives det højere Prisniveau. Vi indførte for 125,6 Mill. Kr. mod 110,2 Mill. sidste Aar og udførte for 135 mod 118,8 Mill. Kr. Den totale Import for Aarets første syv Maaneder er herefter oppe paa 972,5 Mill. Kr., 184 Mill. Kr. mere end for den tilsvarende Periode af 1936, mens Eksporten ialt har givet 836,6 Mill. Kr., ca. 100 Mill. Kr. mere.

Indførslen er 20 Mill. Kr. mindre end i Juni. Eksporten omtrent 11 Mill. Kr. større. Mellem disse to Maaneder er der altsaa Tale om en Forbedring paa henvend 31 Mill., mens Juli i Fjor kun var godt 13 Mill. gunstigere end Juni. Der er saaledes Tale om ret betydelige Forskydninger fra Juni til Juli. Kornimporten har været 3 Mill. Kr. mindre, vegetabiliske Stoffer 1 Mill. mindre, Talg, Olie etc. 1,6 Mill. mindre, Papir 1 Mill. mindre, Raat Jern 2 Mill. mindre, mere forarbejdede Jernvarer godt 1 Mill. mindre og Importen af Vogne og Maskiner 1,7 Mill. mindre end i Juni.

Ogsaa for Eksporten er der flere vægtige Forskydninger. Flæskeeksporten har givet omtrent 5 Mill. mere end i Maaneden forud. Smør og Ost har indbragt 3 Mill. mere og Æg $4\frac{1}{2}$ Mill. Kr. mere. Landbrugsvarerne har jo som meget andet kunnet glæde sig ved en gunstig Prisudvikling i Højsommermaaned.

Mest er Udførslen til Amerika vokset. Vi har dertil solgt for 18,9 Millioner i de forløbne syv af Aarets Maaneder mod kun for 5,7 Mill. i den tilsvarende Periode i Fjor. Argentina og Brasilien ligger hver for sig et Par Millioner Kr. højere end paa samme iTd i Fjor. Vor Hovedaftager England, har i Juli aftaget for 8 Mill. Kr. mere end i Juli. For den forløbne Del af Aaret 35,5 Mill. Kr. mere. end Aaret før — mens Tyskland har taget for 4,5 Mill. mindre.

ISBRYDERTJENESTEN

Fra Ministeriet for Handel og Søfart foreligger der nu en Bekendtgørelse, der nærmere redegør for, hvorledes Reorganisationen af Isbrydningstjenesten herhjemme skal iværksættes.

Der skal, som det vil vides, nedsættes et Isbrydningsraad paa 9 Medlemmer.

Indenfor Raadet, der skal kunne fremføre Forslag o. s. v. overfor Ministeren, skal der nedsættes et Forretningsudvalg, der under Isperioder skal staa i regelmæssig Forbindelse og Forhandling med Isbrydningsvæsenets Leder, som sorterer direkte under Ministeriet.

Raadet skal derigennem holdes nøje underrettet om hele Forløbet af Isituationen, de Foranstaltninger, der træffes o. s. v.

Forhaabentlig vil man saa kunne undgaa de Kalamiteter, som sidste Vinter bragte.

DANMARKS VALUTASITUATION

Danmarks Valutanød har gennem flere Aar været en sørgelig Kendsgerning. Fra forskellige Sider spørges der nu, om ikke Tiden var inde da man søgte oparbejdet den Valutareserve, som Danmark ikke i Længden kan undvære. Danmark burde have en Valutareserve, svarende til 5 pCt. af vor Aarsimport, eller for Tiden ca. 75 Mill. Kr.

I 1929 havde Nationalbanken Valutatilgodehavender i Udlandet paa 91,6 Mill. Kr., de private Banker 83,6 Mill. Kr., altsaa i alt 175,2 Mill. Kr. Endnu i 1932 havde de danske Banker Tilgodehavender paa i alt 7,9 Mill. Kr. i Udlandet. Derefter slog det om til at blive Gæld — mest ugunstig var Valutabalancen i Juli 1935, da Nationalbanken havde en Valutagæld paa 100,3 Mill. Kr., de private Banker paa 5 Mill. Kr. i 1936 havde Nationalbanken i Maj—Juni smaa udenlandske Valutatilgodehavender, men de private Banker samtidig Valutagæld paa 34—36 Mill. Kr. Først i det sidste Halvaar er der sket nogen Bedring — den samlede Valutagæld er fra 60 Mill. Kr. i December i Fjor dalet til 48,4 Mill. Kr. pr. Juni i Aar.

Planen skulde altsaa i første Række gaa ud paa at faa fjernet denne Valutagæld paa ca. 50 Mill. Kr. og i Stedet for oparbejdet Valutatilgodehavender paa ca. 75 Mill. Kr. — der maa med Hensyn til Betalingsbalancen, hvorigennem hele Forholdet skyldes udlignes, stadig lages Hensyn til, at Forrentning og Amortisation af den udenlandske Gæld kræver ca. 130 Mill. Kr. pr. Aar.

For Landbrugets Vedkommende viser imidlertid de Tal, der til nu er til Raadighed, for 1. Halvaar i Aar, et Nettooverskud for Landbrugseksporten paa 381 Mill. Kr. mod i Fjor 393 Mill. Kr., altsaa et Minus, der hovedsagelig skyldes den stærkt stigende Foderstofimport som Følge af den daarlige Høst i Fjor. Selv om Hensyn tages til fortsat ret gode Priser, navnlig paa Flæsk og Æg samt Kreaturer, og til en forhaabentlig stor og god Høst i Aar, vil Landbrugseksporten 1937 næppe kunne tilføre Betalingsbalancen 1937 noget væsentligt Plus i Forhold til 1936 — hvorledes Billedet bliver i 1938 kan selvfølgelig ingen sige.

At Skibsfarten i Aar maa formodes at have indtjent væsentligt mere end i Fjor, er givet. Fragratetallet for de første 7 Maaneder i Aar er gennemsnitlig ca. 177 Points mod gennemsnitlig for hele 1936 128 Points. Dansk Skibsfarts Bruttoindtægt fra Udlandet var i 1936 ca. 215 Mill. Kr. mod ca. 201 Mill. Kr. i 1935. Det maa antages, at Bruttoindtægten i Aar bliver adskilligt større end i Fjor — men samtidig er Skibsfartens Udgifter steget stærkt.

At den valutamæssige Bedring, 1. Halvaar i Aar, sammenlignet med i Fjor, har bragt, for en overvejende Del skyldes Skibsfartens Indtægter, turde være givet.

SVERIGES REDERIFORENING OG SPANIEN

Særlig med Tanke paa de forestaaende betydelige Efteraarsskibninger af Frugt fra Spanien har Sveriges Rederiforening henvendt sig til Regeringen med en Anmodning om Forholdsregler saaledes at der ydes den svenske Skibsfart tilbørlig Støtte i de spanske Farvande. Redernes Synspunkter blev iøvrigt samtidig klarlagt for den svenske Statsminister, idet For-

eningens Formand, Konsul *Gunnar Carlsson*, dens Direktør, Kaptajn *O. A. Nordberg* og Skibsreder *K. R. Bökman* havde Foretræde og ved denne Lejlighed tilkendegav deres Synspunkter i denne specielle Sag. Statsminister *Albin Hansson* lovede at en Undersøgelse skulde blive foretaget, saaledes at man kunde blive klar over, hvad der kunde gøres fra svensk Side i Sagen.

SKIBSFORLISENE I 1936

Af den af Ministeriet for Handel og Søfart udsendte Statistik frengaar, at Antallet af Søulykker er større end i de to foregaaende Aar. I de danske Farvande var der ialt 100 Søulykker mod henholdsvis 61 og 88 de to foregaaende Aar.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1936 gaaet tabt 5 Skibe med en samlet Tonnage af 7393 Reg. Tons Brutto, medens Tallene for 1935 og 1934 var 4 Skibe med 2286 Reg. Tons Brutto og 3 Skibe med 5445 Reg. Tons Brutto.

Det for 1936 opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — 30 Skibe med 1362 Reg. Tons Brutto — er ligeledes større end i 1935 og 1934, hvor Tabet udgjorde henholdsvis 17 Skibe med 860 Reg. Tons Brutto og 19 Skibe med 1183 Reg. Tons Brutto.

13 Sejlskibe er borteblevne. Tab af Menneskeliv ved Fald over Bord er indtruffet i 17 Tilfælde i 1936 mod 21 Tilfælde i 1935 og 13 Tilfælde i 1934; det samlede Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1936 opførte Søulykker og Søskader er 84 Personer, hvoraf de 82 var Søfolk.

DET ANDET DANMARK

I sær Sverige, men ogsaa Norge har i den sidste Tid Ibragt Artikler om Danmark og vore økonomiske Forhold.

Valutacentralens og Planøkonomiens Land har Svenskerne kaldt det, og mange meget lidt smigrende Betegnelser i Forbindelse hermed. Det synes dog som om man i Sverige har fortrudt de kraftige Angreb, i alt Fald har det højtansete Blad »Göteborgs Handels och Sjöfartstidning« der nylig tog grundigt Fejl ved at hævde, at Danmark kun havde sit Landbrug at falde tilbage paa, bragt en meget indgaaende og meget anerkendende Artikel »Det andet Danmark« som Modvægt mod den første »Danmark i Lænker«.

»Der findes,« skriver Bladet, »ogsaa et andet Danmark, et Initiativets, Dygtighedens, Flidens og Nøjsomhedens Danmark. Der trives stadig de Kræfter, som muliggjorde og fremskyndede Danmarks Opblomsring efter 1860'ernes og 70'ernes Ulykker. Disse Kræfter lader sig ikke kue af Politikernes Paafund, de udgør den bedste Garanti for, at Landet vil overvinde ogsaa sine nuværende Vanskeligheder.

Et Land uden Raavarer og Kolonier har skabt en Industri, som foruden i stor Udstrækning at dække det hjemlige Behov har kunnet fremstille Specialvarer, der er kendt overalt paa Verdensmarkedet. Der findes ikke een Højovn i Danmark, men hundredvis af Jernstøberier og Maskinfabriker, oprindelig skabt for at forsyne Landet med Landbrugsmaskiner og med Skibe til at føre Raavarer og Foderstoffer til Landet og Landbrugsprodukter til andre Lande. Denne Specialisering blev en Velsignelse for Industrien. Danske Mejerimaskiner, Mælketransportspande og Køleanlæg har vundet en sikker Position paa Verdensmarkedet, en mægtig Cementindustri har faaet Indpas i alle Verdensdele, dansk-byggede Cementfabriker findes i næsten alle Lande, danske Ingeniører er dygtige Havne- og Jernbanebyggere og forstaar sig paa den Kunst at bygge Fabriker til alle Formaal, og danske Ingeniørfirmaers Valutaindkomster fra Udlandet indtager ved Siden af Handelsflaadens Indtægter en vigtig Plads paa Landets Betalingsbalance. Der har altid været nok af dygtige Mænd i Danmark, som ikke var bange for at løbe en Risiko, for de vidste at beherske Vanskelighederne, naar de opstod.« Som Eksempel herpaa anføres bl. a. *Tietgen* og *H. N. Andersen*, og der redegøres i korte Træk for disse Mænds Indsats.

»Danskerne har al Anledning til at være stolte af deres Ø. K.,« hedder det til Slut. »Men den Personlighedens Betydning for et Foretagendes Udvikling, som lyser gennem Ø. K.'s Historie, er i Sandhed ikke nogen enestaaende Foreteelse. Og Aarhundredskiftets store Førerskikkelser er blevet efterfulgt af en ny Generation af Finansmænd og Industriledere, som ikke er ringere. Man paa staar ganske vist ogsaa i Danmark, at den nye Tid ikke har samme Behov for Personligheder og for Privatinitiativ som Opgangsperioden 1860—1920. Man henviser da gerne til Danmarks imponerende Andelsorganisationer. Men den udenlandske lagttager kan dog ikke undertrykke en stille Tvivl om, hvor vidt denne Indstilling monstro ikke skulde være ganske fejlagtig.

Var det ikke driftige, foretagsomme Mænd og frie Købmænd, der tog Initiativet til Andelsorganisationernes Start, og som med deres rige Skat af Erfaringer og deres skolede Blik for Situationens Muligheder sikrede disse Organisationers sunde Udvikling? Det vilde i Sandhed ikke være nogen Skade til, om den frie Købmands Initiativ ogsaa nu fik Lov til at virke befrugtende paa Landbrugsorganisationerne og til at faa et afgørende Ord at skulle have sagt i den Omlægning, som det danske Landbrugserhverv tydeligvis vil have at gennemgaa for at komme paa Fode igen.

Det vil næppe være den bedste og sikreste Udvej, om man herved i første Række satte sin Lid til Planøkonomi.

Danmarks og det danske Erhvervslivs største Aktiv er Befolkningens Driftighed. Hvis man med Kærlighed drager Omsorg for dette Aktiv og giver det private Initiativ tilstrækkeligt Spillerum, saa kan man være sikker paa, at Landet ogsaa vil faa Bugt med Kalamiteterne, og at det vil lykkes det at tilpasse sig efter den nye Tids Krav, og det hurtigere, end mangen Pessimist tror.

KRIGEN I ØSTEN OG SKIBSFARTEN

Begivenhederne i Østen, Kinas og Japans indbyrdes Stridigheder, der har givet sig saa drastiske Udtryk bl. a. gennem Kampene og Bombardementerne i Shanghai, har selvfølgelig faaet meget alvorlige Konsekvenser for Handelen paa disse Lande. Assurandørerne i London har besluttet ikke at forsikre Varer i Land før Indladning eller efter Udladning i kinesiske Havne, derunder indbefattet Shanghai og Honkong. Navnlig det sidste er overraskende, men saaledes ser man altsaa paa Situationen i velinformerede Krese.

Hvad der nu sker i Kina kan blive af stor Rækkevidde for Europa, og der er ikke Tvivl om, at det burde mane til Sammenhold og Samarbejde mellem de europæiske Nationer i Stedet for de stadige Stridigheder og den evindelige Mistænkeliggørelse. De to ulyksalige Systemers Kampe bestemmer snart alle Handlinger. Portugal og Czekoslovakiets Strid, der saa alvorlig nok ud, bliver fra begge Sider betegnet som det fjendtlige Diktatorsystems Værk! Det er det frygtelige og farlige i Situationen, at alt skal falde ind under disse Synspunkter. Enten er man for det ene eller det andet System — og imens kæmper de ude i Kina en Ødelæggelseskamp uden Lige, og ingen formaar at skride ind. Man ikke engang hører om Folkenes Forbund, hvoraf dog ialt Fald Kina er Medlem. Enhver maa klare sig selv, det er unægtelig den Lære, man faar af de sidste Aars internationale Erfaringer.

Hvad der sker i Østen ud over Kamp kan vel ikke klart belyses endnu.

Begivenhederne i Shanghai har øjensynlig skabt Interessen om forskellige Verdensmarkedsprødkter saasom Antimon, Wolfram og China Wood Oil. Men ellers er det kun Vanskeligheder man hører om.

Linie Selskaberne paa det fjerne Østen faar ogsaa deres Besvær efter at den regulære Fart paa Shanghai er ophævet.

Der udføres som bekendt en meget betydelig Handel under normale Forhold med Shanghai som det store Distributionscentrum. Det er næppe forkert at ansætte de Ladninger, der i Øjeblikket er paa Vej fra Europa til Shanghai til omkring 100.000 Tons, og Problemet med at skaffe saa store Mængder Varer Lagerrum i Havne, hvortil de ikke var bestemt, vil

uundgaeligt blive vanskeligt, saa meget mere som Nervositeten i Østen netop vil medføre, at de paa-gældende Havne vil blive anvendt straks af alle de nærmestboende i størst mulig Udstrækning.

Hvordan nu selve Forholdene arter sig i Kina og Japan — ja derom har man selvfølgelig utallige, ogsaa modstridende Rapporter, men i det store og hele kan man dog nok danne sig et Indtryk af Forholdene i Kina:

Den økonomiske Depression som herskede i 1935 satte ogsaa sit Præg paa første Halvdel af 1936. Kina følte Virkningerne af den almindelige Depression et Par Aar efter Europa. I den anden Halvdel af 1936 har dog den almindelige Opgang i Verden ogsaa kunnet mærkes i Kina. Landets Eksport i 1936 er gaaet frem med 22,6 pCt. sammenlignet med 1935, og der er en Stigning i Importen paa 2,4 pCt. Den fredelige Bilæggelse af de indrepolitiske Konflikter har været en væsentlig Faktor til Stimulering af Eksporten og til i det hele taget at stabilisere de økonomiske Forhold. Et andet vigtigt Moment som i sidste Halvdel af Aaret har forbedret det økonomiske Liv, er den ekceptionelt gode Høst i store Dele af Landet i 1936; dens Værdiforøgelse sammenlignet med Aaret før er paa 3.000 Millioner kinesiske Dollars. Landet har endvidere været forskaanet for store Oversvømmelser, som i tidligere Aar har været til stor Skade. Kursen paa den kinesiske Dollar har været stabil i 1936, hvorved den tidligere Usikkerhed med varierende Kurser, som Erhvervslevelen led under, er blevet bortelimineret.

Kulproduktionen i Kina er meget betydelig. Det er for Størstedelens Vedkommende til indenlandske Konsumenter. Eksporten udgjorde saaledes i 1936 ca. 1.375.000 Tons mens der samtidig importeredes 560.000 Tons, væsentlig fra fransk Indo-China og Japan. Hovedparten af Eksporten gik til Japan.

I 1936 var Eksporten af Jernmalm 13.027.041 Tons mod 10.160.454 Tons Aaret før.

Baade for Antimon og Wolframs Vedkommende gik Eksporten betydeligt op.

Totalværdien af Landets Eksport af Metaller og Maln steg i 1936 til ca. 94,4 Millioner Dollars mod 43,4 Mill. det foregaaende Aar. I Følge Toldvæsenets Statistik udgjorde Værdien af Landets Udenrigshandel i 1936: Import 941 Mil. Doll., Eksport 706 Mill. Doll., ialt 1,647 Mill. Dollars.

Den største Aftager af Kinas Eksport var U.S.A., som tog 26,4 pCt. Derefter fulgte Japan med 14,45 pCt., videre England med 9,19 pCt. og Tyskland med 5,5 pCt.

De Lande, som Kina indfører mest fra, er de samme, kun Rækkefølgen er anderledes: U.S.A. med 19,66 pCt., Japan 16,29 pCt., Tyskland 15,94 pCt. og England 11,72 pCt.

Dertil maa lægges Smuglervarerne, men dem har de selvsagt ikke kunnet opgive noget Tal paa — dog, at det er stort, er der ingen Tvivl om.

Kina er saaledes i Øjeblikket i en Opgangsperiode, økonomisk set. Hvordan Krigen vil komme til at influere paa denne Udvikling kan jo ikke siges endnu. Kun ved man saa meget, at Handelen af sig selv standser, hvor Ødelæggelserne begynder.

Meddelelser fra Tokio gaar ud paa, at den japanske Regering forbereder sig paa en langvarig Krig. Det store Spørgsmaal er, om Japan vil være i Stand til at gennemføre en saadan langvarig Kampagne. Der er næppe Tvivl om, at Japan, hvad Udstyr og Forsyninger i det hele taget angaar, er Kina langt overlegent, men skal det være paa langt Sigt, bliver det straks noget andet.

Der regnes saaledes bl. a. med, at Japans Industri er forslidt paa Grund af de senere Aars Produktionsforøgelse ud over alle Grænser. Selv om man tager Korea og Manchukuo med er Japan i høj Grad afhængigt af Udlandet hvad angaar Staal og andre Metaller. Japan har i det hele taget i 1936 maattet indføre en Trediedel af sit Behov af Raavarer til Industrien. Derimod har Japan i de sidste 5 Aar med en Befolkningsforøgelse paa 8 pCt. været i Stand til at føde sig selv uden Besvær. En større Mobilisering vil imidlertid forringe Landbrugets Produktionsve. Japansk Landbrug kræver mange Arbejdere og hviler bl. a. ogsaa paa Kunstgødning fra Udlandet.

Hvis det bliver til en langvarig Konflikt, vil Japans Handelsbalance sikkert vise sig at være et af Landets mest saarlbare Punkter. Den almindelige Stigning i Raavareprisen Verden over vil sikkert blive opmuntret af en Krig i Østen, og den japanske Handelsbalance maaske blive yderligere forværret. Japans Importoverskud i indværende Aars første fem Maanedes beløb sig til 518 Millioner Yen mod et Minus paa Handelsbalancen for hele Aaret 1936 paa 60 Millioner Yen og mod et Overskud i 1935 paa 33 Mill. Yen. Japan er et Debitorland med en Udenrigsgæld paa 1,4 Milliard Yen.

Selv om der maa regnes med en Del Indtægter paa

Skibsfarten er der ikke Tvivl om et meget alvorligt Underskud paa Betalingsbalancen. Et Bevis herpaa er ogsaa de store japanske Guldafskibninger til U.S.A. Den japanske Nationalbanks Guldreserve andrager i Øjeblikket 530 Millioner Yen, hvilket kun er lidt mere end det nævnte Underskud paa de første fem Maanedes i Aar. Japans Guldmineindustri producerede i Fjor Guld til et Beløb af 4½ Million £, men det kræves til at dække den negative Handels- og Betalingsbalance, saaledes at Sikkerheden for udenlandske Laan alene ligger i Centralbankens Guldreserve. Derfor er det ikke saa mærkeligt, at japanske Obligationer er faldet i London fra 20—30 pCt.

Om Stormagterne i deres Forsøg paa at bilægge eller i det mindste lokalisere Konflikten i Østen vil opnaa Resultater, vil den nærmeste Fremtid vise, men store Chancer er der næppe for det.

DAMPSKIBSSELSKABET AF 1912 HAR 25 AARS JUBILÆUM

Den 22. August 1912 afholdtes konstituerende Generalforsamling i *Dampskibsselskabet af 1912*. Selskabet har ikke ønsket at markere denne Dag, men et saadant Jubilæum i et Selskab, der i udstrakt Grad har været med i dansk Skibsfarts Udvikling i den nyeste Tid, maa dog anses for at være en Begivenhed af Betydning.

Initiativet til Dannelsen af Dampskibsselskabet af 1912 udgik som bekendt fra Skibsreder A. P. Møller, der siden har været Sjælen i hele den vældige Udvikling. Han var den Gang Disponent i Rederiet C. K. Hansen, samtidig med, at han sammen med sin Fader, Kaptajn P. Mærsk Møller ledede det i 1904 stiftede Dampskibsselskab »Svendborg«. Foruden Skibsreder A. P. Møller, der blev det nye Selskabs korresponderende Reder, indtraadte bl. a. Skibsreder R. A. Robbert i Bestyrelsen, hvor han har haft Sæde i alle 25 Aar.

Aktiekapitalen var ved Starten 50.000 Kr., men udvidedes allerede i Løbet af et Aars Tid til 400.000 Kr. I 1915 fordobledes Kapitalen, idet der først underhaanden skete en Udvidelse med 200.000 Kr., og senere paa Aaret yderligere med 200.000 Kr., tilbudt de gamle Aktionærer til Kurs 150. Tre Aar senere fordobledes Aktiekapitalen paa ny ved Udstedelse af 800.000 Kr. Friaktier. I 1922 vedtog Bestyrelsen atter at udvide Kapitalen til det dobbelte, idet der i April blev udstedt 1.600.000 nye Aktier. Aktiekapitalen var dermed naaet op paa 3.200.000 Kr., og ved en ny Udvidelse i 1925 med 800.000 Kr., rundedes Kapitalen op til dens nuværende Størrelse, 4 Millioner Kroner.

Selskabet begyndte med to Dampere, købt af Dampskibsselskabet »Dannebrog«, der fik Navnene »Lexa Mærsk« og »Hulda Mærsk«. Navnet »Mærsk« gaar ligesom i Svendborg-Flaaden igen i alle Skibsnavnene, og der er i Aarens Løb tilkommet talrige »Mærsk-Baade« kendt Verden over. Samtidig med, at Aktiekapitalen udvidedes, forøgedes Flaaden, dels ved Køb og dels ved Nybygninger. To Aar efter Starten var Flaaden forøget til 5 Skibe, i Løbet af det følgende Aar til 9 Skibe. Efter Verdenskrigen har Selskabets Flaade været i rask Udvikling. I 1932 fik man det første Motorskib, og i de følgende Aar har Selskabet, dels for egen Regning og dels i Samarbejde med Dampskibsselskabet *Svendborg*, ladet bygge et betydeligt Antal Motorskibe.

Dampskibsselskabet af 1912's Flaade bestod ved dette Aars Begyndelse af 15 Dampere og 2 Motorskibe paa tilsammen 61,315 Tons Dødvægt. Denne Flaade er nedskrevet til 13,932,463 Kr., foruden at der paa Amortisations- og Fornyelsesfond henstaar 10,425,865 Kr. Disse Tal viser hvor konsolideret dette Selskab er. I Aarets Løb er Flaaden yderligere forøget med Motorskibet »Gudrun Mærsk«.

Dette er dog kun en Del af Selskabets Virksomhed. Sammen med Dampskibsselskabet *Svendborg* dannede Dampskibsselskabet 1912 for nogle Aar siden et Partrederi, der disponerer over en meget anseelig Flaade bestaaende udelukkende af Motorskibe, dels Tankskibe, og dels moderne Ruteskibe, der er indsat paa Rederiets Liniesejls fra U. S. A. til Pacifikkysten og Østen.

Indenfor dansk Skibsfart er A. P. Møllers Rederi efter-

haanden blevet en dominerende Faktor. Det er et Manddomsværk af usædvanlig Dimensioner, der her er bygget op, man kan godt sige næsten udelukkende ved en enkelt Mands usædvanlige Energi og Initiativ. Med Rette er Skibsreder A. P. Møller i Aarenes Løb blevet en af dansk Erhvervslivs mest fremtrædende og betydende Personligheder. Han har ikke blot formaet at hævde sine

egne Selskabers Position, han har Gang paa Gang personlig paa andre Felter gjort en Indsats, der har sat sit Spor. Det er karakteristisk for ham, at han ikke har ønsket nogen Jubilæumsfestligheder. Han arbejder i det stille — men derfor skal det ikke skjules, at han og hans Selskab er blandt de Faktorer, der er med til at bære Danmark og stadig skaffer Landet Anerkendelse rundt om i Verden.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rødby-Femern Ruten

Generaldirektør *Knutzen* har kraftigt dementeret et Rygte om, at Statsbanerne stod i Begreb med at realisere den gamle Plan om at etablere Færgefart mellem Rødbyhavn og Femern. Alligevel fortsætter Rygterne, og det meddeles, at Statsbanerne agter at oprette den nævnte Færgeforbindelse under Forudsætning af, at Tyskerne vil anlægge en Havn paa Femern. Der skal underhaanden være fort visse orienterende Konferencer mellem Hr. *Knutzen* og Chefen for de tyske Rigsbaner om et Samarbejde paa dette Felt. Fra tysk Side skal man have vist Sagen megen Interesse, og alt tyder paa, at Bilfærger mellem Rødbyhavn og Femern bliver til Virkelighed, saa snart Tyskland har besluttet at anlægge en Havn. Det anføres, at Dampfærger »Orhoved« vil blive oplagt, saa snart Storstrømsbroen lages i Brug, og at »Orhoved« hurtigt vil kunne ombygges, saa den kan tage 35 Biler.

Der vil formodentlig fremkomme yderligere Dementier, men helt udelukket er det vel alligevel ikke, at der er Planer fremme i saa Henseende.

Norges Handels-Balance

Overskudsindførselen til Norge dækkes hovedsagelig af Skibsfartens Indsejling. Skibsfartens Højkonjunktur præger naturligvis Norges sidste Udenrigsomsætning i Retning af at øge Merimporten, og Oversigten over Norges Udenrigshandel i første Halvaar af 1937 viser dette tydeligt.

Indførselen sammenlignet med første Halvaar i Fjor er steget fra 353,4 Mill. Kr. til 525,3 Mill. Kr., mens Udførselen til europæiske Lande er steget fra 240 til 299,6 Mill. Kr. Importoverskudet er saaledes paa det nærmeste fordoblet, idet det er steget fra 113,4 til 225,7 Mill. Kr.

Hovedkunderne er Storbritannien, hvor Norge i første Halvaar solgte for 104,6 Mill. Kr. (84 Mill. Kr. i første Halvaar i Fjor) og købte for 157,7 Mill. Kr. (108 Mill. Kr.), Tyskland 51,1 Mill. Kr. (46,3 Mill. Kr.) mod Køb for 104,1 Mill. Kr. (72,7 Mill. Kr.), Sverige 31,1 Mill. Kr. (24,3 Mill. Kr.) mod norske Køb for 77,4 Mill. Kr., Danmark 10,3 Mill. Kr. (11,5 Mill. Kr.) mod fire Gange saa store norske Køb, 40,6 Mill. Kr. (23,6 Mill. Kr.), Frankrig 17,1 Mill. Kr. (18,2 Mill. Kr.) mod norske Køb for 25,7 Mill. Kr. (18 Mill. Kr.).

Søsætning

Lørdag den 14. August 1937 søsattes fra Odense Staal-skibsværft ved A. P. Møller Nybygning Nr. 66 til Dampskibs A/S »Arcadia«, Oslo.

Skibet, der fik Navnet »Høegh Ray«, har følgende Dimensioner: Længde mellem p.p. 480' 0", Bredde paa Spant 65' 3", Dybde til øverste Dæk 35' 10".

Nybygningen er et Tankskib paa ca. 14,500 Tons D.W. og bygget til Lloyds højeste Klasse. Skibet skal drives af en 7-cylindret Burmeister & Wain Dieselmotor udviklende 3,800 EHK. Skibet bliver udstyret med dampdrevne Dæks-spil, dampdrevne Styremaskine og iøvrigt med alle moderne Udrustninger for et stort Tankskib. Afløbningen forløb glat.

Den industrielle Retsbeskyttelse

I Helsingfors har der i Dagene 14.—16. August været afholdt det 4. nordiske Møde for industriel Retsbeskyttelse. Ialt ca. 90 Deltagere fra de nordiske Lande, Embedsmænd, Industrifolk og patentsagkyndige, har deltaget i Mødet, som arrangeredes af den finske Forening for industriel Retsbeskyttelse med Tilslutning af det finske Andels- og Industriministerium.

Kongressen drøftede særligt visse aktuelle patent- og varemærkeretslige Emner og sluttede med enstemmig Vedtagelse af en Resolution, hvori henstilles til Regeringerne i de nordiske Lande, at de saa snart som muligt optager officielt Samarbejde med det Formaal i størst mulig Udstrækning at opnaa ensartede Regler paa Patentrettens Omraade i de nordiske Lande.

Havnestrejke paa Mauritius

Efter hvad der meddeles fra den britiske Ø Mauritius, har Havnearbejderne i Port Louis sluttet sig til Strejkebevægelsen paa Sukkerplantagerne. Mange af de Lastskibe, der ligger i Havnen og venter paa deres Sukkerlast,

har maattet vente forgæves. Der er nedsat en Regeringskommission til at undersøge Aarsagen til Strejkerne, hvorunder flere Personer er blevet dræbt.

Søfyrbøderne og Faren i de spanske Farvande

Paa Søfyrbødernes Generalforsamling for nylig blev der krævet energisk Indskriden fra de danske Myndigheders Side overfor den Risiko, de danske Skibe løber i spanske Farvande — med specielt Henblik paa »Edith«-Affæren.

Brislingefiskeriet i Østersøen

Fra Berlin meldes: Til Beskyttelse af Brislingefiskeriet er det blevet anordnet, at Fredningstiden for Brislinger i Østersøen er blevet forlænget til 31. August for indeværende Aars Vedkommende.

Ny Sænkning i Middelhavet

En Undervandsbaad af ukendt Nationalitet, men formodentlig den samme, som sænkede »Ciudad de Cadiz«, har forleden torpederet Damperen »Armuro«, der var paa Rejse fra Sovjetrusland til Spanien med Korn. »Armuro« ramtes af en Torpedo, men det lykkedes den at naa ind til Tenedos, hvor den imidlertid kæntruede kort efter. Der foreligger intet om Tab af Menneskeliv. Damperen »Kemal«, der fører tyrkisk Flag, og et Redningsfartøj afgik til Assistance. »Kemal« har optaget Besætningen af den torpederede Damper.

Svitzer i det røde Hav

Den ca. 10,000 Tons store italienske Damper »Aquila« strandede forleden ved Assab i det røde Hav. Damperen synes at staa meget haardt, og der er rekvireret Bjergningsassistance. Det er den engelske Bjergningsdamper »Preserver«, der er kaldt til Hjælp.

»Preserver« tilhører det engelske Bjergningsselskab, som Svitzer arbejder sammen med, men Damperen er bemanded med Svitzer-Mandskab.

»Aquila«, der er bygget i 1916 i Triest, ejes af det store italienske Rederi Societa Marittima Italiana i Genoa.

Over Bord

Den unge danske Danser *Gunnar Larsen* er faldet over Bord fra en dansk Damper i Aden Bugten ved Arabien og druknet. Han var forhyret med Skibet som Maskinassistent.

»Hertha Mærsk« i Kollision

Dansk Damper »Hertha Mærsk« har forleden ved Rungorn Kulkaj haft et Sammenstød med britisk Motorskib »Shelbrit III«. Det danske Skib fik to Støtter og noget af Lønningen højet.

Danmarks største Motoryacht

Lensgreve *H. Schimmelmann* har ved Værftet i Gl. Hestehauge bestilt en dobbeltkruet Motoryacht, den største, der hidtil er bygget i Danmark for dansk Regning.

Yachten bliver 80 Fod lang og faar Nutidens mest moderne Indretninger, f. Eks. Telefon i Kalytterne, Radio-telefon, Badeværelser til Gæsterne og Ejer, Racerbaad paa Dækket o. s. v.

Baaden bliver udstyret med 2 store Dieselmotorer paa tilsammen 400 HK. og skal kunne opnaa en Fart af omtrent 17 Knob.

»Peter Wessel«

Færgeren »Peter Wessel« har i den første Maaned af sin Trafiktid haft usædvanlig mange Rejsende. Der er ialt befordret 10,470 Passagerer, 1440 Biler, 115 Motorcykler og ca. 1000 Cykler.

Ny Færge Grenaa—Hundested

Færgeselskabet Grenaa—Hundested omgaas for Tiden med Planer om Anskaffelse af et nyt Skib af Størrelse og Type svarende til den nye norske Automobilfærge »Peter Wessel«, og under Forudsætning af, at et saadant Skib kunde bygges færdigt til at sættes i Fart i den kommende Sommer, har Færgeselskabet været i Forhandling bl. a. med et norsk Selskab om Salg af M.S. »Djursland«, der er det ældste og mindste Skib paa Grenaa—Hundested.

Imidlertid har det vist sig, at de danske Værfter paa

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Heller ikke den forløbne Uge har været præget af nogen overvældende Aktivitet. Undertonen er stadig i Redernes Favør, men Forretningerne udvikler sig kun trevnt paa Grund af Redernes stærke Reserverthed overfor selv det svageste Forsøg fra Befragternes Side paa at trykke Raterne.

Iøvrigt er den politiske Situation stadig uafklaret, og ogsaa her ligger et Moment, som Rederne er tvunget til at tage Hensyn til.

River Plate Markedet har været præget af moderat Aktivitet. Befragterne har gjort Forsøg paa at »talk down the rates«, men i det store hele er Rateniveauet uforandret. De øjeblikkelige Værdier ligger omkring 35/- til p.p. U.K., 33/- à 33/6d. til Rotterdam eller Antwerpen direkte, September/Oktobre Afskibning. Iøvrigt viser Befragterne Interesse for praktisk talt enhver Position indtil December/Januar. Der er bl. a. sluttet en ca. 5.000 Tonner til 33/9d. til U.K. med sædvanlige Reduktioner for picked ports U.K. eller Continent, December/Januar Lastning. Til Destinationer udenfor Minimalrangen er Efterspørgslen stærkt begrænset, og i Øjeblikket noteres der faktisk kun enkelte Ladninger Linsedel fra up river til New York, Baltimore eller Philadelphia, for hvilke Ordre der antydes omkring 38/-.

Montreal Markedet har ligget noget bedre. Der blev i Ugens Begyndelse sluttet ikke saa faa Baade til Rater omkring 3/1¹/₂d. saavel til p.p. U.K. som til Rotterdam eller Antwerpen, men Markedet er i Øjeblikket noget fastere, og sidste Slutning blev gjort til 3/3d. Fra Australien cirkuleres der stadig enkelte Ordre for Afskibning Oktober, for hvilke Befragterne indikerer 12/6d. à 13/9d. over Minimalraten, men Rederne forlanger 16/-.

For ny Høst er der stadig god Efterspørgsel, men Befragternes Tilbud om 15/- Præmie virker ikke tillokkende paa Rederne. Sydafrikansk Majs presser ikke saa stærkt paa mere. Der sluttedes 8.000 Tonner fra Durban til p.p. U.K. eller Rotterdam/Antwerpen til 36/-, og fra Cape Town sluttedes 5.600 Tonner til 32/6d. Endvidere sluttedes en lille Baad paa omkring 3.000 Tons fra Durban til Danmark til 39/-.

Fra Sortehavet er Russerne stadig aabne for Tonnage for Korn til U.K. Continent, men det synes at være vanskeligt at skaffe passende Tonnage. Sidste Slutning blev gjort i Gaar til 20/6d. til Antwerpen eller Rotterdam, hvilken Rate kan gentages. Fra Donau er Forholdene uforandrede.

De øvrige oversøiske Markeder udvikler sig ogsaa tilfredsstillende. Sukker fra Cuba er sluttet til 27/- for September til U.K. Continent, hvilket kan gentages. Scrap fra Northern Range sluttedes for spot Baad til 25/- til U.K., men Tonnage, der har en passende Tid til at underhandle, kan utvivlsomt opnaa omkring 26/- for saadan Forretning. Der noteres forskellige tentative Ordre for Scrap til Japan, men Betalingspørgsmaalet synes ikke at være helt i Orden, og Befragternes Idéer ligger under disse Omstændigheder kun omkring 36/6d. fra Northern Range.

I det Øjeblik Forretningen er moden, kan der dog utvivlsomt opnaas noget mere. Markedet fra Nordpacific er helt bart for Ordre over Østen, hvorimod der noteres enkelte Laster til Australien og Sydafrika. Paa Grund af de politiske Forhold i Østen er en Del tidligere sluttede Baade blevet annulleret, og Presset af saadanne prompte Skibe har medført en forhaabentlig kun forbigaaende Svaghed paa dette Marked. Kurante Rater ligger omkring 42/6d. à 43/9d. paa f.i.o. Basis fra British Columbia til U.K. For Lumber til Australien indikeres for 450.000 cbft. baad Baade omkring £13.000 Basis Sydney.

Østens Markeder er stadig meget faste. Soyabønner er sluttet til 47/- for September/Oktobre, hvilket kan genlages, maaske med yderligere 6d. à 1/- Tillæg, Basis Rotterdam/Hamburg.

Ris fra Saigon er ogsaa et meget stærkt Marked. Der er sidst sluttet til 50/- til p.p. fransk Atlanterhavskyst, September/Oktobre, hvilket ligeledes kan gentages. Ris fra Rangoon indikerer 52/6d. til Vestindien, men sammenlignet med Risfragterne til Europa maa denne Rate antagelig sættes op. De indiske Markeder er meget faste med god all-round Efterspørgsel. Kerner fra Madraskysten betaler 45/-, og fra Karachi/Marmagoa indikeres 42/6d. Redernes Idé ligger dog noget højere. Linseed fra Bombay til New York betaler 45/-, og Erts fra Vizagapatam til Continent er sidst sluttet til 18/3d., Basis Dunkirk.

Fra Sydafrika er der stadig Embargo paa Kul eksport, men Erts kan slutes fra Durban til U.K. til 20/6d. f.i.o.

Paa de europæiske Markeder er Ordretilgangen fortsat tilfredsstillende. Middelhavet/hjem er fast. Af Slutninger skal nævnes: Alexandria/Hull 514.000 cbft. Baad 19/6d., anden Halvdel Oktober, 4.000 Tons Phosphate Sfax/Dunkirk 14/-, 6.500 Tons Erts Huelva/Grangemouth 15/-. Russerne er fra Sortehavet aabne for Tonnage for Kul fra Mariupol til St. Lawrence til 24/-, ligesom de har sluttet Erts fra Poti til Baltimore til samme Rate og til Antwerpen eller Rotterdam til 20/6d. og U.K. til 21/6d.

De udgaaende Kulmarkeder er støtte. Wales/Buenos Ayres slutes til 15/- og Wales/Port Said har faaet Tonnage til 13/-. Kul fra Østkysten til Danmark ligger omkring 7/- for 3.500 Tonnere.

Trælastmarkederne ligger noget fastere. Tilgangen af nye Ordre er god. Der er al Grund til at tro, at Sidstedelen af Sæsonen vil blive tilfredsstillende for Rederne.

Paa Timechartermarkedet noteres der fortsat et Utal af Ordre saavel for længere Perioder som for enkelte Trips. En af de mest bemærkelsesværdige Slutninger i den forløbne Uge er et 5 Aars Timecharter for en noget ældre Dieselbaad til \$1,40. Af andre Afslutninger skal nævnes gammel græsk 8.000 Tonner én Vestafrika-Rundtur, Levering og Tilbagelevering U.K., 8/6d., 9.000 Tonner, Levering og Tilbagelevering U.K., én Brazil-Rundtur, 9/6d. New York Befragtere har taget norsk 5.100 Tonner for 12 Maaneder fra Januar til \$2,20 og er ude efter yderligere Tonnage til lignende Rater.

Grund af Vanskelighederne ved at faa de nødvendige Materialer hjem fra Udlandet ikke tør paatage sig at levere den nye Færge paa saa kort Varsel. Forhandlingerne om Salget af »Djursland« er derfor foreløbig indstillet. Der arbejdes dog stadig med Planerne om det nye Skib.

Marstal-Damperen »Erindring« kolliderer

I Bristol-Kanalen i Nærheden af Dokkerne ved Sharpness er den danske Damper »Erindring« af Marstal for-

leden Morgen kollideret med den tyske Damper »Capri«.

Kollisionen indtraf, da begge Skibene var paa Vej ind til Dokkerne paa et Sted, hvor Kanalen er meget smal. Begge Skibe har paadraget sig forskellig ovenbords Skade, men Kollisionen menes ikke at faa alvorlige Følger.

»Erindring« ejes af Aktieselskabet H. C. Christensens Damp- og Sejlskibsrederi i Marstal, er bygget paa Rederiets Staalskibsbyggeri i 1921 og laster 1980 Tons.

Den føres af Kaptajn J. Jørgensen og afgik den 11. August fra Kotka til Sharpness med Trælast.

Eksporten til Tyskland

Udenrigsministeriet har udsendt Meddelelse om, at vort Eksportkontingent til Tyskland i indeværende Kvartal er forhøjet med yderligere 4 Mill. Kr. ud over de 7 Mill., der i Forvejen er bevilget ekstra. Vi har herefter Adgang til at eksportere for 81 Mill. Kr. i Juli Kvartal.

De to Regeringsudvalg har undertegnet Aftalen. Der er samtidig truffet Bestemmelse om Fordelingen af Mereksporten for de enkelte Varer.

Ny dansk Sømandsmission

Den store danske Skibsrafik paa Danzig-Neufahrwasser har længe gjort Oprettelsen af en dansk Sømandsmission ønskelig. »Dansk Sømandsmission i fremmede Havne« har nu for Tiden sin Rejsesekretær, Kaplajn A. F. A. Hansen, dernede med den Opgave at finde Lokaler og faa Stationen sat i Gang.

De vanskelige Isforhold ved Østgrønland

Meldingerne om Issituationen ved Østgrønland er stadig sparsomme og ret usikre, men der synes endnu ikke at være indtruffet nogen synderlig Bedring.

Grønlands Styrelse oplyser, at Telegram fra »Gustav Holm« meddeler, at dette Skib var gaaet ostover mod det aabne Hav — forsaavidt man i denne Forbindelse kan tale om »aabent Vand«, da der er pakket med Storis langt ud.

»Gustav Holm« ligger derefter forankret ved Iskanten ved Hurrey Inlet, Cap Hope, og det menes at være Hensigten, at Skibet — forudsat der viser sig en Lysning i Situationen — omgaaende stikker til Søs for at gaa nordover og undersøge Mulighederne for et eller andet Sted at komme ind til Kysten.

Grønlandske Handels Dampere »Gertrud Rask« er samtidig undervejs til Østgrønland. Den skal først anløbe Angmassalik og gaar derfra til Scoresbysund. Nogen bestemt Dato for Ankomsten de to Steder kan ikke gives, men der er en Mulighed for, at Skibene kan mødes i Scoresbysund.

Skibe, som anløber U.S.A. Havne kun for Bunkers

Det norske Skib »Belita« maatte ganske uventet klarere og betale Tonnageafgift, da det for ca. 2 Aar siden anløb San Pedro for Bunkers og købte en Del Stores til Dæk og Maskiner. Det blev da pludselig hævdet af Toldmyndighederne, at Skibe, som kun anløb for Bunkers, kun havde Lov at købe Proviant uden at klarere; blev der købt andet, maatte Skibet formelt indklarerer, og der maatte betales Tonnageafgift.

Paa Initiativ af California Ship Supply Co., San Pedro, hvis Manager er Mr. A. F. Kittel, blev der straks optaget et Arbejde for at faa en Forandring heri, saaledes at Skibe, som anløber for Bunkers, kan købe, hvad de trænger til af Udstyr uden formelt at indklarerer.

Mr. Kittel telegraferer nu til den norske Reder for »Belita«, at Præsident Roosevelt har undertegnet den Lovændring — H. R. 4543 —, som giver Skibe, som anløber kun for Bunkers, Adgang til i amerikanske Havne at købe hvad som helst af Udstyr uden formelt at indklarerer.

Advarsel

Indenfor Tidsrummet 23. August—18. September afholder Luftværnsartilleriet Natskydning 1—2 Nætter ud fra Vemmetofte Strand. Skydningerne paabegyndes Kl. 21,30. Saa længe der skydes, vil Farvandet være Iyspærret saaledes: 1 Lyskaster paa Jungshoved (E. for Bønsvig), 1 Lyskaster ved Hojstrup, retter begge med fast Lys mod

Gyldenløves Flak. Det vil da være forbundet med Livsfare at besejle Farvandet indenfor Lysspærringen. Den Dag, hvor Skydningen finder Sted om Aftenen, vil fra Kl. 15 blive hejst et rødt Flag med hvid Spuns paa S.-Spidsen af Føddet og paa Lund Havnemole. Endvidere vil de to ovennævnte Lyskaster fra Kl. 20—21,30 afsøge det afspærrede Farvand for at varske eventuelle Farløjer. Som Tegn paa, at Skydningen er endt, vil de to Spærrelyskaster vifte 10 Gange op og ned, hvorefter de bliver slukket.

Tysklands Handelsflaade

Ifølge en officiel Statistik er den tyske Handelsflaade vokset betydeligt i Løbet af Aaret 1936 og Begyndelsen af Aaret 1937.

Handelsflaaden bestaar nu af 3579 Skibe med en samlet Tonnage paa omkring 3,9 Millioner Brutto Register Tons, d. v. s. $\frac{3}{4}$ af den Flaadetonnage, Tyskland havde før Krigen.

Tilgangen i Aaret 1936 var paa 151 Skibe paa tilsammen 255,000 Brutto Register Tons, hvoraf 107 nye Skibe paa 183,000 Tons.

Brændt Fyrtaarn

Fra Paris telegraferes, at Fyrtaarnet i Surville paa Øen Groix ved den franske Vestkyst Syd for Lorient er brændt. Ilden opstod, da en Gasflaske, som skulde anvendes ved Fyret om Natten, eksploderede. Fyrpasseren blev alvorligt forbrændt.

Tre Sænekasser gennem Havnen

Tre af de store Sænekasser, som Ingeniør Kjær Petersen bygger ude i Sydhavnen til den nordlige Bølgebrøder ved Prøvestens-Havnen, blev forleden bugseret gennem Havnen ud til 10-Meter Bassinet. Sænekasserne vil blive bygget færdig ude i dette Bassin, og derfra slæbt til Pladsen ved Prøvestenen.

»Broholm« i Levant Ruten

D.F.D.S.'s Middelhavsbaad »Broholm«, der efter Strandingen ved Leixos blev bjærget af Svitser og ført til Frederikshavns Skibsværft, er afsejlet til Antwerpen for at indgaa i Selskabets Levant Rute.

»Broholm« er blevet forlænget med 26 Fod, og der er i Lastrummene installeret Anlæg for udvidet Ventilation til Frugttransport. Samtidig har man forandret Fyrene fra Kul- til Oliefyring, og der regnes med, at »Broholm« vil være i Stand til, med Last, at gøre en Fart af 12 til 13 Knob. Lasteevnen er ved Udvidelsen sat op fra ca. 2000 til 2500 Tons d.w.

Helsingør Værft uforandret 10 pCt.

Paa den forleden i Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, som efter Afskrivninger til et Beløb af 350,000 Kr. samt Henlæggelse af 100,000 Kr. til løbende Garantier og 50,000 Kr. til Skatter, udgør 704,852 Kr., udbetales 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 420,000 Kr. og til Tantiømer 21,000 Kr. samt henlægges 250,000 Kr. til Dispositionsfondens, hvorefter Resten 13,852 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

Paa sidste Regnskab afskrevs 200,000 Kr. samt henlagdes 35,000 Kr. til løbende Garantier og 20,000 Kr. til Skat. Overskudet var 586,000 Kr. og Dividenden 10 pCt. Der fandt ingen Reserveforøgelse Sted dette Aar, idet 140,000 Kr. overførtes til Sikring af »særlige Pensionsforpligtelser«. Som det vil ses er Overskudet i Aar steget med ca. 120,000 Kr., efter at der er anvendt væsentligt øgede Beløb til Afskrivninger og Henlæggelser. Dispositionsfondens vokser til 400,000 Kr. og Reserverne andrager iøvrigt 4,2 Mill. Kr., eller samme Beløb som Aktiekapitalen.

»Edith«

Umiddelbart efter, at Rederiet J. Lauritzens Dampere »Edith« var sunket som Følge af Bombardement af de spanske Nationalist Flyvere, herskede der nogen Usikkerhed med Hensyn til Chancerne for at bjærge den, men enhver Tanke om at hæve Damperen er nu opgivet.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 237

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikanten af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tærdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

PERSONALIA

Dødsfald

En af Vestkystens kendte Redningsmænd, *Kresten Stove* i Blokhus, er afgaaet ved Døden, 76 Aar gammel. Han blev ansat ved Blokhus Redningsstation i 1892, virkede der i over 32 Aar og deltog i mange Redningsforetagender.

75 Aar

Kaptajn *R. Wulff-Christensen* fylder den 4. September 75 Aar. Kaptajn Wulff-Christensen var Fører i Grubes Rederi i Marstal, sidst som Fører af 3m. Skonnert »J. A. Kromann«.

70 Aar

Tidligere Første Maskinmester i D. F. D. S., *Robert Nielsen*, fyldte i Lørdags 70 Aar. Maskinmester *Robert Nielsen* blev pensioneret i September 1932 efter at have virket i D. F. D. S. i 44 Aar og bl. a. været Førstemester i Damperen »København«.

60 Aar

Den 5. September fylder Fører i D. F. D. S. Kaptajn *Marius J. Christensen* 60 Aar. Kaptajn Christensen er Fører af ms. »Argentina«.

Fører i Dampskibsselskabet »Dannebrog« Kaptajn *C. M. Knudsen* fylder den 16. September 60 Aar. Kaptajn Knudsen er Fører af ss. »Skodsborg«.

50 Aar

Frihavnsdirektør *Oscar Thielsen* fyldte 24. August 50 Aar. Han er juridisk Kandidat fra 1911, og i 1912 blev

han Sekretær ved Københavns Frihavns-Aktieselskab, hvor hans Fader Evald Thielsen var Direktør i en længere Aar-række. Evald Thielsen virkede som Direktør fra 1891 til 1913.

Oscar Thielsen foretog i de første Aar efter sin Ansættelse i Københavns Frihavns-Aktieselskab adskillige Rejser for at studere Havneforhold. I 1928 blev han udnævnt til Underdirektør i Frihavnen, og siden 1932 har han været Driftsdirektør, og som saadan udført et stort og paa-skønnelsesværdigt Arbejde.

Ledige Lodsstillinger.

Ved henholdsvis **Helsingør** og **Thyborøn Loderi** bliver en Lodsstilling ledig. Ansøgningsfristen udløber den 25. September d. A. Fortrinvis Adgang til at komme i Betragtning har Navigatorer, der har sejlet som Styrmand eller har erhvervet Bevis som Skibsfører, og som ikke er fyldt 38 Aar.

Skriftlig Ansøgning til hver enkelt af ovennævnte Stillinger, bilagt med fornødne Oplysninger, indsendes til Lodsdirektøren, Overgaden o. V., København K.

Lodsdirektoratet, den 24. August 1937.

POSITIONSLISTE PR. 25. AUGUST 1937

A

s.s. *Aalborg* pass. Brunsbüttelkoog 23.8.
s.s. *Aarø* pass. Kbhvn. 18.8.
s.s. *Aaro*, Teilmann Thomsen, ank. Acton Grange 24.8.
s.s. *Aase* afg. Kotka 9.8. til Creeksca.
m.l. *Aase Mærsk* pass. Ushant 13.8.
s.s. *Absalon* afg. Norrkøping 13.8.
s.s. *Alabama* afg. Kbhvn. 15.8. til River Plate.
s.s. *Alfa* ank. Manchester 21.8.
s.s. *Alf* afg. Gdynia 17.8.
m.s. *African Reefer* pass. Ækvator 18.8.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Kobe til Shanghai 18.8. hjg.
s.s. *Algarve* afg. Kbhvn. 21.8. til Antwerpen.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo til Aden 17.8. hjg.
s.s. *Agnete* ank. Riga 11.8.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Montreal 5.8.
s.s. *Alssund*, C. Andersen, afg. Dakar 19.8. til Rotterdam.
m.s. *American Reefer* ank. Esbjerg 24.8.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. San Fransisco til Los Angeles 17.8. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Antwerpen 9.8.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 9.8.
s.s. *Anna* ank. Pasajas 20.8.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Los Angeles til Osaka. 5.8. udg.
s.s. *Anne* pass. Gibrallat 12.8. p. R. t. Hull, Tyne og Leith.
m.s. *Argentina* ank. Buenos Aires 21.8.
m.s. *Arizona* afg. Buenos Aires 12.8. til Oslo.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Port of Spain 7.8.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. den 21.8. 44° 41' N.—151° 55' Ø. p. R. t. Shanghai.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. San Francisco 19.8. udg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Derwenthoough 23.8.
s.s. *Aslaug* pass. Dungeness 15.8.
m.s. *Astoria*, Jensen, forv. afg. Tsingtao 23.8.
s.s. *Astra* ank. Drammen 18.8.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. 41° 30' N.—9° 40' W. 20.8. p. R. t. Rouen.
m.s. *Australian Reefer* ank. Dieppe 22.8.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Shimonoseki 20.8. udg.
s.s. *Avance* pass. Hammershus 13.8. p. R. t. Leith.

B

s.s. *Belgien* ank. Lorient 18.8.
m.l. *Bente Mærsk* afg. San Pedro 7.8.
s.s. *Bergenhus* ank. Bergen 24.8.
s.s. *Bertha* ank. Manzyluato 31.7.
s.s. *Bes* pass. Skagen 19.8.
s.s. *Betty* afg. Alexandria 24.8.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Antwerpen 19.8. til Anhangelsk.
s.s. *Birgitte* afg. Riga 12.8. til Hull.
s.s. *Birte Pedersen* afg. Bordeaux 19.8. til Setubal.
s.s. *Bodil* ank. Ferrol 21.8.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Archangel 14.8. til Plymouth.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Saigon 22.8. hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Buenos Aires 21.8.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, afg. Danzig 17.8. til Nantes.

s.s. *Brasilien* ank. Helsingør 16.8.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Cristobal 11.8.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Barahona 16.8.
s.s. *Britta* afg. Zeebrügge 23.8.
s.s. *Broholm* ank. Antwerpen 23.8.
s.s. *Brosund*, J. Bundesen, afg. Isabella de Sagua 23.8. til Eaibarien.
s.s. *Brynhild* ank. Antwerpen 22.8.

C

m.s. *California* ank. Santos 20.8.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 2.8.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Rio 22.8.
s.s. *Carmen* afg. Rabat 19.8.
m.l. *Caroline Mærsk* afg. Trinidad 12.8.
s.s. *Charkow* ank. Danzig 23.8.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Cristobal 5.8.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. The Cape of Good Hope p. R. t. Las Palmas 18.8. hjg.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Canaries 21.8.
s.s. *Christiansborg* ank. Baltimore 19.8.
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. New York 26.8.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Bathurst 11.8.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 16.8. til Rio de Janeiro.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Gdynia 22.8. til Antwerpen.
s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 17.8. til Kolding.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Danzig 21.8.
m.s. *Columbia*, Müllertz, forv. afg. Auckland 20.8.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Tyne 9.8.
s.s. *Cyril*, Rasmussen, ank. Zaandam 23.8.

D

s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aarhus 17.8. til Bremen.
s.s. *Dagmar* ank. London 24.8.
s.s. *Dagmar* afg. Watchet 24.8.
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Methil 24.8.
m.s. *Danmark* afg. Aruba 23.8. til London, Hamborg og Stettin.
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 16.8.
s.s. *Delaware* ank. New Orleans 22.8.
s.s. *Dorrit* ank. St. Raphael 18.8.

E

s.s. *Ebro* afg. Algier 23.8. til Tunis.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Tromsø 13.8.
s.s. *Effie Mærsk* ank. Birkenhead 12.8.
s.s. *Egholm* ank. Manchester 19.8.
m.s. *Egyptian Reefer* afg. Pointe a Pitre 22.8.
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. San Francisco 12.8.
s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Zaandam 16.8.
s.s. *Elisabeth* afg. Burntisland 17.8.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Beyrouth 12.8.
s.s. *Ellen* afg. Antwerpen 18.8.
s.s. *Ellensborg* afg. Korsør 23.8.
s.s. *Else* afg. Calais 24.8.
s.s. *E. M. Dalgas* afg. Rouen 17.8.
s.s. *Emanuel* ank. Finneid 23.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24.8.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	460,00	AMSTERDAM.....	248,40
BERLIN.....	180,85	STOCKHOLM.....	115,85
PARIS.....	17,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,80	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,45	PRAG.....	15,85
ROM.....	23,90	WARSAWA.....	85,60

s.s. *Emilie Mærsk* afg. Parlington 31.7.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Rouen 6.8.
 s.s. *Energi* ank. Vardø 23.8.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Odense 21.8.
 s.s. *Enigheden* ank. Groningen 18.8.
 s.s. *Erindring* ank. Sharpness 21.8.
 m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Erik Boye* afg. Cardiff 10.8.
 s.s. *Erna* ank. Candia 23.8.
 s.s. *Ester* afg. Kbhvn. 24.8.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Archangelsk 21.8. til Zaan-
 dam.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Barry 18.8.
 s.s. *Estrid* i Helsingør.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Cristobal til Los Angeles
 21.8. udg.

F

s.s. *Flynderborg* pass. Kbhvn. 23.8.
 m.s. *Fanø* afg. Portmadoc 22.8.
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Riga 21.8.
 s.s. *Finland* ank. Seaham 18.8.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Colombo til Penang 21.8. udg.
 s.s. *Frankrig* ank. Tuborg 18.8.
 s.s. *Fredensborg* pass. Dover 23.8.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Methil 24.8.
 s.s. *Freya* ank. Helsingør 7.8.
 s.s. *Frida* afg. Tocopilla 21.8.
 s.s. *Frode* afg. New York 17.8. til Oslo.
 s.s. *Fylla* pass. Skagen 13.8.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 24.8.
 s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 16.8. til Santos.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Garston 18.8.
 s.s. *Gerda* pass. Holfenau 24.8.
 s.s. *Gerd* ank. Bremen 19.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. San Pedro 31.7.
 s.s. *Gorm* afg. Newcastle 10.8. til Norfolk Va.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. New York 10.8.
 s.s. *Grete* ank. Aalborg 25.8.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, afg. Riga 19.8.
 s.s. *Gudena* afg. Caen 7.8.
 s.s. *Gudrun* pass. Helsingør 12.8.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Tonney Charente 14.8.
 s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 13.8.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Hull 9.8.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 8.7. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* ank. London 9.8.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Great Yarmouth 23.8.
 s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Stettin 23.8.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Thorshavn 19.8.
 s.s. *Halfdan* ank. Dunkirk 21.8.
 s.s. *Hanne* ank. London 2.8.
 s.s. *Hans Broge* afg. Rouen 16.8.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Chandler 28.7.
 s.s. *Hans*, From, afg. Vejle 24.8. til Kbhvn.
 s.s. *Harald* afg. Danzig 18.8. til Preston.
 s.s. *Harriet* ank. Garston 21.8.
 s.s. *Helene* afg. Rochester 23.8.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 13.8.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Aden 5.8.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Leningrad 16.8.
 m.s. *Herdís* ank. Lupaja 10.8.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Manchester 19.8.
 s.s. *Hilde* afg. Helsingør 6.8.
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 20.8.
 s.s. *Holland* afg. Kbhvn. 18.8.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Archangelsk 8.8.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Aden 12.8. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Murmansk 20.8.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Kings Lynn 11.8.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Skagen 4.8. vestg.
 s.s. *Inger Toft* afg. Lardingen 20.8.
 s.s. *Inger* afg. Pateniemi 23.8.

s.s. *Irene Maria*, Larsen, afg. Amsterdam 20.8. til Archan-
 gelsk.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. New York 5.8.
 s.s. *Ivan Kondrup*, C. Larsen, afg. Danzig 21.8. til Rey-
 kjavik.
 s.s. *Ivar* afg. Heroen 23.8. til Newcastle.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 22.8.
 s.s. *Jakob Mærsk* ank. Nørre Sundby 7.8.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Ushant 13.8.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Gdynia 16.8.
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Ushant p. R. i. Genoa 22.8. udg.
 s.s. *Jenny* afg. Norrköping 24.8.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Bordeaux 10.8.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 24.8.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Antwerpen 12.8.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 23.8.
 s.s. *Jonna* afg. Louisburg 18.8.
 s.s. *Juliane* ank. Casablanca 9.8.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Kbhvn. til Middlesbrough 20.8.
 udg.
 s.s. *Jutta* ank. Kolka 24.8.
 s.s. *Jytte* ank. Bordeaux 15.8.
 s.s. *Jægersborg* ank. Goole 18.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Leningrad 15.8.
 s.s. *Kalø*, Huusum, pass. Port Said 20.8. p. R. i. Avon
 mouth.
 s.s. *Karen* pass. Skagen 4.8. vestg.
 s.s. *Karen Toft* afg. Archangel 14.8.
 s.s. *Karla* ank. Cardiff 22.8.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 21.8.
 m.l. *Katrine Mærsk* ank. Curacao 9.8.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Åbo 17.8.
 s.s. *Kentucky* i Time Charter.
 s.s. *Kirsten* ank. Boness 11.8.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 4.8. til Chicautimu.
 s.s. *Kjobenhavn*, Tendal, ank. Southampton 19.8.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Bremen 9.8.
 s.s. *Knud* ank. Nyborg 22.8.
 s.s. *Knut* ank. Nakskov 15.8.
 s.s. *Kongea* afg. Riga 9.8.

L

s.s. *Laila* ank. Valparaiso 21.8.
 m.s. *Lalandia*, Rasmussen, ank. Marseilles 22.8. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Dakar 11.8.
 s.s. *Laura* ank. Buenos Aires 21.8.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Messina 28.7.
 s.s. *Lexa Mærsk* pass. Lødingen 6.8. sydg.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Novorosaisk 13.8.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Archangel 12.8.
 s.s. *Lilleborg* pass. Fairisle 24.8.
 s.s. *Lilian* ank. Goole 23.8.
 s.s. *Lily* ank. Stettin 17.8.
 s.s. *Linda* afg. Kolka 24.8.
 s.s. *Lise* ank. Leningrad 10.8.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Leningrad 18.8.
 s.s. *Lotte* ank. Kbhvn. 15.8.
 m.s. *Louisiana* afg. Gøteborg 24.-25.8. til Moss.
 m.s. *Lundby*, Lund, pass. Panama 19.8. p. R. i. Port Alice
 og Ocean Falls.
 s.s. *Lynæs* pass. Lands End 21.8.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Philadelphia 7.8.
 s.s. *Magnus* afg. Havre 24.8. til Dunkirk.
 s.s. *Maja* ank. Bowater 22.8.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Kbhvn. 22.8. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Leningrad 20.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Hull 12.8. til Lagos.
 s.s. *Margrethe* afg. Raumo 7.8.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 23.8.
 s.s. *Marianne* ank. Trangsund 12.8.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Rotterdam 31.7.
 s.s. *Marie Toft* afg. Archangel 14.8.
 s.s. *Marna* ank. New York 21.8.
 m.s. *Marocco* afg. Leixoes 21.8. til Kbhvn.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Jacobstad 16.8.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Aalborg 23.8. til Aberdeen.
 s.s. *Marx* pass. Skagen 10.8.
 s.s. *Maryland* ank. Buenos Aires 13.8.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Archangelsk 15.8.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Gibraltar p. R. i. London 23.8.
 hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 13.8. til Antwerpen.
 s.s. *Mette* afg. Aden 25.7. til Port Natal.
 s.s. *Minsk* afg. Alexandria 21.8. til Algier.

N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. L. Pedersen, ank. Tyne 21.8.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. St. John. N. B. 18.8.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

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

HELSINGFORS (Finland)

Filltalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Dampere i Hvidehavsfarten**Bunkrer i HARSTAD
hos KRISTIAN HOLST**

Kapaletet 100 Tons pr. Time

Ingen Havneafgift . Ingen Lodspenge . Intet
Klareringsgebyr . Ingen Overtidsbetaling

Telegramadr.: Kulholst.

Fløjtesignal: — — (2 lange)

s.s. *Najaden* afg. Wiborg 23.8.
s.s. *Nancy* ank. Swansea 18.8.
s.s. *Nerma* ank. St. Raphael 24.8.
s.s. *Nevada* afg. Bahia 18.8. til Madeira.
m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Skien 9.8.
m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 12.8.
s.s. *Niels R. Finsen* afg. Archangelsk 17.8. til Ghent.
s.s. *Niobe* pass. Brunsbüttelkoog 24.8.
s.s. *Norco* ank. Sundsvall 16.8.
m.s. *Nordbo* ank. Baltimore 7.8.
s.s. *Nordborg* ank. Casablanca 21.8.
m.s. *Norden* afg. Yokohama 10.8. til New York.
m.s. *Nordfarer* ank. Singapore 23.7. p. R. t. Trinidad.
m.s. *Nordhavet* afg. Houston 10.8.
m.s. *Nordhval* afg. Laurence Marques 14.8. til Table Bay.
m.s. *Nordkap* afg. Santos 7.8. til New York.
m.s. *Nordpol* afg. Shanghai 23.7. til Columbia River.
m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Rosario 19.8.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 24.8.
s.s. *Olaf* ank. Danzig 17.8.
s.s. *Olga* pass. Hirtshals 16.8.
s.s. *Oluf Mærsk* ank. Cardiff 6.8.
m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. New York 7.8.
m.s. *Oregon* afg. Kbhvn. 30.7. til River Plate.
s.s. *Orion* afg. Chatham M. B. 17.8.
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Danzig 19.8.
s.s. *Otto Petersen* ank. Calais 13.8.

P

ss. *P. Madsen* ank. Calais 10.8.
s.s. *P. N. Damm* afg. Buenos Aires 10.8.
m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Penang til Port Sudan 22.8. hjg.
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 17.8.
s.s. *Paula* ank. St. Louis du Rhone 24.8.
m.s. *Peru*, Juul Christensen, ank. Gefle 21.8. udg.
m.s. *Peter Mærsk* ank. Norfolk 12.8.
s.s. *Polly* ank. Boston 16.8.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, i Dok i Helsingør.
s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Oslo 22.8.

R

s.s. *Randi* ank. Genova 23.8.
s.s. *Riga* pass. Skagen 23.8. p. R. t. Liverpool.
s.s. *Rigmor* ank. Veitseluohto 14.8.
s.s. *Rita Mærsk* ank. Tønsberg 14.8.
s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 23.8.
s.s. *Robert* ank. Boston 10.8.
m.s. *Robert Mærsk* afg. Saigon 9.8.
s.s. *Rosenborg* ank. Leningrad 22.8.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 24.8. til Kbhvn.
m.s. *Sally Mærsk* ank. Saigon.
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Harbour Breton 23.8.
s.s. *Scandia*, Lorenzen, i Dok i Aalborg.
s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 23. 8. p. R. t. Ghent.
s.s. *Seine* i Dok i Frederikshavn.
s.s. *Sejro*, Brockman, pass. Lødingen 23.8. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Sessa* afg. New York 18.8.
m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Finisterre p. R. t. Durban 22.8. udg.
s.s. *Signe* ank. Parmu 10.8.
s.s. *Sigrud* afg. Burntisland 16.8.
s.s. *Sigrun* afg. Aarhus 21.8. til Liverpool.
s.s. *Silkeborg* afg. Ivigtut 21.8.

s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Preston 13.8.
s.s. *Skagerak* pass. Dungeness 17.8.
s.s. *Skandia* forv. afg. Rotterdam 25.8.
s.s. *Skjold* i Dok i Frederikshavn.
s.s. *Skodsborg* ank. Ivigtut 19.8.
s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 24.8. til Gdynia.
s.s. *Sonja Mærsk* ank. Swansea 13.8.
s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Bathurst 19.8. til Liverpool.
s.s. *Sophie* ank. Stettin 18.8.
s.s. *Stadion II* afg. Skien 25.8. til Aalborg.
s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Kbhvn. 21.8. p. R. t. Riga.
s.s. *Stella* ank. Hull 23.8.
m.s. *Stensby*, Eggers, afg. St. Thomas 20.8. til Kotka.
m.s. *Stjerneborg* pass. Balbao 20.8.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Dunston 21.8.
s.s. *Susan Mærsk* pass. Skagen 17.8.
s.s. *Svanhild* afg. Gdynia 23.8. til Kbhvns.Red for Ordre.
s.s. *Svanholm* afg. Swansea 23.8. til Esbjerg.
s.s. *Svava* afg. Fredericia 25.8. til Horsens.
s.s. *Svend Pii* afg. Liverpool 17.8.
s.s. *Soborg* ank. Kalundborg 23.8.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 20.8. til Manchester.
m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. Hongkong 23.8.
m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Manila 22.8.
s.s. *Teddy* ank. Stettin 18.8.
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Karrebæksmunde 24.8. til Helsingør.
s.s. *Tekla* ank. Tyne 9.8.
s.s. *Tennessee* ank. Kbhvn. 22.8.
m.s. *Thyra S.* afg. Kbhvn. 11.8. til Riga.
s.s. *Tomsk* afg. Oran 19.8. til Alexandria.
m.s. *Tonking*, Berg, afg. Yokohama til Kobe 21.8. udg.
s.s. *Tove* afg. Sunderland 13.8. til Odense.
s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Paramaribo 20.8.
s.s. *Transporter* rapp. 120 m for Cullercoats 13.8. p. R. t. Vejle.
s.s. *Trio*, Svane, afg. Jarrow 23.8. til Æbeltoft.
s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 24.8.
s.s. *Tula* afg. Frederikshavn 23.8.
m.s. *Tunis* afg. Catania 23.8. til Messina.
m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Montreal 21.8.

U

s.s. *Uffe* ank. Danzig 23.8.
s.s. *Ulla* pass. Ushant 20.8.
s.s. *Ulrik Holm* afg. Hudiksvall 16.8.
s.s. *Uranienborg* ank. Coosbay 21.8.

V

s.s. *Valborg* pass. Kbhvn. 11.8.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Nordenham 23.8.
s.s. *Venus* ank. Danzig 13.8.
s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Skagen 8.8.
s.s. *Viborg* ank. Port de Bouc 15.8.
s.s. *Viola* ank. Hartlepool 2.8.
s.s. *Virginia* afg. Kbhvn. forv. 24.8. til Kalundborg.
m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 24.8. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Dover 19.8.
s.s. *Wilh. Colding* afg. Walkan 17.8.
s.s. *Wm. Th. Malling*, fung. J. Spelmann, afg. Danzig 19.8. til Dieppe.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 23.8.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Godthaab 19.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af en betryggende forsikringsmæssig Pensionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS Forsikringsanstalten
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

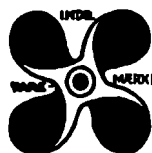
VESTRE BOULEVARD 30 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaat. Kompassrettere



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmaild"
Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

Skibsklarering
Kommission

HELSENGØR
Havnegade og
nordre Havnearm
Tel. 39 og 1139 · Prival 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

ROTTERDAM

Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Similuoeto & Kalajoki-Rabja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljunge, Brahestad
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/ D. EKLOF & Co. O/

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Sinclair
»OPALINE« og »UNEX«

Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARITIME
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE
PAA FJERDE AAR

BRUG KUN
»SINCLAIR«
SMØREOLIER

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS

VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

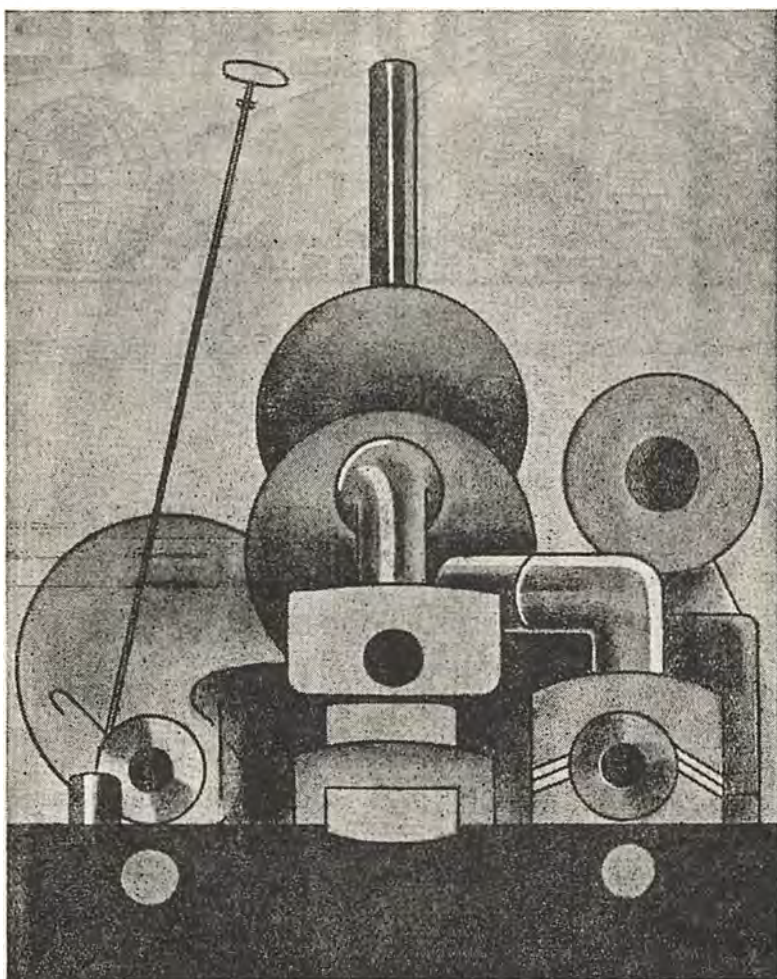


Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899
Aktekapital 8. Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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



GARGOYLE MARINE OLIER

løser Smøreproblemer til Søs!

DA Turbinen kom frem, opstod samtidig Problemet, hvordan den skulde smøres. Vacuum Oil Co.s Teknikere løste Opgaven, idet de fremstillede Smøreolien, der opfyldte alle de Krav, Turbinen stillede til den.

71 Aar, tilbragt med at løse Smøreproblemer af enhver Art over hele Verden, har givet Vacuum Oil Company's Eksperter en uhyre Erfaring, der ligger bag Fremstillingen af Gargoyle Marine Olier, som giver Skibsfarten disse *vægtige* Fordele:



- Bedre Beskyttelse af Maskineriet
- Større Sikkerhed i Driften
- Færre Reparationsudgifter
- Mindre Forbrug

— og saa leveres de i samme ensartede Kvalitet Verden over

GARGOYLE MARINE OLIER

Vacuum Oil Company A/s, København

Smøreoliespecialister

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN I ØSTEN OG SKIBSFARTEN

Den japanske Marines Raadgiver i Shanghai er af den Anskuelse, at da den japanske Blokade ikke tillader at beslaglægge eller med Magt tvinge udenlandske Skibe til at vende tilbage til deres Udløbshavn, maa det være tilladt den japanske Marine at visitere Skibene for at undersøge den sande Nationalitet.

I Hongkong er man af den Anskuelse, at den japanske Erklæring om Blokade er det mest foruroligende Punkt siden Fjendtlighedernes Begyndelse.

Blandt Embedsmændene i Udenrigsministeriet i Washington ser man ogsaa meget alvorligt paa den japanske Blokade. Ifølge »New York Times« nærer man nogen Uro, da man frygter for, at det vil blive vanskeligt for Japan at trække en Grænse mellem kinesiske Skibe og udenlandske Skibe, der transporterer Vaaben til de kinesiske Tropper. Dersom Japanerne griber til Forholdsregler overfor udenlandske Skibe, der transporterer Ammunition, vil det være vanskeligt for Præsident Roosevelt, tilføjer Bladet, at kunne undgaa at erklære, at der bestaar en Krigstilstand.

Man bestrider, hedder det i en fransk Meddelelse, ikke den Kendsgerning, at japanske Krigsskibe foran Shanghai er i Stand til at udøve Politimyndighed overfor kinesiske Skibe. Derimod kan den samme Myndighed ikke anerkendes med Hensyn til udenlandske Skibe. Den internationale Søret foreskriver bl. a., at for at en Blokade skal være gyldig, maa der gaa en Krigserklæring forud, hvorom andre Magter maa underrettes. Der er imidlertid ikke erklæret Krig mellem Kina og Japan, og der er ikke sket nogen Notifikation til de øvrige Magter fra den japanske Regerings Side.

JAPANS STANDPUNKT

Japan forbereder sig paa en Krig, der kan komme til at strække sig over flere Aar. Der er ingen, der hengiver sig til Illusioner om, at een eller to Sejre over den kinesiske Hær vil faa denne til at falde paa Knæ og bede om Fred paa enhver Betingelse.

De japanske Krigsplaner er foreløbig baseret paa den Forudsætning, at Konflikten bliver begrænset til Japan og Kina, men Tokio ved, at man maa være forberedt paa Indblanding fra Rusland til Fordel for Kina, hvad Øjeblik det skal være. Derfor maa alle Japans strategiske og økonomiske Planer udarbejdes ogsaa med denne Mulighed for Øje.

VERDENSSKIBSFARTEN OG SIKKERHEDEN

Efter et langt Møde af det tyrkiske Kabinet angaaende Torpederingen af Damperen »Armuro« gav Ministrene Møde hos Kemal Atta Tyrk. En højtstående tyrkisk Politiker erklærede, at det var fuldstændig urigtigt at betragte disse ulovlige Begivenheder som et Spørgsmaal, der kun interesserede Tyrkiet. Det var et Spørgsmaal, der snarere angik Verdensskibsfartens Sikkerhed, som var af Interesse for alle, og ingen Nation burde taale et saadant Sørøveri, der truede de internationale Skibsfartsforbindelser og rokkede Verdensfølelsen af Sikkerhed og Tillid.

FARTEN PAA SPANIEN

Styrmændene vil have Handelskibe, som besejler Middelhavet, armeret. Dansk Styrmandsforening kræver Kanoner og uddannet Mandskab om Bord paa hver Baad, som skal gennem Gibraltarstrædet.

Kravet rejstes i Foreningens Medlemsblad, og den direkte Foranledning er Sænkningen af »Edith« og de 13 andre Overfald paa Skibe i Middelhavet, Torpederinger og Bombardementer. Bladet gør opmærksom paa, at franske Handelskibe nu eskorteres, og at britiske Krigsskibe har Ordre til at gaa over til Aktion, hvis britiske Handelskibe angribes.

Heroverfor har man fra Rederiside svaret, at noget saadant kan der slet ikke blive Tale om. Det skete jo ikke engang under Verdenskrigen. Regeringen vil selvfølgelig heller aldrig gaa med hertil. Forhaabentlig kan man finde en Løsning — men med Kanoner paa Handelskibene gaar det ikke.

Protesten overfor Nationalisterne og til Ikke-Indblandingskomitéen afsendes derimod en af de nærmeste Dage.

DANMARKS HANDEL MED TYSKLAND

Formanden for Rigsdagens udenrigspolitiske Nævn har udsendt følgende Meddelelse:

Det udenrigspolitiske Nævn har den 26. August 1937 holdt Møde sammen med Udenrigsministeren til Forhandling om Instruksen for Delegationen til Folkeforbundsmødet i September og forskellige andre Spørgsmaal. Ved Mødet forelaa Henvendelse fra Nævnets konservative Medlemmer om Drøftelse af »de urigtige Rygter i den norske og svenske Presse om, at der i Handelsforhandlingerne med Tyskland har været omtalt Grænsespørgsmaalet«. Nævnet udtaler i den Anledning:

»Overfor de Rygter, der er fremsat om Rejsning af Grænsespørgsmaal under Handelsforhandlingerne med Tyskland, fastslaar man, at saadant Spørgsmaal selvfølgelig ikke har været rejst paa nogen Vis mellem de to Regeringer. Politiske Spørgsmaal er overhovedet ikke paa nogen Maade blevet indblandet i Handelsforhandlingerne med Tyskland eller med noget andet Land. Handelsforhandlingerne med Tyskland har haft samme Karakter som Forhandlingerne med andre Lande. Handelsforhandlingerne føres udelukkende ud fra de økonomiske Interesser. Man bestræber sig for at naa Resultater, der kan være til Gavn for begge de i hver Forhandling deltagende Stater. Det er klart, at ingen af de forhandlende Stater kan gøre Regning paa at faa alle Ønsker opfyldt, men dette udelukker ikke, at der kan slutes Aftaler i gensidig Interesse.«

Ved Mødet forelaa endvidere fra det konservative Partis Medlemmer af Nævnet følgende Spørgsmaal:

- 1) Hvilke andre Lande har Devisespids ligesom Danmark og i bekræftende Fald hvor store?
- 2) Hvad er Forskellen mellem de Priser, der betales Danmark for Landbrugsprodukter, og den Pris, Tyskerne kræver af Forbrugerne?
- 3) Gaar Overskudet i den tyske Statskasse?
- 4) Hvor store var de ubrugte Valuta-Attester pr. 1. August?
- 5) Er der nægtet Valuta-Attest til tyske Varer og i bekræftende Fald hvilke og hvor meget?
- 6) Har Danmark udnyttet sit Salg af Landbrugsvarer til Tyskland fuldt ud?
- 7) Det er vel stadigt ikke muligt at opnaa privat Vareudveksling med Tyskland?

Udenrigsministeren gav paa disse Spørgsmaal følgende Svar:

Handelsforholdet mellem Danmark og Tyskland formede sig før Krisetiden saaledes, at Danmark indførte

for betydeligt større Beløb fra Tyskland end omvendt. Med Hensyn til de enkelte Spørgsmaal gælder følgende: »Devisespids« er jo ensbetydende med Eksportoverskud for Tyskland i Forhold til det andet Land, der er Tale om. Dette Overskud maa betales af det andet Land dels med rede Penge, der overføres til Tyskland, dels med Penge, dette skylder, men beholder som Betaling for Eksporten.

Tyskland har Eksportoverskud til de europæiske Lande undtagen Bulgarien, Polen, Grækenland, Island, Letland, Litauen, Spanien, Tyrkiet og Ungarn. Eksportoverskud har Tyskland overfor adskillige af de oversøiske Lande, idet det hos disse køber Raastoffer.

STREJKEN HOS BURMEISTER & WAIN

Der er udbrudt en ulovlig Strejke paa Burmeister & Wain, 375 Arbejds mænd har forladt Arbejdet, og deres uvarslede og ogsaa paa anden Maade ulovlige Strejke har medført, at to Trediedele af de i Virksomheden beskæftigede 1200 Maskinarbejdere maatte ophøre med deres Arbejde, fordi de manglede Hjælper, og siden er flere blevet arbejdsløse.

Strejken er fra Arbejds mændenes Side motiveret med, at de ikke har faaet et krævet Løntillæg paa 4 Øre i Timen til de lavestlønnede, som faar 102 Øre i Timen, og de har meddelt, at da denne Lønforhøjelse kun blev givet til fem Mand og ikke til de øvrige, gik de deres Vej.

Forholdet er det, at Arbejderne har forlangt et generelt Løntillæg paa 4 Øre i Timen, hvilket er blevet afslaaet. Men B. & W. har den Skik hver Uge at give fem Mand, naar de har været i Arbejde i Virksomheden et Par Maaneder, et Tillæg paa 4 Øre i Timen, saaledes at Lønnen efterhaanden forhøjes for de lavestlønnede, og det er ogsaa sket i denne Uge. Forøvrigt er det meget faa Arbejdere hos B. & W., der er nede paa 102 Øre i Timen, til Trods for at der hver Dag tages nye Folk; de fleste Arbejds mænd tjener langt mere, enten ved Akkord eller paa fast Løn.

Burmeister & Wain har henvendt sig til Jernindustriens Sammenslutning om Sagen, og dennes videre Behandling er overtaget af Dansk Arbejdsgiverforening, idet den ulovlige Strejke indvarsledes for den faste Voldgiftsret.

De 375 Arbejds mænds Strejke har efterhaanden medført, at Arbejdet paa Fabriken bliver opretholdt med en Del Maskinsmede, som ikke behøver Arbejds mandsassistance, og med den faste Stab af Lærlinge.

Den faste Voldgiftsret har erklæret Strejken for ulovlig, men denne Erklæring har de 375 Arbejds mænd fuldkommen negligeret. Skønt man fra Fagforeningens Side har søgt at bringe Arbejds mændene til Fornuft, synes det i det Øjeblik disse Linier skrives som om man ikke kan faa de ulovligt strejkende Arbejds mænd til at indse det samfundsmæssigt set yderst farlige, der vil blive Konsekvensen.

Vi er i Virkeligheden ude i det fuldkomne Anarki i det Øjeblik den faste Voldgiftsrets Afgørelse ikke respekteres. For hele Udviklingen i det danske Samfund maa det haabes, at det skal lykkes at bringe de strejkende Arbejds mænd til Fornuft — men Arbejdet hermed er overordentlig svært; ved den første Afstemning var kun 25 for Optagelse af Arbejdet og ved den anden var Tallene 188 mod og 133 for Optagelse af Arbejdet. Det var et Fremskridt, men ikke nok.

Denne Strejkes Forløb vil blive fulgt med den største Opmærksomhed af alle Parter — det drejer sig nemlig ikke om en Lønforhøjelse eller ej, men om hvorvidt man vil respektere den højeste Instans — den faste Voldgiftsrets Afgørelse eller ej. Vil Arbejds mændene vedblivende ikke det, maa Arbejdet gives frit, og Konsekvensen heraf vil ikke være let at overse paa Forhaand.

ENGLANDS PROTEST

Spørgsmaalet om Adgangen til Registrering af Skibe under britisk Flag har iøvrigt, foranlediget af Angreb paa den britiske Dampet »Noemi Julia«, været livligt diskuteret i England. Man klager over, at det er for let at faa Skibene registreret, og det forlyder, at Lovens Bestemmelser skal strammes. De britiske Konsuler Europa over har faaet Instruktioner fra Board of Trade om at oversende Anmodninger om Overførelse til britisk Flag til Departementet i London, naar det tydeligt gælder at registrere udenlandsk ejede Skibe.

Det udtales i den engelske Presse, at det er en Skandale med Overførelse til britisk Flag blot for at faa den engelske Marines Beskyttelse i Middelhavet. Det hævdes, at saadanne Overførsler har fundet Sted i Snese af Tilfælde. Det menes, at disse Skibe, som f. Eks. »Noemi Julia«, ikke har britiske Officerer eller Mandskab ombord; men for nogle faa Pund om Aaret har de den Fordel at kunne sejle som britiske Skibe, der maa forsvares af britiske Krigsskibe og koster britiske Skatteydere mange Penge. I de daarlige Tider var det almindeligt at sælge ældre engelske Skibe til græske Redere, som lod Skibene gaa under engelsk Flag, men bemanded med græsk Besætning til lave græske Hyrer, og saaledes kunde de konkurrere med andre britiske Redere. Den eneste Fordel paa britisk Side er, at i Tilfælde af Krig kan Admiralitetet rekvirere disse Skibe, men det meddeles, at Admiralitetet nu ønsker at faa Slut paa dette Forhold, der har forvoldt saa mange Vanskeligheder i de spanske Farvande i den senere Tid.

„GUSTAV HOLM“

Forskellige Rygter gik i sidste Uge om, at Grønlands Styrelses Skib »Gustav Holm« stod i overhængende Fare for at blive skruet ned af Isen i Scoresbysund, og at de ca. 50 ombordværende derfor var i Færd med at forlade Skibet og vandre over Isen ind til Land. Det viste sig heldigvis at være stærkt overdrevet.

Om Sagens faktiske Omstændigheder oplyser den fungerende Direktør for Grønlands Styrelse, Kontorchef Oldendqw:

Grønlands Styrelse modtog Lørdag Nat et Telegram fra Skibets Fører, Kaptajn Rosfeldt, og Ekspeditionschefen, Dr. Lauge Koch. Det hedder heri,

at man paa Grund af det fremrykkede Tidspunkt maa se den Kendsgerning i Øjnene, at det næppe vil være muligt at gennemføre Programmet nordpaa, der omfattede videnskabeligt Arbejde ved Ellæ og Eskimonæs samt Anløb af Nanok-Stationerne, hvor Mandskabet skulde afløses og Fangsten hjemsendes.

Sagen er den, at det lange ufrivillige Ophold i Scoresbysund-Isen i den Grad har tæret paa »Gustav Holm«s Bunker-Forraad, at der endnu kun er Kul til 10 Dages Sejlads i Isen. Det vilde derfor være ildsindigt nu at begive sig mod Nord uden Sikkerhed for ikke at sidde fast og i bedste Fald med farlig Sejlads i lange, mørke Nætter og altsaa med Udsigt til om kort Tid at være uden den absolut fornødne Manøvre-Evne. En saadan Letsindighed er der ingen, der kan tage Ansvaret for — hvor meget man saa end maa beklage de Vanskeligheder, der derved foraarsages det private Fangstselskab saavel som den videnskabelige Ekspedition. »Nanok«s Bestyrelse har da ogsaa affundet sig med Kendsgerningen, og Statsministeren har billiget de trufne Beslutninger.

For dog at redde noget vil Dr. Lauge Koch nu lade »Gustav Holm« løbe længere ind i Scoresbysund-Fjorden til den nye Station Gurreholm paa Fjordens Nordkyst næsten inde ved Bunden. Her vil »Sommer-Videnskabs mændene« gaa i Land og løse saa mange af deres Opgaver, som kan naas inden den 10. September.

Tiden vil ligeledes blive udnyttet til at udstyre Gurreholm-Stationen som Basis for et »Vinter-Felttog«, idet »Vinter-Videnskabs mændene«, naar Sne og Kulde indtræder med godt Slædeføre, vil forsøge over Land og Fastis at naa frem til Ellæ og Eskimonæs og muligvis til de sydligste Nanok-Stationer.

Som bekendt er Dr. Lauge Kochs Ekspedition i Aar

helt privat, men Staten støtter saavel den som »Nanok« Selskabet ved at lade »Gustav Holm« prøve paa at udføre Besejlingen. Det er allsaa i ret udstrakt Grad mislykkedes paa Grund af den vedholdende Østenvind, som har drevet vældige Ismasser ind imod den grønlandske

Kyst. Kontorchef Oldendow erklærer, at det er ganske urigtigt at tale om nogen Fare for Skibet. Det værste, der kan ske, er, at »Gustav Holm« kan blive tvunget til Overvintring, men det kan Skibet ogsaa godt taale, og dets Forsyninger er fuldt tilstrækkelige hertil.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Polens Kuleksport i Juli Maaned 1937

De fra Polen i Juli Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

Østrig	54
Ungarn	2
Czekoslovakiet	3
Sverige	218
Norge	43
Danmark	27
Island	2
Finland	32
Letland	17
Frankrig	143
Belgien	73
Holland	23
Schweiz	12
Italien	137
Grækenland	13
Algier	7
Ægypten	12
Øvrige Afrika	20
Argentina	51
Andre Lande	1
Bunkerkul	134
	1.024
Danzig	27
Ialt	1.051

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Juli Maaned 1937

Det statistiske Kontor i Danzig har udsendt en Vægt- og Værdistatistik over Ind- og Udførsel af Varer over Danzigs Havn i Juli Maaned 1937.

Indførsel i Juli: 152.779,4 til en Værdi af 12.729.118.

Udførsel i Juli: 493.593,4 til en Værdi af 29.447.833.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførselen i Juni Maaned androg 178.522,7 t. til en Værdi af 14.891.295 Gulden, medens Udførselen androg 515.052,8 t. til en Værdi af 26.881.595 Gulden.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 3500 t. Sild, c. 2700 t. Brosten, c. 93.400 t. Erts, c. 17.100 t. Svovlkies, c. 4800 t. Kul, c. 3200 t. Koks, c. 1500 t. Tjære, c. 2300 t. Gødningstof, c. 2400 t. gammelt Jern, c. 4000 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 347.100 t. Kul, c. 9500 t. Koks, c. 4700 t. Oliekager, c. 1100 t. Melasse, c. 1100 t. Soda, c. 4600 t. Gødningstof, c. 111.000 t. Træ, c. 4400 t. Jern og Staal, c. 1000 t. Metalvarer.

Losning af Sukker paa Cuba

Der er udsendt en ny Tarif for Lastning af Sukker fra Kuba. Der er forskellige Afvigelser fra Havnebogen, og først og fremmest gøres opmærksom paa en Bestemmelse for Santa Cruz, hvoraf Lastepreisen skal være 11 cent pr. Sæk (Overtidsraten), hvor Distancen er »more than 12 bags length from the center of the hatch«. Naar en saadan Bestemmelse først er indført et Sted, vil den sikkert snart komme til at gælde overalt.

Skibsfarten paa Piræus

Piræus' Havneadministration har offentliggjort en Oversigt over Skibsfarten paa Piræus i Lobet af Aaret 1936:

Indgaaede og udgaaede Fartøjer: 26.411 med en samlet Netto Tonnage af 14.688.747 Tons, ind- og udskibede Passagerer: 922.507, indladede og udlossede Varer: 3.213.945

Tons. Denne Trafik paa Piræus' Havn udviser, sammenlignet med Trafikken i 1935, en Nedgang paa 303 Fartøjer og paa 813.403 Tons. Paa den anden Side konstaterer man en Forøgelse paa 53.577 i Passager-Antallet og paa 46.885 i den indladede og udlossede Varemængde.

Manchukuos Udenrigshandel og Skibsfart 1936

Den passive Handelsbalance udgjorde i Fjor Juan (lig med Yen) 89.132.284, hvilket betyder en væsentlig Forbedring i Forhold til det foregaaende Aars 183.071.606 Juan.

Værdien af den samlede Udførsel beløb sig i 1936 til Juan 602.708.989. Den største Post blandt Landets Eksportvarer indtager Soyabønner, hvoraf der udskibedes 32.539.781 picul til en Værdi af 216½ Million Juan.

Værdien af den samlede Indførsel var i 1936 Juan 691.889.273. Raabomuld og Tekstilvarer af alle Slags er de betydeligste Importvarer.

Der ankom af Skibe til Manchukuo i 1936 efter Nationalitet:

	Ant.	Tonn.
Manchukuo	337	200,976
Kwanglungterritoriet	1126	1,633,102
Japan	2047	3,647,639
Kina	1236	1,079,820
Sovjet	2	4,407
Storbritannien	311	837,245
Frankrig	1	2,384
Tyskland	81	346,365
Holland	29	132,056
Danmark	14	64,711
Sverige	12	42,410
Norge	51	161,319
Italien	9	33,059
Grækenland	14	41,052
U.S.A.	21	84,769
Jugoslavien	1	3,543
Ialt	5292	8,322,857

Truende Havnestrejke

Der er planlagt Havnestrejke i den franske Havneby Dunkirk som Protest imod Belgiens Afslag paa de franske Forslag om en Udligning af den Del af den franske Import, der indføres i Transit over belgiske Havne, især Antwerpen og Ghent.

De to Parter var omtrent naaet til Enighed, da den franske Regering greb ind i Forhandlingerne under Pres baade fra Arbejdsgivere og Arbejdere i Dunkirk. Fra fransk Side ønsker man, at en Del af den Import af Raa-varer, især Uld og Bomuld, til Industrien i Nordfrankrig, der nu hovedsagelig indføres over Antwerpen, skal overføres til de franske Havne Dunkirk og Calais. For at opveje de billigere Omkostninger i de belgiske Havne kræver man en Forhøjelse af Afgifterne paa de Varer, der udlosses i de belgiske Havne.

Fra belgisk Side hævder man bl. a., at en saadan Forhøjelse ikke vil forøge Indførselen af Uld og Bomuld over de franske Havne, idet Industrien i Nordfrankrig vil anlægge Fabriker i Belgien for at undgaa de forhøjede Afgifter paa australsk Uld eller indisk Bomuld. Det samme vil blive Tilfældet, dersom Afgiftsforhøjelsen skal ramme de europæiske Varer, f. Eks. Kul fra Ruhr, der nu indføres til Frankrig via Belgien.

I Frankrig staaer Handelskanmeret i Dunkirk sammen med Arbejderbevægelsen i Bestræbelserne paa at opbølge de franske Havne, medens de belgiske Transportarbejdere har anmodet den internationale Transportarbejder-Federation om at bremse de franske Havnearbejders Aktion.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Aalborg Værft 25 Aar

I disse Dage har Aalborg Værft fejret 25 Aars Jubilæum, og i Dagens Anledning er der udsendt en smukt udført Brochure, der viser en Del af Nybygningerne udgaaet fra Værftet i de forløbne Aar.

Man behøver blot at nævne s.s. »Aalborgs«, Motorfærgerne »Johanne II«, »Jyden«, Isbryderen »Henne«, Motorfærgerne »Fanø« og »Ilvalpsund«, m.s. »Holger Struck-

mann«, m.s. »Skuls«, m.f. »Heimdals«, s.s. »Storebjørn«, s.s. »Biologen«, s.s. »Ivan Gorthon«, m.f. »Isfjord«, m.s. »Laxfoss«, m.f. »Peter Wessel« for at blive klar over, hvor omfattende Arbejder der er udført.

Tyske Kul til Danmark

I det forløbne Halvaar har man indenfor den danske Kulinport ofte beklaget sig over, at der fra engelsk Side

var saa betydelige Vanskeligheder ved at levere de Kul, der fra dansk Side var bestilt, at det endog kneb for Engländerne med at opfylde løbende Kontrakter.

I den Oversigt, der nu foreligger over Danmarks Kulimport i de første 7 Maanedere i Aar, sammenlignet med tilsvarende Periode i Fjor, er dette tydeligt udtrykt.

Den samlede danske Kulimport i Januar—Juli viser Stigning fra 2 Mill. 287,453 Tons i Fjor til 2 Mill. 349,622 Tons i Aar. Men der er sket den ikke uinteressante Forskydning, at mens vi indenfor den samlede Import i Fjor afløst 1 Mill. 837,312 Tons engelske Kul, er Importen fra England i Aar dalet lidt, til 1 Mill. 820,607 Tons. Vore Tilførsler af Kul fra Polen er ret uforandrede: 154,050 Tons i Fjor i de 7 Maanedere, mod 155,181 Tons i Aar. Derimod er der en ret betydelig Stigning i vore Kultilførsler fra Tyskland — fra i Fjor 296,055 Tons til i Aar 373,818 Tons.

Aarhus Havn

Aarhus Havn har i disse Dage et usædvanlig internationalt Præg: Foruden danske, norske og svenske Skibe kan man se det tyske, det engelske, det hollandske, det portugisiske og det jugoslaviske Flag repræsenteret.

Leverancerne til Chile

Nakskov Skibsværft har tre Skibe til Chile under Bygning. Fire chilenske Ingeniører opholder sig i den Anledning her i Landet i disse Dage. Efter at have inspiceret Arbejdet paa Værftet har de aflagt Besøg i Aarhus for at se paa Thomas Th. Sabroe & Co.'s Fabrikker, der leverer Koleanlæget til alle tre Skibe.

Polsk Skoleskib til København

København fik forleden Besøg af det smukke Skoleskib »Sawisza Czarny«, der ankom hertil fra Calais med 48 ganske unge Mennesker — hovedsagelig Søsøjdere — om Bord.

Tel Avivs Havn aabnet

Tel Avivs Havn blev i forrige Uge aabnet for Handels trafik af enhver Art. Omkring Midten af September vil der ogsaa blive aabnet for Passagertrafik.

Larvik-Færgen

Aktieselskabet Frederikshavn—Larvik-Færgens Forretningsudvalg har holdt et Møde i København, hvor hele Færgeplanen blev drøftet indgaaende. Det vedtoges at fortsætte Sejladsen uforandret indtil 30. September med sidste Afgang fra Larvik Kløkken 11,40.

Det oplystes endvidere, at Gennemsnitspassagerantallet i sidste Uge har været 200, medens Antallet af befordrede Vogne laa paa 24.

Kornafgifterne

Ministeriet for Landbrug og Fiskeri meddeler Fredag: I Medfør af Lov af 7. April 1936 om en Kornordning med Tillæg af 30. Januar 1937 har Ministeriet for Landbrug og Fiskeri fastsat Afgiften paa Lucernemel, der indføres her til Landet, til 90 Øre pr. 100 kg indtil den 31. August og derefter til 45 Øre pr. 100 kg.

Finsk Sømandsstrejke

Paa Grund af en Lønkonflikt har den finske Sømands unions Bestyrelse Torsdag Aften besluttet at erklære almindelig Strejke, omfattende Dæks- og Maskinpersonalet samt Køkkenpersonalet paa maskindrevne Fartøjer i udenrigs Fart fra 1. September. Konflikten omfatter 3.000 Mand.

Ved den hemmelige Afstemning, som Unionen har foretaget, blev der afgivet 99 pCt. af Stemmerne for Strejke.

Skal Limfjorden lukkes

»Limfjordskommissionen« er paa Togt, og Besøget gælder for Tiden Thyborøn og Aggertangen, hvorimod Turen til de øvrige Limfjords egne og til Hanstholm Havn er udsat. Kommissionens Medlemmer har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med det sagkyndige Udvalgs Betænkning angaaende Vestkystsikringen — der som tidligere omtalt gaar ud paa, at Limfjorden bør lukkes — og efter Besøget »i Marken« finder en Generaldebat Sted. Den vil nærmest komme til at dreje sig om, hvorvidt Lukningen skal ske ved Tilsanding eller ved Bygning af en Kammerluse. Det sidste er naturligvis det dyreste, men vil ogsaa rumme forskellige Fordele.

Domsafgørelse

Søretten i Flensborg har behandlet tre Sammenstød i Kielerkanalen. De to Tilfælde omhandlede henholdsvis Sammenstød mellem en tysk og en norsk Damper og mellem en tysk og en græsk Damper, og i intel af disse

Tilfælde fandtes der Grund til at bebrejde de paagældende Skibsførere noget.

Det tredje Tilfælde omhandlede Kollisionen den 23. Maj i Aar mellem Damperen »Ida Clausen« af Haderslev og den græske Damper »Elftalia Mari«, da de skulde passere hinanden. Den danske Damper blev beskadiget, men kunde dog fortsætte Rejsen. Søretten's Kendelse gik ud paa, at Uheldet ikke kunde opklares helt. Sandsynligvis er »Ida Clausen«s Hastighed under Forbisejlings-Manøveren blev nedsat betydeligt, hvorved Sammenstødet er sket. Ingen af de to Skibets Førere har foretaget nogen fejlagtig Manøvre.

Store Kryolit-Afskibninger

I Minen ved Ivigtut afskibes for Tiden den ene store Ladning Kryolit efter den anden. Ialt vil der i Aar blive afskibet 24 Ladninger Kryolit, nemlig 18 til København, 6 til Amerika. I Fjor var Tallene kun henholdsvis 6 og 4 Skibsladninger.

Til København er ankommet 8 Ladninger, den sidste med C. K. Hansens Damper »Lilleborg«, der havde en Ladning paa 2,500 Tons. Dette Skib bragte ikke Passagerer med hjem, men derimod Post. »Lilleborg« skal, saa snart den er udlosset, atter af Sted til Grønland, den skal nemlig udføre endnu 2 Rejser.

Dampskibet »Silkeborg« er afgaaet fra Ivigtut den 21. August med fuld Ladning, og den skal udføre endnu en Rejse, medens »Skodsborg«, der afgik fra Ivigtut den 25. August, skal bringe to Ladninger Kryolit til København. Dampskibet »Ørneborg«, som har hentet en Ladning Sall i Trapani i Italien til de vestgrønlandske Kolonier, er for Tiden i Færd med at bringe en Kulladning fra Kulbrudet ved Kutdliggssat til Holsteinsborg og Godthaab. Kryolitselskabets egen Damper »Julius Thomsen« skal i November gøre en Rejse og samtidig vil den hjemføre et større Antal Arbejdere, da Vinterholdet i Aar ikke bliver paa mere end godt 25 Mand.



»Princess Anne«

En ny, strømliniformet Automobil- og Passagerfærge, er i disse Dage blevet færdig fra Sun Shipbuilding Company og leveres til Virginia Ferry Company.

Færgens Navn er »Princess Anne« og siges at være den største og hurtigste Færge i Verden.

Ikke alene det ydre er moderne, men ogsaa Skibets Indre er udstyret med alle tænkelige moderne Bekvemmeligheder. Saaledes er der taget særligt Hensyn til Varme- og Ventilationssystemerne. Motordrevne Ventilatorer cirkulerer frisk Luft gennem hele Skibet og udskifter Luften fuldstændig med korte Mellemrum.

Der er Plads til ca. 60 Automobiler i 6 Rækker, og yderligere er der rummelige Saloner og Promenadedæk paa de øverste Dæk, hvor der tillige findes Restauration og Dansegulv.

»Princess Anne«, som paa enhver Maade er udstyret til at give Passagererne den hurtigst mulige og mest bekvemme og betryggende Overfart, bliver korrekt smurt med Gargoyle Marine Olier.

Ny Formand i Styrmandsforeningen

I Stedet for E. Bang, der for nogen Tid siden blev udnævnt til Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, har Dansk Styrmandsforening valgt den hidtidige Næstformand, J. Kastrop-Olsen, til Formand. Den nye Formand er kendt fra sin Virksomhed i Dampskibsselskabet »Øresund« og har i henved en halv Snes Aar været energisk arbejdende Medlem af Styrmandsforeningens Bestyrelse. Til ny Næstformand er valgt Axel Pedersen fra Det Forenede Dampskibs-Selskab.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Befragtningernes Antal er stadig ikke overvældende stort, men Ratetendensen har ogsaa i den forløbne Uge været i Redernes Favør, og naar Afslutningernes Antal har været temmelig ringe, skyldes dette mere Redernes Utilbøjelighed til at slutte end Mangel paa Efterspørgsel.

River Plate Markedet har vist en fast Tone, og specielt for prompte Baade er Efterspørgslen meget stærk. Sidste Slutning for prompt Tonnage blev gjort til 35/- n.a. San Lorenzo/Antwerpen eller Rotterdam direkte, og 37/- til Hamborg. For Oktober blev til samme Destinationer betalt omkring 1/6d. mindre. Af de øvrige Kornmarkeder er Montreal for en Gangs Skyld det, der har været mest aktivt. Dette Marked har i mange Aar været Redernes Smertensbarn, og selv under de nuværende gode Forhold paa Fragtmarkedet har det været meget vanskeligt at faa Fragten op over Minimalraten. I Øjeblikket synes Rederne dog at have faaet Haand i Hanke med Markedet, og efter at der i Begyndelsen paa Ugen blev sluttet til 3/3d. pr. qr., synes der nu at være en god Mulighed for at opnaa 3/6d. pr. qr.

Australien har taget en enkelt Baad for Korn paa Basis af en Præmie af 15/-, Oktober Lastning, og fra Sortehavet har Russerne sluttet paa Basis af 20/6d. à 21/- til Antwerpen eller Rotterdam. Sydafrika er aabent for Tonnage Cape Town/St. Lawrence 33/-.

Paa de øvrige oversøiske Markeder har Udviklingen i det store hele ogsaa været tilfredsstillende. Sukker fra Cuba indikerer uforandret 27/- til p.p.U.K. Continent. Scrap Northern Range U.K., betaler 25/- maaske 25/6d.

Fra Nordpacific er der kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage. Forretning til Østen findes praktisk talt

ikke, og ogsaa for Australiens Vedkommende synes Befragterne at være mindre presserende. Der noteres omkring £13,500 for ca. 500,000 Kubikfod Baad. Paa f.i.o. Basis til Europa er Efterspørgslen bedre, og der kan positivt faas 45/-, hvilket er en Fremgang paa 1/6d. i Forhold til sidste Uge.

Østens Markeder er meget faste. Soyabønner er sluttet til 47/- for September, hvilket kan gentages. Ris har betalt 50/6d. for September Tonnage, og Ris fra Saigon vil betale samme Rate for Oktober. Kohsichang/Cuba indikerer 52/6d., men betaler antagelig 1/- mere. Ogsaa de indiske Markeder er fastere paa Grund af forøget Efterspørgsel saavel fra Bombay som fra Madras-kysten. Raterne ligger omkring 45/- fra Bombay, 47/6d. fra Madras-kysten, Basis Kerner. Erts fra Vizagapatam til Kontinentet har betalt 38/6d., hvilket kan gentages.

De europæiske Markeder er i det store hele uforandrede. Russerne er stadig interesseret i Tonnage fra Sortehavet saavel for Erts som for Kul. Poti/Baltimore er sluttet til 24/- for Erts, og Mariupol/St. Lawrence har betalt 23/- for Kul. Af Middelhavsforretninger skal nævnes Sfax-Rouen 14/- Phosphate, Huelva/Garston 15/- Erts. Raten for Jordnødder ligger omkring 50/- à 51/- til Nordfrankrig.

Trælastmarkederne er uden større Forandringer, men Tendensen er maaske en Smule fastere. Kul fra Østkysten til Danmark betaler omkring 7/- à 7/3d. for 3,500 Tonnere med hurtig Losning.

Paa Timechartermarkedet er Forholdene uforandrede. Vi skal lige nævne, at amerikanske Befragtere har budt \$1.60 paa stor Dieselbaad for 5 Aar. Rederens Ide ligger dog omkring \$1.90 for saadan Periode.

Brand i Svendborg-Skib i Danzig

Paa dansk Motorskib »Elly« udbrod der forleden i Danzig Ild i Mandskabslugaret. Ilden blev slukket af Brandvæsenet.

Det drejer sig formentlig om Motorsejler »Elly«, tilhørende J. M. Hansen, Skt. Jørgensvej, Svendborg, som selv er Reder for sit Skib. Det er et Fartøj paa 165 Lastelons, bygget i Svendborg 1917 af Træ.

Kongebesøg paa »Georg Stage«

For første Gang besøgte Kongen forleden Skoleskibet »Georg Stage«, der af Hensyn til denne Begivenhed var sejlet fra sin Ankerplads ud for Charlottenlund ind til en Bøje i Yderhavnen. Kongebesøget fandt Sted i Onsdags, og Kongen, der kom alene, blev modtaget af den samlede Bestyrelse for Skoleskibet. Kongen besaa med stor Interesse Skibet og hilste paa de fleste af Eleverne.

Nyt Angreb paa britisk Damp

Fragtdampere »Bonford«, der sejler under britisk Flag, ankom i Fredags til Piræus fra Barcelona. Skibets Kaptajn meddeler, at Skibet ca. 20 Sømil fra Barcelona blev angrebet af en Flyvemaskine af ukendt Nationalitet. Flyvemaskinen nedkastede 5 Bomber, som eksploderede tæt ved Skibet, uden at dette dog blev ramt.

50,000 Guldpund paa Havbunden

I Januar 1917 stødte det engelske Transportskib White Stars »Laurentic« paa en Mine og sank ved Donegal paa Irlands Nordvestkyst. 354 Personer mistede Livet og 120 blev reddet.

I Lasten laa en Guldsending til en Værdi af 5 Millioner Pund Sterling.

Da man i de første Aar efter Krigens Afslutning begyndte at bjerge sunkne Skibe, forbeholdt det britiske Admiralitet sig Priseretten til »Laurentic« og forbød enhver privat Aktion.

I de forløbne Aar er der af Dykkere bjerget 4,950,000 Pund af den værdifulde Ladning. Nu har man opgivet videre Bjergningsforsøg og har givet private Lov til, hvis det er muligt, at bjerge Resten, ialt 50,000 Pund. Bjergeskibet »Attendant«, Kaptajn Frankland, befinder sig paa Stedet.

Bryggeriforeningen

Aldede Direktør Benny Dessau var som bekendt i mange Aar Formand for Bryggeriforeningen.

Paa en overordentlig Generalforsamling valgte Bryggeriforeningen som Formand Carlsberg Bryggerierne administrerende Direktør, Fr. Sander.

Til 1. og 2. Viceformand valgtes henholdsvis Direktør V. Bie, Aarhus, og Direktør H. Jerichow, Tuborgs Fabrikker.

Den første Kornsejler paa Udrejsen

Aarets første udgaende Kornsejler ankrede Onsdag Aften Kl. 19 op paa Københavns Yderred. Det er den firemastede Bark »Passat«, der tilhører Gustaf Erikssons Flaade, og føres af Kapl. Nils Eriksson, der vil gøre et Ophold her paa et Par Dage for at indtage Proviant.

Som tidligere omtalt vil Kornsejlerne i Aar for første Gang have Trælast med paa Udrejsen, og »Passat« kommer fra Trångsund, hvor den har indtaget en Ladning hævlede og pløjede Brædder til en Havn i Sydvestafrika. Naar Trælasten er lossat, fortsætter »Passat«, formodentlig om ca. 3 Maanedes, tom til Australien, hvorfra den næste Fornær skal sejle en Kornlast hjem til England.

Der befinder sig paa »Passat« nogle enkelte engelske Passagerer.

En Ø ved at synke i Havet

Siden Jordskælvet den 20. August hjem søges den lille Ø Alabat, 100 Mil Sydøst for Manila, stadig af mindre Jordrystelser. 6000 af Øens Beboere overnatter under aaben Himmel, da mange Huse og Kirker er styrtet sammen i Landsbyerne paa Øen. Indbyggerne er grebne af Panik, da man har Indtryk af, at Øen synker i Havet, hvor Vandspejlet stadig stiger.

Syg om Bord

Grønlandskibet »Sværdfisken«, paa Rejse til København, tog forleden Læge om Bord udfor Helsingør.

Føreren af Skibet, Kaptajn Korup, havde paadraget sig Blodforgiftning i den ene Arm.

Lægen fandt det imidlertid uforvarsligt at foretage Operation om Bord, hvorfor Skibet fortsatte til København.

Dansk Dampers læk i Atlanterhavet

I Mandags indløb der fra London et Telegram, der meddelte, at den amerikanske Rutedampers Manhattan skyndsomst var paa Vej til Assistance for A. P. Møllers Fragtdampers Sonja Mærsk, der befandt sig i Havsnød 500 Sømil Øst af Belle Island udfor Nordspidsen af New Foundland.

Den danske Dampers Position var 34 Grader 40 Minutter vestlig Længde og 54 Grader nordlig Bredde. Der rapporteredes en Lækage i Kulrummet.

Medens de første Telegrammer var ret alarmerende, viste det sig senere, at der absolut ikke er Fare paa Færde. Man havde Lækagen under Kontrol. En engelsk Dampers Redpool er løbet op paa Siden af Sonja Mærsk, der imidlertid næppe faar Brug for Assistance. Da man nu har fundet Lækagen, kan man vente, at den kan tænes, hvorefter Skibet kan fortsætte selv til Bestemmelsesstedet.

Sonja Mærsk hører til den ældre Del af A. P. Møllers Flaade. Den er bygget i 1921 hos Nüscke & Co. i Stettin og laster 3255 Tons d.w. Den føres af Kaptajn Stahlfest-Møller og har en Besætning paa 18 Mand.

Koffardi-Officerernes Krigstillæg

De danske Koffardi-Officerer har som bekendt et Krigstillæg for Sejladsen paa Spanien. Det beregnes med 100 pCt. af Hyren for alle spanske Havne inden for Gibraltar og med 50 pCt. for de øvrige Havne. Tillæget regnes fra 24 Timer for spansk Havn anløbes og til 24 Timer efter Afsejlingen, dog mindst fem Døgn.

I Anledning af den sidste Tids Forøgelse af de krigerske Handlinger har Maskinmestrenes Forening og Dansk Styrmandsforening rettet en ny Henvendelse til Dansk Dampskibsrederiforening med Krav om en Udvidelse af dette Tillæg. Der ønskes en ny Ordning, saaledes at Tillæget bliver 100 pCt. for alle spanske Havne og saaledes, at det løber fra Afsejlingen fra sidste Havn inden Spanien og til Ankomsten til første Havn efter Spanien. Endvidere ønskes Tillæget udvidet til hele Middelhavet fra det Øjeblik, Gibraltar er passeret, selv om Skibet ikke er bestemt til spansk Havn.

Med Hensyn til paa Krigsfaren i Østen har de to Foreninger anmodet om, at der maa blive optaget Forhandlinger herom ogsaa.

Der har, efter hvad vi erfarer, været afholdt et foreløbigt Møde om Sagen mellem Repræsentanter for de to Foreninger og Dampskibsrederiforeningen, og sidstnævnte Organisation vil behandle de fremsatte Forslag paa et Bestyrelsesmøde i Begyndelsen af September.

Hirsholm Fyr

I Løbet af Efteraaret vil Hirsholm Fyr blive elektrificeret. Lysevnen vil herved blive forøget fra 20 Sm til 26 Sm. Fyrets Karakter forbliver uforandret Tre-Blink hver 30 Sek., men Elektrificeringen medfører en mindre Ændring af Blinkenes og Mørkeperiodernes Varighed, der efter Forandringen bliver som følger: Blink ca. 1 Sek., Mørke ca. 5 Sek., Blink ca. 1 Sek., Mørke ca. 5 Sek., Blink ca. 1 Sek., Mørke ca. 17 Sek.

Kerteminde Havn

Uddybningsarbejderne i Kerteminde Havn er nu tilendebragt, og Dybden saavel i Havnen som i Indsejlingen dertil er aller normal.

Løgstør Grunde

Den sydlige 40 Meter brede Halvdel af den gravede Rende over Løgstør Grunde er nu oprenset til en Dybde af 4 Meter. Nordsiden af den tidligere gravede 30 Meter brede Rende er skudt noget Syd efter, saaledes at der kun findes en Dybde af 4,0 Meter til en Afstand af 10 Meter nord for Fyrlinien. Den nu tilvejebragte Sejlrende med en Dybde af 4,0 Meter er saaledes 50 Meter bred, nemlig fra 10 Meter nord for Fyrlinien til 40 Meter syd for denne. For Tiden arbejdes paa en Oprensning af den nordlige Halvdel af Renden.

Finsk Motorskib sprunget læk

Forleden Aften skete det meget sjældne Tilfælde, at Svitzer blev rekvireret til Assistance inde i selve Havnen. Det var det lille finske Motorskib »Venus«, der var løbet op paa Stensætningen, da det skulde ind til Redmølen for Olieforsyning. »Venus« blev staaende oppe paa Stenene, og da det ved Kollisionen var sprunget læk, maatte man have Svitzers »Sigyn« til Hjælp. »Venus«, der er hjemmehørende i Koivisto, var paa Rejse fra Aalborg til Kotka med Cement.

Bur-Wain Autodiesel

I første Halvdel af Juli Maaned foregik Aktietegningen i det nye Selskab »Bur-Wain Autodiesel A/S«, og nu indkaldes Aktietegnerne til konstituerende Generalforsamling, som holdes i Ingeniørforeningens Mødelokale den 14. September. Adgangskort og Stemmesedler udleveres til Aktietegnerne indtil 5 Dage før Generalforsamlingen ved Hen-

vendelse paa Burmeister & Wains Kontor i Strandgade, hvor der tillige vil være Lejlighed til at gøre sig bekendt med Stiftelsesoverenskomsten, Udkast til Vedtægter for det nye Selskab og Opgørelse over Udgifterne ved dets Start. Selve Stiftelsesoverenskomsten blev iøvrigt offentliggjort samtidig med Indbydelsen til Tegning af 1% Mill. Kr. Præferenceaktier.

Galeasen sprang læk

Galease »Marie« af Egersund, Kapt. Ørbech, paa Rejse fra Svendborg til København med Majs, sprang forleden læk Nord for Hou. Motoren blev sat ud af Funktion, idet Vandet strømmede ind i Maskinrummet.

Skibet hejste Nøddlag, og ved Hjælp af Pumperne lykkedes det nogenlunde at holde det indstrømmende Vand i Skak.

Efter nogen Tids Forløb fik Galeasen Undsætning af et forbisejende Skib og blev bugseret til Lohals.

Lasten tog dog ikke nævneværdig Skade.

A/S Thomas Ths. Sabroe 40 Aars Jubilæum

A/S Thomas Ths. Sabroe & Co. i Aarhus havde 1. September eksisteret i 40 Aar.

Fabriken beskæftigede den Gang 30 Mand, i Dag er Antallet ved Aarhus-Virksomheden 300, medens Selskabet har Forhandlere i 60 Lande, et Datterselskab i Japan og over 12.000 Kunder med en Købekraft paa mange Milliarder bag sig. Selskabet er i Jubilæumsaaret det førende Firma i sin Branche.

Foruden de 60 Lande, hvor Sabroe-Produkter nu har Forhandlere, har den aarhusianske Verdensvirksomhed sat sig saa godt fast i Japan, at Selskabet som nævnt har maattet oprette et Datterselskab her. Dette Selskab har siden 1926 været det førende i Østen i Branchen.

Søfartsministeren paa Tur med »Georg Stage«

Skoleskibet »Georg Stage« har i disse Dage foruden af Kongen ogsaa haft Besøg af Handels- og Søfartsminister Kjerbøl. Skibet, der havde ligget for Anker ved Bellevue, gik Dagen efter Kongens Besøg ned til Farvandet udfor København, og ved 8-Tiden blev Medlemmer af Bestyrelsen, bl. a. Formanden, Admiral Cold, Direktor, Kaptajn Sønson, Dispaechør Stage og Kaptajn Hagelberg afhentet af en af Skibets Baade. Ved 9-Tiden kom Minister Kjerbøl til Langelinie og blev ligeledes hentet om Bord.

For alle Sejl gik Turen nordpaa i Sundet, og Eleverne fik Lejlighed til at vise deres Færdighed i Sejlmånøvrer og i almindeligt Sømandsarbejde. Henimod Kl. 13 gik hele Selskabet i Land paa Langelinie, medens »Georg Stage« sejlede ud i Sundet igen.

Tirsdag den 31. August afholdtes Bestyrelsesmøde om Bord, og derefter gik Skibet ind til Reden. Det gaar umiddelbart derefter ind i Flaadens Leje for Oplægning. De 40 Elever, der skal paa Vintertogt med Statsskoleskibet »Danmark«, bliver afmønstret, for at de kan faa nogle Dages Ferie inden »Danmark«s Afgang. De øvrige Elever deltager i »Georg Stage«s Afrigning.

»Maine«s Besætnings Hjemkomst

Svenska Amerika Liniens Motorskib »Kungsholm« ankom forleden til Gøteborg, og de danske Passagerer fortsatte med Ekstratog til København. Blandt de hjemvendende var en Del Officerer og Mandskab fra Det Forenede Dampskibs-Selskabs Dampers »Maine«, der sank i Atlanterhavet for nogen Tid siden.

Carlsbergs Øl-Eksport

Skønt der endnu er ca. 5 Uger tilbage af Regnskabsaaret, kan Carlsberg allerede notere den bemærkelsesværdige Kendsgerning, at Bryggerierne Øleksport i den forløbne Del af 1936—37 nu har oversteget det hidtil største Aar, 1913—14. Dette Resultat bliver saa meget glædeligere, naar man tager de vanskelige Eksportforhold Verden over i Betragtning.

Carlsbergs Rekordsalg til Eksport bør dog først og fremmest ses paa Baggrund af, at Verdens samlede Øleksport i Dag kun er en Brøkdel af, hvad den var i 1913—14. Carlsberg har med andre Ord siden 1920, da Eksporten kom i Gang paany, taget en stærkt stigende Andel af den samlede Øleksport.

Carlsbergøl er eksporteret siden 1869.

Rekylgeværer for Chilesalpeter

Der har tidligere været ført Forhandlinger mellem Danmark og Chile om Salg af danske Rekylgeværer mod at vi aflager Chilesalpeter. Fornylig har Regeringen afsluttet en Handel med Chile, hvorefter det danske Landbrugs Forbrug af Chilesalpeter er dækket et Aar frem i Tiden.

Der foreligger nu Meddelelse om, at den chilenske Regering har besluttet sig til straks at ofre 55 Millioner paa sit Oprustnings-Program, og har vedtaget at placere Ordrene i Tyskland, Italien og Danmark. Vi skal levere for 5½ Mill. Kr. Rekylgeværer, der snarest muligt skal afsendes.

Kokskartellet

Den Strid, der er opstaaet mellem Deltagerne i det internationale Koks-Kartel, synes at tyde paa, at Udviklingen bærer mod Sprængning.

Det var i Juni i Aar, at Kartellet blev dannet, omfattende følgende Lande: Tyskland, England, Holland, Belgien og Polen og med Hovedkontor i Bryssel. For indværende Aar er Kokseksporten fastsat til 13,31 Mill. Ton, hvoraf Tysklands Kvota er paa 5,61 Mill.

Tyskland har imidlertid allerede eksporteret 4,48 Mill. Tons og Efteraarssæsonen slaar først nu for Døren. Tyskland vil derfor efter al Sandsynlighed komme op paa en betydelig større Kokseksport end den fastsatte Kvota, hvad der har vakt stor Opmærksomhed blandt de andre.

Verdens Olieproduktion

Verdens Olieproduktion vokser stadig. I første Halvår er der produceret 980 Mill. Fade, en Stigning paa 12 pCt. i Sammenligning med samme Tidsrum i Fjor.

U.S.A. er stadig saa langt det førende Land med en Produktion paa 619 Mill. Fade eller 16 pCt. mere end sidste Aar. Kun Iran (Persien) har en tilsvarende Forøgelse i Produktionen, som dog kun er ca. 36 Mill. Fade, eller ca. 6 pCt. af U.S.A.s samlede Produktion.

I Sovjet-Rusland, der oplevede et saa stort Opsving i Olieindustrien for nogle Aar siden, er Produktionen nu nærmest stagnerende med en procentvis Fremgang paa kun 2,3 til i alt 97 Mill. Fade. Hollandsk Ostindien er nu den femtestørste Producent af Olie, og Mulighederne for yderligere at udvide Produktionen menes at være megel store der.

Af europæiske Lande er foruden Sovjet-Rusland Rumænien en ret betydelig Producent, men i Aar har der været en Nedgang i Produktionen paa 13,5 pCt. i dette Land. Det ser saaledes nærmest ud til, at Produktionslandene uden for Europa i stadig højere Grad kommer til at dominere Oliemarkedet.

PERSONALIA**50 Aar**

Kaptajn Carl A. Larsen, mangeaarig Fører i Alfred Christensens Dampskibsselskaber, nu s.s. »Belgien«, fyldte 1. September 50 Aar.

POSITIONSLISTE PR. 1. SEPTEMBER 1937**A**

s.s. *Aalborg* ank. Immingham 29.8.
 s.s. *Aaro* pass. Kbhvn. 18.8.
 s.s. *Aarø*, Theilman-Thomsen, ank. Tyne 30.8.
 s.s. *Aase* pass. Spurn Hd. 22.8. p. R. I. Goole.
 m.t. *Aase Mærsk* ank. Rotterdam 20.8.
 s.s. *Absalon* afg. Norrkøping 13.8.
 m.s. *African Reefer* ank. Buenos Aires 28.8.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Singapore 29.8. hjg.
 s.s. *Agnete* pass. Spurn Hd. 22.8. p. R. I. Goole.
 s.s. *Agnete Mærsk* afg. Montreal 5.8.
 s.s. *Alabama* afg. Kbhvn. 15.8. til River Plate.
 s.s. *Alf* afg. Gdynia 17.8.
 s.s. *Alfa* ank. Garston 30.8.
 s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 28.8. til Casablanca.
 m.s. *Almena* afg. New York 20.8.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Suez 29.8. hjg.
 s.s. *Alssund*, Andersen, afg. Dakar 19.8. til Rotterdam.
 m.s. *American Reefer* ank. Esbjerg 24.8.
 m.s. *Amerika*, Dahl, pass. Cristobal p. R. I. Kingston 28.8. hjg.
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Falmouth 14.8.
 s.s. *Anna* ank. Antwerpen 30.8.
 m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 9.8.
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Los Angeles for Moji 5.8. udg.
 s.s. *Anne* afg. Leith 26.8. til Methil.
 m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 27.8. til Kbhvn.
 m.s. *Arizona* afg. Buenos Aires 12.8. til Oslo.
 s.s. *Arnold Mærsk* afg. New Orleans 19.8.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Moji 26.8.
 m.s. *Asia*, Andersen, afg. San Francisco til Moji 19.8. udg.
 s.s. *Askø*, Hansen, ank. Kbhvn. 29.8.
 s.s. *Aslaug* pass. Dungeness 15.8.
 m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Shimonoseki 25.8.
 s.s. *Astra* ank. Drammen 18.8.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Rouen 25.8.
 m.s. *Australian Reefer* pass. Azores 29.8.
 m.s. *Australien*, Hansen, ank. Shimonoseki 28.8. udg.
 s.s. *Avance* ank. Methil 20.8.

B

s.s. *Belgien* ank. Lorient 18.8.
 m.t. *Bente Mærsk* pass. Cristobal 20.8.
 s.s. *Bergenhus* afg. Kbhvn. 31.8. til Stettin.

Fra sin tidligste Ungdom har Kaptajn Larsen, hvis Far ogsaa var Kaptajn, faret til Søs, først med de store Barkskibe, der dengang var hjemmehørende paa Bornholm, bl. a. Tordenskjold«, der fortes af hans Far, og besejlede Grønland i en Del Aar.

Det er en Mand med mange Interesser og mange Venner.

80 Aar

Kaptajn H. V. Bang fylder den 15. September 80 Aar. Kaptajn Bang var i en Aarrække Fører i Grønlands Styrelse, Formand for Skibsførerforeningen fra 1909 til 1913 og valgtes til Foreningens Æresmedlem paa Generalforsamlingen i 1927. Kaptajn Bang bor nu i Roskilde.

25 Aars Jubilæum

Den 18. September kan Kaptajn O. E. Hansen fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i A. P. Møllers Rederi. Kaptajn Hansen er Fører af ss. »Jakob Mærsk«.

Dødsfald

En af Vestkystens gamle Redningsmænd, fhv. Sømand, Fisker, Marskandiser, Landmand og Ejendomshandler *Johan Carlsen Nielsen*, Lildstrand, er død, 81 Aar gammel. I sine unge Dage var han fem Gange med Skibe, der strandede. Efter at have slaet sig ned som Fisker i Lildstrand, ansattes han i 1889 som Baadsmand ved Redningsstationen i Lildstrand, og i de følgende Aar indtil 1917 var han med til at redde mange skibbrudne Sømænd.

60 Aar

En indenfor Shippingkredse velkendt Personlighed, Skibsmægler, Kammerjunker *M. A. de Creagh-Bornholdt*, fylder 12. September 60 Aar.

Skibsmægler Creagh-Bornholdt, der nu er vel restitueret efter et længere Sygeleje, har tilbragt en stor Del af sit Liv i Riga, hvor hans Fader, Etatsraad P. Bornholdt i mangfoldige Aar var det faste Bindeled med Danmark.

Efter sin Uddannelse paa Eton og Oxford og siden i forskellige Rederier, blev han fra 1909 Medindehaver af Firmaet P. Bornholdt & Co., Riga, Libau, Windau, Reval, Danzig og siden 1924 Chef for dette Firma. Endvidere er han Formand for Nordisk Forening i Riga og en Mand, der paa mange Maader har bidraget til at knytte Forbindelsen mellem de to Lande, han føler sig knyttet til, nærmere.

s.s. *Bertha* ank. Mantyluoto 31.7.
 s.s. *Bes* pass. Hollyhead 29.8.
 s.s. *Betty* ank. Izmir 26.8.
 s.s. *Betty Mærsk* ank. Swansea 18.8.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Archangelsk 29.8.
 s.s. *Birgitte* ank. Hull 17.8.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Setubal 22.8.
 s.s. *Bodil* afg. Amsterdam 31.8.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Plymouth 26.8.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Singapore til Malacca 28.8. hjg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Bucons Ayres 28.8.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Nantes 24.8.
 m.s. *Brazilian Reefer* ank. Portland 23.8.
 s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 28.8. til River Plate.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Barahona 16.8.
 s.s. *Britta* afg. Bordeaux 31.8.
 s.s. *Broholm* afg. Antwerpen 29.8. til Alexandria.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Caibarien 28.8. til London.
 s.s. *Brynhild* ank. Kbhvn. 29.8.

C

m.s. *California* ank. Santos 30.8.
 m.s. *Candian Reefer* afg. Rio de Janeiro 22.8.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 2.8.
 s.s. *Carmen* ank. Korsør 30.8.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Trinidad 12.8.
 s.s. *Charkow* ank. Klaipeda 30.8.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Los Angeles 18.8.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Hook van Holland 31.8.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Kap det gode Haab for Las Palmas 18.8. hjg.
 s.s. *Christiansborg* afg. Baltimore 27.8.
 m.s. *Chr. Holm* afg. New York 27.8., forv. ank. Caripito 4.9.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Balhurst 11.8.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 16.8. til Rio de Janeiro.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Bremen 28.8.
 s.s. *Clara*, Johansen, pass. Skagen 27.8. p. R. I. Grangemouth.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 25.8. til Kolding.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Nauru 30.8.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Lodingen 15.8.
 s.s. *Cyril*, Rasmussen, ank. Zaandam 23.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31.8.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	452,00	AMSTERDAM.....	249,10
BERLIN.....	181,30	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	17,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,05	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,80	PRAG.....	15,95
ROM.....	24,00	WARSZAWA.....	85,85

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 31.8.
 s.s. *Dagmar* ank. Ferrol 28.8.
 s.s. *Dagmar Clausen* pass. Fornæs 25.8. sydg.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Flensburg 30.8.
 m.s. *Danmark*, Iljernum, ank. Nakskov 24.8.
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 25.8., forv. ank. London 11.9.
 s.s. *Delaware* afg. Houston 27.8. til Norfolk, Va.
 s.s. *Dorrit* afg. Cannes 31.8.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Leningrad 17.8.
 s.s. *Ebro* afg. Marseille 30.8. til Genua.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Antwerpen 21.8.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Lødingen 20.8.
 s.s. *Egholm* ank. Liverpool 27.8.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Casablanca 31.8.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. San Francisco 15.8.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Zaandam 27.8.
 s.s. *Elisabeth* afg. Burntisland 17.8.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* pass. Gibraltar 27.8. vestg.
 s.s. *Ellen* pass. Zeebrugge 18.8.
 s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 29.8.
 s.s. *Else* ank. Rouen 25.8.
 s.s. *Emanuel* pass. Honningsvaag 28.8. nordg.
 s.s. *Emilie Mærsk* pass. Dover 27.8. p. R. t. Ridham Dock.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Rouen 6.8.
 s.s. *Energi* ank. Onega 29.8.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Danzig 28.8. til Rouen.
 s.s. *Enigheden* forv. afg. Newcastle 30.8. til Henningsvær.
 s.s. *Erik Boye* ank. Bathurst 21.8.
 s.s. *Erindring* afg. Sharpness 31.8. til Barry Dock.
 s.s. *Erna* afg. Candia 28.8.
 m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Ester* ank. Wiborg 30.8.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, pass. Lødingen 27.8.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Portishead 17.8.
 s.s. *Estrid* ank. Helsingør.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Cristobal til Los Angeles 21.8. udg.

F

m.s. *Fano* ank. Aarhus 29.8.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Riga 21.8.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Singapore 29.8. udg.
 s.s. *Finland* ank. Seaham 18.8.
 s.s. *Flynderborg* ank. Hull 26.8.
 s.s. *Frankrig* ank. Aalborg 20.8.
 s.s. *Fredensborg* afg. Kbhvn. 29.8.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 28.8.
 s.s. *Freja* afg. Helsingør 25.8. til Liepaja.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 29.8.
 s.s. *Frode* afg. New York 17.8. til Oslo.
 s.s. *Fylla* afg. Shareham 25.8. til Emden.

G

s.s. *Garonne*, Dok i Frederikshavn siden 28.8.
 s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 16.8. til Santos.
 s.s. *Gerd* ank. Bremen 19.8.
 s.s. *Gerda* ank. Rochester 30.8.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Bromboro 31.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 20.8.
 s.s. *Gorm* ank. Wilmington 29.8.
 s.s. *Grete* afg. London 31.8.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Boston 19.8.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, afg. Boness 28.8.
 s.s. *Gudena* ank. Archangel.
 s.s. *Gudrun* pass. Hammershus 19.8.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Lisbon 20.8. til Odessa.
 s.s. *Gunhild* pass. Lizard 21.8. p. R. t. Dublin.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Hull 14.8.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 22.7. til Saigon.
 s.s. *Gyda* ank. Hamburg 19.8.

H

s.s. *H. H. Petersen* forv. afg. Great Yarmouth 31.8. til Warkworth.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Aabenraa 30.8. til Stettin.
 s.s. *Halfdan* ank. Bordeaux 31.8.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Barry 28.8.
 s.s. *Hanne* ank. London 19.8.

s.s. *Hans*, From ank. Kbhvn. 31.8.
 s.s. *Hans Broge* ank. Dewenthaugh 19.8.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. London 19.8.
 s.s. *Harald* ank. Preston 25.8.
 s.s. *Harriet* afg. Garston 31.8.
 s.s. *Helene* pass. Helsingør 29.8.
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 31.8.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Suez 27.8.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Dunnet Head 22.8.
 m.s. *Herdis* pass. Spurn Head 21.8.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Manchester 19.8.
 s.s. *Hilde* ank. Hartlepool 21.8.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 30.8. til Manchester.
 s.s. *Holland* ank. Riga 23.8.
 s.s. *Hulda Mærsk* pass. Aalesund 16.8.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Riga 30.8.
 m.s. *India*, Krarup, afg. Manila til Hongkong 29.8. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Archangelsk 26.8.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Tyne 18.8.
 s.s. *Inger* afg. Malmø 30.8.
 s.s. *Inger Toft* afg. Huelva 27.8.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Helsingør 26.8.
 s.s. *Irena Maria*, B.-Lassen, ank. Archangelsk 29.8.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Port Said 28.8.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Reykjavik 28.8.
 s.s. *Ivar* afg. Newcastle 26.8. til Carleret, N. J.

J

s.s. *Jakob Mærsk* afg. Antwerpen 21.8. til Alexandria.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Rouen 29.8.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Gibraltar 17.8.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Genoa 28.8. udg.
 s.s. *Jenny* ank. Waija 30.8.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Bordeaux 17.8.
 s.s. *Johanne* afg. Kotka 31.8.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Lisbon 23.8.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 30.8.
 s.s. *Jonna* ank. Rotterdam 29.8.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Hamburg 29.8. udg.
 s.s. *Juliane* afg. Casablanca 12.8. til Sevilla.
 s.s. *Jutta* ank. Rochester 30.8.
 s.s. *Jytte* ank. Bordeaux 15.8.
 s.s. *Jægersborg* ank. Køge 28.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Leningrad 29.8. til Ostende.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Oran 27.8.
 s.s. *Karla* afg. Cardiff 27.8.
 s.s. *Karen* pass. Skagen 4.8. vestg.
 s.s. *Karen Toft* afg. Belfast 30.8.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 31.8. til Kbhvn.
 m.t. *Katrine Mærsk* pass. Panama 17.8.
 s.s. *Kentucky* i Time Charter.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Leningrad 19.8.
 s.s. *Kirsten* afg. Melhil 19.8. til Aabenraa.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Chicoutimi 19.8.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Tendal, ank. Leith 28.8.
 s.s. *Knud* ank. Danzig 30.8.
 s.s. *Knud Willemoes* pass. Helsingør 20.8. p. R. t. Stettin.
 s.s. *Knut* ank. Trångesund 23.8.
 s.s. *Kongean* ank. Rouen.

L

s.s. *Laila* ank. Topocilla 1.9.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Port Said 29.8. udg.
 s.s. *Lars Kruse* pass. Las Palmas 24.8.
 s.s. *Laura* afg. Rio de Janeiro 31.8.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Nørresundby 26.8. til Danzig.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Goole 27.8.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Novorasaik 13.8.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Liverpool 23.8.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 27.8.
 s.s. *Lilian* ank. Kbhvn. 30.8.
 s.s. *Lily* ank. Wasklot 22.8.
 s.s. *Linda* ank. Bristol 31.8.
 s.s. *Lise* afg. Boston 25.8.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 29.8.
 s.s. *Lotte* ank. Kbhvn. 15.8.
 m.s. *Louisiana* ank. Esbjerg 29.8.
 s.s. *Lynæs* pass. Lands End 31.8.

M

s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 30.8.
 s.s. *Maja* ank. Immingham 26.8.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Oslo 29.8. udg.
 s.s. *Marna* afg. New York 27.8.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Aberdeen 26.8.
 s.s. *M. C. Holm* afg. Philadelphia 11.8. til Antilla.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Dakar 27.8. p. R. t. Lagos.
 s.s. *Margrete* afg. Raumo 7.8.
 s.s. *Margrethe* ank. London 31.8.
 s.s. *Marianne* pass. Dunnet Hd. 26.8. vestg.

m.t. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 17.8.
 s.s. *Marie Toft* pass. Ushant 27.8.
 m.s. *Marocco* ank. Odense 31.8.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Leningrad 27.8.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Hirtshals 25.8. vestg.
 s.s. *Marx* afg. Leith 25.8. til Fredrikstad.
 s.s. *Maryland* afg. Buenos Aires forv. 31.8. til Santos.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Archangel 15.8.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 13.8. til Antwerpen.
 s.s. *Mette* afg. Aden 25.7. til Port Natal.
 m.s. *Meonia*, Sorensen, afg. London til Rotterdam 30.8. hjg.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Sabang 12.7.
 s.s. *Minsk* pass. Gibraltar 30.8.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Kbhvn. 29.8.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Saint John N.B. 25.8. til Londonderry.
 s.s. *Najaden* afg. Raumo 30.8.
 s.s. *Nancy* pass. Hollenau 31.8.
 s.s. *Nerma* pass. Gibraltar 31.8.
 s.s. *Nevada* afg. Bahia 18.8. til Madeira.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Skien 16.8.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 12.8.
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Lødingen 22.8.
 s.s. *Niobe* afg. Goole 31.8.
 s.s. *Norco* ank. Sundsvall 16.8.
 m.s. *Nordbo* afg. Baltimore 20.8. til Yokohama.
 s.s. *Nordborg* afg. Saffi 26.8.
 s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 26.8.
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 26.8. til New York.
 m.s. *Nordfarer* afg. Table Bay 15.8. til Trinidad.
 m.s. *Nordhavet* ank. Christobal 16.8.
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 7.8. til New York.
 s.s. *Nordlys* afg. Hampton Rds. 16.8. til Buenos Aires.
 m.s. *Nordpol* ank. New Westminster 19.8.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Santos 28.8.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 31.8.
 s.s. *Olga* ank. Antwerpen 26.8.
 s.s. *Olaf* afg. Danzig 27.8. til Manchester.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Cardiff 6.8.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Rio de Janeiro 28.8.
 m.s. *Oregon* ank. Buenos Aires 30.8.
 s.s. *Orion* ank. Albany 22.8.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Danzig 27.8.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Calais 16.8.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Penang til Port Sudan 24.8. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 28.8.
 s.s. *Paula* ank. Algeciras 30.8.
 s.s. *P. Madsen* ank. Aalgorg 19.8.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Buenos Aires 10.8.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Newport 14.8.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Göteborg til Oslo 28.8. udg.
 s.s. *Polly* pass. Kbhvn. 24.8.
 s.s. *Poul Møller* afg. Helsingør 1.9. til Gdynia.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Oslo 26.8.

R

s.s. *Randi* afg. Palermo 30.8.
 s.s. *Riga*, ligger i Garston.
 s.s. *Rigmor* pass. Dunnet Head 22.8.
 s.s. *Rikke* pass. Skagen 19.7. p. R. t. Fasafjord.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 30.8.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 25.8. til Cardiff.
 s.s. *Robert* afg. Boston 21.8.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Saigon 9.8.
 s.s. *Rosenborg* afg. Leningrad 29.8.

S

s.s. *Saga* afg. Skien forv. 31.8. til Aarhus.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Saigon 19.8.
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Sydney C. B. (Holland) 26.8.
 s.s. *Scandia*, Dokning Aalborg.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Hollenau 30.8. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Seine* afg. Kbh. 28.8. til Antwerpen.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Coenhaven 28.8.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 26.8.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Capeverde p. R. t. Durban 29.8. udg.
 s.s. *Signe* ank. Boness 21.8.
 s.s. *Sigrud* afg. Odense 24.8. til Svendborg.
 s.s. *Sigrun* afg. Avonmouth 30.8. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg* afg. Ivigtut 21.8.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Onega 23.8.
 s.s. *Skagerak* pass. Spurn Hd. 26.8. indg.
 s.s. *Skandia* afg. Rotterdam 25.8. til Boltom Rouge.
 s.s. *Skodsborg* afg. Ivigtut 25.8.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbh. 31.8. til Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Finisterre 28.8.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Swansea 13.8.
 s.s. *Sophie* afg. Stettin 20.8.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 31.8. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Riga 25.8.
 s.s. *Stella* ank. Kalundborg 28.8.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Christobal 20.8.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kbhvn. 29.8.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Skagen 17.8.
 s.s. *Svanhild* ank. Frederikshavn 26.8. i Dok.
 s.s. *Svanholm* ank. Kbhvn. 30.8.
 s.s. *Suava* afg. Aalborg 30.8. til Stettin.
 s.s. *Svend Pii* afg. Barry 23.8.
 s.s. *Søborg* ank. Leningrad 30.8.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 26.8.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Hongkong 24.8.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Manila 22.8.
 s.s. *Teddy* ank. Helsingør 25.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Helsingør 1.9.
 s.s. *Tekla*, ank. Helsingør.
 s.s. *Tennessee* afg. Greager 31.8. til Bamble.
 m.s. *Thyra S.* pass. Helsingør 26.8. nordg.
 s.s. *Tomsk* ank. Jaffa 31.8.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Tsingtao til Weihaiwei 28.8. udg.
 s.s. *Tove* ank. Uuras 22.8.
 s.s. *Tovelil*, Bang, forv. ank. Mobile 4.9.
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 25.8. til Odense.
 s.s. *Trior*, Svane, afg. Helsingør 31.8. til Odense.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 31.8. til Trondheim.
 s.s. *Tula* i Dok i Frederikshavn.
 m.s. *Tunis* ank. Lissabon 31.8.

U

s.s. *Uffe* afg. Danzig forv. 31.8. til Kbhvn.
 s.s. *Ulla* pass. Tenerife 25.8.
 s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 29.8.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Hudiksvall 16.8.

V

s.s. *Valborg* pass. Kbhvn. 11.8.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 29.8. til Honfleurs.
 s.s. *Venus* afg. Danzig 24.8. til London, Hull, Stettin.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Partington 19.8.
 s.s. *Viborg* afg. Bona 30.8.
 s.s. *Viola* pass. Helsingør 19.8. p. R. t. Stettin.
 s.s. *Virginia* afg. Nr. Sundby 1.9. til Helsingør for Dokning.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 31.8. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Dakar 26.8.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. King's Lynn 23.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Spelmann, afg. Wear 28.8. til Kbhvn.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 29.8.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Julianchaab 29.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 757

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.



ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af en betryggende forsikringsmæssig Pensionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS-FORSIKRINGS-ANSTALTEN
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 89 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordруп 3096Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornödenheder

ALFRED CHRISTENSEN

Tigr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKABHOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.
KAJ & PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGEHOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORETelefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

**Weioliin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**VINKE & CO.**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkcco 24880 (8 lines)

Also at Amsterdarn, Zaandam & Antwerp

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKABVi undertegnede anbefale os med fersk Vand, baade til
Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon: Nat Telefon:

Amager 5366 og Amager 5637.

Otto Møller & Co.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

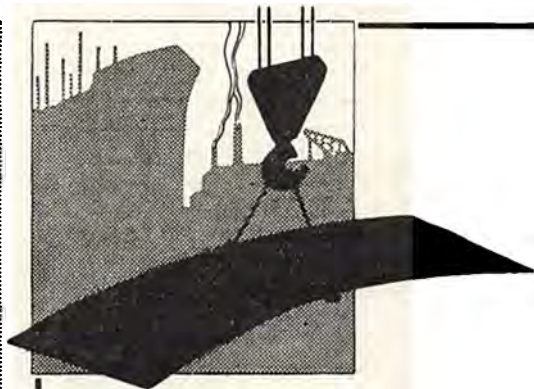
Nautical Publishing Co.

33, Amallegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



NYBYGNINGER
REPARATIONER

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBOR

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 601.

Lloyds Agent

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARENING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØ

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØ

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

ASSENS

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

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

MARIAGE

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKO

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

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

NØRRESUNDB

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENS

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

Telegr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
» 822

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 37

TORSDAG 9. SEPTEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKANDINAVISKE REDERES MØDE I KØBENHAVN

Tirsdag samledes Repræsentanter for Rederiforeningerne i Norge, Sverige og Danmark til et Møde i København. Ved Mødet var de enkelte Lande repræsenteret med følgende Medlemmer:

Fra Norges Rederforbund: Skibsrederne Chr. Haaland, William Dahl-Hansen, Arne Bjørn-Hansen, Fr. Odfjell, Klaus Wiese Hansen og Direktør W. Klavness.

Fra Sveriges Redareförening: Direktør Gunnar Carlsson, Admiral Hans Ericson og Direktør O. A. Nordborg.

Fra Dansk Dampskibsrederiforening: Skibsreder H. A. Hansen, Direktør I. A. Kørbing, Skibsreder T. C. Christensen, Generalkonsul H. Gether, Konsul Knud Lauritzen, Skibsreder A. P. Møller, Skibsreder Axel Kampen og Direktør E. Mægaard.

Der forelaa en lang Række Emner til Drøftelse, saaledes Genève-Konventionen om Bemandingsloven og Arbejdstiden til Søs, Minimalraterne og Bekæmpelse af Statsstøtte. Endelig naturligvis ikke mindst de aktuelle Problemer om Beskyttelse af Skibsfarten paa Spanien og paa Østen.

Der udsendtes under Mødet følgende enstemmig vedtagne Resolution:

For det Tilfælde, at Regeringerne i de skandinaviske Lande skulde paatænke at fremlægge Lovforslag til Gennemførelse af den i Geneve i 1936 vedtagne Konvention om Arbejdstid og Bemanding, ønsker Dansk Dampskibsrederiforening, Norges Rederforbund og Sveriges Redareförening at udtale, at

da det med Sikkerhed maa forudses, at Konventionen ikke bliver ratificeret i betydende Søfartslande, i første Række Storbritannien, der positivt har erklæret, at Ratifikation ikke vil finde Sted, samt Tyskland og Italien, der ikke var repræsenteret i Geneve,

da de Lande, hvor det kan forudses, at Konventionen bliver ratificeret, er saadanne, hvor Skibsfarten i vid Udstrækning nyder Statssubvention eller endog helt eller delvis drives for Statens Regning,

da Skibsfarten i de skandinaviske Lande ikke modtager Statssubvention og ikke nærer Ønske herom,

da Konventionens Gennemførelse ikke kan siges at være paakrævet af Hensyn til det i de skandinaviske Skibe beskæftigede Personel, der arbejder under fuldt ud forsvarlige Forhold og under Vilkaar, der maa anses for bedre end i de fleste andre Lande,

da Gennemførelsen af en Nedsættelse af Arbejdstiden vil kræve betydelig Forøgelse af Besætningerne, som, indtil en tilsvarende Forøgelse af Besætningerne og et Ligelønsprincip er gennemført i alle Lande, vil stille skandinavisk Skibsfart yderligere ugunstigt i Konkurrencen med de Lande, hvis Lønniveau og Besætningsantal allerede ligger under det skandinaviske,

da en Række af de skandinaviske Skibe overho-

vedet ikke vil have Plads til den Forøgelse af Besætningerne, som Konventionens Gennemførelse vil medføre,

da de skandinaviske Landes Søulykkesstatistik viser, at en Forøgelse af Besætningerne ikke er paakaldet af Hensyn til Sikkerheden for Menneskeliv og Gods,

da en Gennemførelse af Konventionen, foruden meget betydelige Udgifter en Gang for alle til Forandring af Skibenes Beboelsesforhold, Redningsmidler etc., efter anstillede Beregninger vil koste Skibsfarten meget store aarlige Merudgifter, *da* Udredelsen af disse meget betydelige Beløb bliver permanent ogsaa under de Perioder, som er daarlige for Skibsfarten og som altid er hyppigere og mere langvarige end de gode Perioder, og

da hverken Staten, Rederne eller de Søfarende selv kan være interesseret i, at den nationale Skibsfart stagnerer eller gaar tilbage, fordi den ikke kan hævde sig i Konkurrencen med Skibsfarten i andre Lande,

maa man saa indtrængende som muligt advare mod under Indtryk af en midlertidig Højkonjunktur for Skibsfarten at søge gennemført Lovforanstaltninger, som uden tvingende Grund foraarsager saa tunge Byrder for Skibsfarten, at dens fremtidige Udvikling og Trivsel ødelægges.

Senere er endvidere følgende Meddelelse blevet udsendt:

Paa et i København den 7. September d. A. afholdt Møde af Repræsentanter for Dansk Dampskibsrederiforening, Norges Rederforbund og Sveriges Redareförening blev refereret den Meddelelse, som blev udsendt fra et engelsk Redermøde i London den 23. Juli d. A., om fremtidig Regulering af Fragterne i Trampfarten.

Mødet var af den Mening, at under den nuværende Situation for Skibsfarten er Regulering uden Betydning, men saafremt det maatte ønskes at bibeholde eller nydanne Rammer for et internationalt Fragtsamarbejde, forudsætter man, at Rederne i Danmark, Norge og Sverige, hvis deres Tilslutning ønskes, faar Lejlighed til at deltage i den internationale Drøftelse og Udformning af Principer og Detailler, som hør gaa forud herfor.

HANDELS- OG SØFARTS-MINISTER MØDE I OSLO

Tirsdag mødtes de nordiske Handels- og Søfartsministre i Oslo til Drøftelse af Bemandingssspørgsmaalet for Skibe og Arbejdstiden til Søs. I Foraaret afholdtes et Embedsmandsmøde i Stockholm om det samme Spørgsmaal, idet de nordiske Lande tilstræber ensartede Regler paa disse Omraader.

Drøftelserne foregaar paa Grundlag af de Konventioner, der blev vedtaget i Genève sidste Aar, men som endnu ikke er ratificerede, fordi der hertil kræves Gennemførelse af særlig Lov. Bl. a. drejer det sig om Indførelse af 8 Timers Arbejdsdag for Dæksmandskabet. 8 Timers Dagen blev i Genève vedtaget for Skibe over 2000 Tons. Maskinpersonalet og Fyrbøderne har som bekendt treskiftet Vagt, medens Matroserne maa gaa Vagt i 12 Timer. Nu vil de imidlertid ogsaa have 8 Timers Arbejdsdag.

Stillet overfor de ovennævnte Krav maa man spørge, om nu ogsaa Rederne har Raad til at betale. Det hævdes med stadig stigende Kraft, at det er gode Tider for Skibsfarten, saa man kan ogsaa sagtens betale, hvad alle disse yderligere Krav betyder. Det er dog et Spørgsmaal, om dette Synspunkt holder Stik. Skibsfarten har efterhaanden faaet saa store Udgifter, at det — hvad de sidste Diskussioner derom tydeligt viser — snart ikke kan betale sig at bygge nye Skibe. Dertil kommer Stigning i alle tænkelige Udgifter. At Fragterne er steget, er ganske rigtigt, men om ikke Udgifterne har holdt mere end Trit hermed, er et Spørgsmaal.

Og hvem garanterer for, at de saakaldte gode Tider vil vedvare? Det er efterhaanden umuligt at spaa om noget som helst, efterhaanden som Situationen har udviklet sig, men givet er det, at de stadig stigende Udgifter og Krav til Skibsfarten udmarver den selv i Tider som disse, i Stedet for at der skulde gives den en Mulighed for at konsolidere sig til de daarlige Tider, der naturnødvendigt maa komme — maaske førend nogen aner det. Det maa haabes, at man paa Handels- og Søfartsminister Mødet i Oslo ogsaa maa tænke herpaa.

Indenfor Skibsfarten maa man selv i Medgangstider bevare en vis sund Skepsis. Erfaringen viser, at Skibsfarten altid har haft sine Perioder af gode og daarlige Tider, og der har nu været en meget daarlig Periode paa seks Aar, hvor man har maattet tære stærkt paa Reserverne, sælge Skibe eller stifte Laan, og mange Rederier har været nødt til at skrive deres Aktiekapital voldsomt ned. Dansk Dampskibsrederiforenings Statistik over de 13 største Dampskibsselskaber viser, at deres samlede Aktiekapital i 1922 var 95—96 Mill. Kr. men i 1936 var den dalet til 68 $\frac{1}{4}$ Mill. Kr. Og dertil kommer, at Reserverne i samme Tidsrum svandt fra 67 til 24 Mill. Kroner.

Skibsfarten er og bliver et risikabelt Erhverv, hvor man ikke skal henfalde til for stærk Optimisme, selv om der ogsaa kommer gode Tider. Og disse gode Tidens Resultat bortelimineres meget let i det Øjeblik, man skal imødekomme alle de forøgede Krav, der stilles.

SKIBSFARTENS BESVÆRLIGHEDER

Japans Blokade af hele den kinesiske Kyst og den mystiske Søroverundervandsbaads stadige Overfald paa fredelige Handelsskibe i Middelhavet — det er de to Forhold, der mest vedrører den internationale Skibsfart i Øjeblikket, men som unægtelig ogsaa er alvorlige nok.

De Overfald, der stadig foretages i Middelhavet kan kun oprøre alle skibsførende Nationer. Det er umuligt med Sikkerhed at mistænke nogen, selv om det ikke har manglet paa Anklager. Men hvem det saa er, fortjener vedkommende Nation at stemples for dette, den her indlader sig paa — Søroveri af den sværeste Art, og det maa haabes, at den Konference der nu skal samles for at drøfte Middelhavsproblemerne maa kunne naa om ikke til Enighed saa dog frem til en Udtalelse, der sætter Tingene paa Plads. Søroveriet i Middelhavet er blevet en saadan Plage for hele Skibsfarten, at der nu maa bringes en Ende paa det.

I Østen kæmpes stadig uden Krigserklæring, men dog med Anvendelse af Blokade o. s. v., og Japanernes Opræden overfor England er saadan, at man maa forudse, at de diplomatiske Forbindelser snart ophæves. Overalt er det Skibsfarten — Skibsfarten og England det først og fremmest gaar ud over. Besværlighederne har ikke været større siden Krigen.

Meddelelsen om, at den engelske Regering gik ind paa Frankrigs Forslag om en Middelhavskonference under Folkeforbundsraadets Møde i Genève, er ble-

vet modtaget med Tilfredshed i franske diplomatiske Kredse.

Paa et Kabinetmøde gav Udenrigsminister *Delbos* sine Kolleger Meddelelse om de Forhandlinger, der i denne Anledning har været ført med Udenrigsminister *Eden*. En anden Følge af den større Forstaaelse mellem England og Frankrig er, at Kontrollen ved Grænsen gennemføres med endnu større Paapasselighed end tidligere.

Rom og Berlin er enige om, at de sidste Overfald paa engelske Skibe i Middelhavet er foretaget af U-Baade, tilhørende enten Valencia-Regeringen eller Sovjet. Ingen anden Magt har Interesse af at bringe Uro i det venskabelige Forhold blandt Middelhavsstaterne hedder det enstemmigt.

Fra anden Side hævdes det dog med lige saa stærk Vægt, at de paagældende U-Baade er italienske.

Hvorvidt Italien og maaske Tyskland nu efter de sidste sovjetrussiske Beskyldninger vil deltage i Middelhavs-Konferencen er usikkert. Der er imidlertid sendt Indbydelse til alle interesserede Lande ved Middelhavet og Sortehavet foruden Tyskland. Muligvis vil ogsaa de nordiske Lande og Holland blive indbudt.

I Paris mener man at vide, at baade England og Frankrig fremtidigt har til Hensigt at opgive Evakueringen af spanske Flygtninge til franske Havne.

England har for Tiden 50 Krigsskibe i Middelhavet. Denne Styrke vil yderligere blive forøget med flere Destroyers af samme Type som »Havock«. Der vil ikke blive sendt flere Slagskibe, idet Destroyers er bedre til Løsning af de Opgaver, der paahviler Flaaden i det vestlige Middelhav.

Siden Slutningen af Juli er her ikke mindre end 28 Skibe af alle Nationer blevet torpederet eller bombarderet i Middelhavet.

Det kan dog vel næppe blive ved. De Forhold, der i Øjeblikket raader for Skibsfarten i Middelhavet, nærmer sig i en uhyggelig Grad det kaotiske.

STREJKEN HOS BURMEISTER & WAIN

I sidste Øjeblik lykkedes det Fagforeningslederne at faa afblæst den ulovlige Strejke hos Burmeister & Wain. Men da var Sagen allerede anden Gang til Behandling hos Den faste Voldgiftsret.

Kernepunktet i den lange og udførlige Kendelse, som Den faste Voldgiftsret Torsdag Eftermiddag afsagde i Sagen, er — efter at Strejkens Ulovlighed atter er fastslaaet — at hver af de 349 Arbejdere, der deltog i Strejken, i den første Sag skal betale en Bod paa 40 Kr. for at have etableret den ulovlige Strejke, og i den anden Sag betale hver en Bod paa 60 Kr. for at have siddet Voldgiftsrettens Kendelse overhørig. Det bliver altsaa 100 Kr. pr. Arbejder — eller for samtlige 349 Arbejdere et Beløb paa henved 35,000 Kr.

Videre skal de indklagede — altsaa de strejkende Arbejdere og deres Organisation, Dansk Arbejdsmandsforbund — betale 600 Kr.

Som Sagen havde udviklet sig, var der ingen anden Udvej. Er Respekten for den faste Voldgiftsrets Afgørelser forbi, er vi ude i et Anarki, som et ordnet, demokratisk Samfund ikke kan finde sig i.

EFTER STREJKEN

Det var unægtelig et Held, ikke mindst for Fagforeningerne, at det gik, som det gjorde i sidste Øjeblik med B. & W. Strejken. Men Begivenhederne har tydeligt vist, at Fagforeningerne i dette Tilfælde ikke længere har den fornødne Magt overfor de enkelte Medlemmer.

Den nu afsluttede Strejke var jo ikke alene ulovlig for saa vidt som den stred mod afsluttede Overenskomster, men det var en ren og skær Overtrædelse af

den Lov, der i April Maaned hindrede Udbrudet af en større Arbejdskamp. I denne Lov blev Strejker og Lockouter forbudt i en bestemt Periode, nemlig saa længe de forlængede Overenskomster var i Kraft.

Strejken var ikke alene et Slag i Ansigtet paa Forbundsledelsen, men ogsaa et Slag i Ansigtet paa Regeringen, hvis Love man simpelthen ikke respekterede.

Selvfølgelig var det Kommunisternes Værk at faa etableret denne ulovlige Strejke, men det er egentlig første Gang, de ikke har kunnet blive sat paa Plads straks. Man maa haabe, at det ikke skal lykkes disse revolutionære Profeter saa snart igen at faa danske Arbejdere paa Afveje. Den Slags Demonstrationer kan aldrig blive til Gavn for de ulovligt Strejkende, men det skulde unægtelig heller ikke gerne blive det for Bagmændene, Anslifterne.

ETATSRAAD H. N. ANDERSEN

Danmarks grand old man er Etatsraad H. N. Andersen saa ofte blevet kaldt, at det nu ganske naturligt falder én i Pennen. Naar Etatsraad Andersen nu den 10. September fylder 85 Aar, er han naaet til en ny Milepæl i et Livsløb, der er enestaaende blandt nulevende Danskes. Hans Virksomhed, hans Personlighed, alt hvad han har udrettet er saa velkendt, at det vilde være en urimelig Gentagelse her at anføre det; hans Livsværk det stolteste, der er skabt i Danmark i Generationer. Selve hans Karriere, det maaltbevidste Arbejde han gjorde for at vinde frem, de Maal, han naaede, vil til alle Tider tale til Ungdommen ikke blot i hans eget Land, men al Ungdom. Faa Mennesker er det blevet forundt at se tilbage paa saa rige Frugter af deres Virksomhed, og Etatsraad H. N. Andersen er forlængst foreviget som en af de store Skikkelser ikke blot i sin Samtids men i sit Lands Historie. Det er ikke længere blot den store Personlighed indenfor Skibsfarten, indenfor Handelen, det er den store Personlighed i sig selv, der nu paa hans 85 Aars Højtidssdag vil blive hædret.

RISIKOEN I ØSTEN

De engelske Søassurandører opsagde, som tidligere meddelt, den 20. August med 48 Timers Varsel al Krigsforsikring til og fra Kina under »open covers«, »open slips« eller Policer, der indeholdt en Annulations-Klausul.

Betydningen af denne Opsigelse skulde være, at Sø-Assurandørerne forbeholdt sig Ret til at afslaa ny Dækning mod Krig efter Forsikringens Udløb eller kun at yde saadan Dækning til de Præmier, der efter Situationen maatte anses for passende.

Det meddeles nu videre, at ogsaa de fleste gensidige Forsikringsforeninger, i hvilke Rederne forsikrer deres Skibe mod Krigsrisiko, har meddelt deres Medlemmer, at Forsikring af Skibe, der anløber Shanghai eller Havne paa Yangtze Floden ikke mere kan ydes. Forsikringernes Ophævelse træder i Kraft straks, og et af Resultaterne heraf er, at de Redere, der har Skibe bestemt til de nævnte Havne, har maattet radiotelegrafere til deres Kaptajner, at de skal gaa til andre Havne — formentlig særlig til Hongkong.

De nævnte Forholdsregler vil ikke paavirke Redernes Ret til Fragten, da Konnossementerne indeholder en Klausul, som giver Rederen Ret til, naar Krigs-Assurandørerne forlanger det, at beordre Deviation uden at hans Ret til Fragtens Betaling anfægtes.

Forøvrigt menes det, at kun et ringe Antal Skibe vil blive berørt heraf, for efter at Situationen i Shanghai er blevet forværret, er mange Afskibninger blevet annulleret, medens Rutebaadene allerede er blevet instrueret om ikke at anløbe Shanghai.

Med Hensyn til Krigsforsikringens Udvikling iøvrigt oplyses det, at der nu ogsaa for Korea og Formosa er ansat Krigspræmier svarende til de for Japan gæl-

dende. Og endelig har den saakaldte Joint Rating Committee, der er fælles for de engelske Selskabs- og Lloyds-Assurandører atter sat Præmierne op for Vareforsendelser med Passagerskibe, der er bestemt til at passere Gibraltar og det vestlige Middelhav, nemlig fra 5 sh. per cent til 7 sh. 6 d. per cent. Men her er en Udvikling, som man daarligt nok kan forudse fra Dag til Dag.

TURISTSKIBENES BETYDNING

Turistforeningen har taget Initiativet til Nedsættelse af et sagkyndigt og hurtigt arbejdende Udvalg, som skal undersøge Mulighederne for en Forbedring af Danmarks Turiststatistik. Udvalgets Formand er Direktør *Thorolf Møller*, A/S Georg Jensen, og han udtaler bl. a. om Turistskibenes Betydning følgende:

Denne Side af Sagen er allerede under statistisk Behandling, dog foreløbig kun med Hensyn til Antallet af rejsende. Havnevæsenet udfylder Skemaer herover, og skonsmæssige Opgørelser, som kommer Virkeligheden meget nær, opnaar man ved at sammenholde disse Skemaer med Stikprøver over enkelte Turisters Forbrug og med Erfaringer fra danske Turisters daglige Forbrug paa Rejser i Udlandet under tilsvarende Forhold.

Hvis man derfor kender det samlede Antal »Opholds-dage« — og det gør man — og multiplicerer det med et forsigtigt anslaaet Dagsforbrug, saa skulde Resultatet ikke blive meget galt. Paa dette Grundlag beregnes Danmarks Indtægt af udenlandske Turister i Fjor til 30 Mill. Kr.

Men jeg tror, at dette Tal er for lavt, og jeg ved, at det bliver meget højere i Aar. Ganske vist har Tyskerne jo kun hver 13 Kr. med hjemme fra i Aar, men det samlede Antal er langt højere. Vi har ganske nøjagtig Opgørelse fra en af Sommerens Turistdampere, en af dem med et udpræget vellavende Publikum. Skibet og dets Passagerer brugte godt 200,000 Kr. under Opholdet her! Det drejer sig om Havnepenge, Bugsérhjælp, Køb af Vand og Proviant, og for Passagererne: Taxavogne, Rundfarter, Besøg paa københavnske og nordsjællandske Museer, Restauranter og Forlystelsessteder samt Køb af Souvenirer og Forbrugsgenstande. Tidligere var Hotellerne ikke glade for Turistskibene, men denne Uvilje er ganske forsvundet.

Der er ikke Tvivl om, at Turistskibene har stor Betydning for Danmark.

IS- OG BESEJLINGSFORHOLDENE I DE DANSKE FARVANDE I VINTEREN 1936—1937

Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste har udsendt en længere Rapport vedrørende Is- og Besejlingsforholdene i de danske Farvande i Vinteren 1936—37. Det hedder bl. a. deri:

Den betydelige Nedgang i Havvandets Saltholdighed i Forbindelse med ret store Kuldegrader skabte Grundlag for Isdannelse, men paa den anden Side hindrede det stormende Vejr i høj Grad Tilfrysningen af aabne Farvande. Isen fik folgelig en ganske særegen Karakter, nemlig som svære Brømmer langs med og umiddelbart ved alle Kyster, hvor den østlige Vind kunde rejse Sø. Her voksede Sjapismasserne, delvis skabt gennem stærkt Snefald, til meget tykke Lag, der frøs sammen efterhaanden som nye Mængder blev tilført. Udenfor de lukkede Farvande blev der saaledes ikke Tale om Tilfrysning i almindelig Forstand, men det maa tilføjes, at der paa adskillige Steder i de aabne Farvande begyndte Sjapisdannelse i de sidste Dage af Januar Maaned, med andre Ord: Havets Afkøling var saa stærkt fremskredet, at Ispartikler dannede sig paa Trods af den stærke Sogang.

I den Aarrække, inden for hvilken nøjagtige Beskrivelser af Vintrene foreligger, er der optegnet flere forskellige karakteristiske Former for Isdannelse i Farvandene, begyndende med Tilfrysning snart i et og snart i et andet Afsnit, men Formen for den Isdannelse, der fandt Sted i Januar 1937, ses ikke at have noget tidligere Sidestykke. Først skete der Tilfrysning i de lukkede Farvande, derefter begyndte Isdannelse i de mere aabne Farvande, hvor det fra Østersøen udstømmende ferske Vand, der var under stadig Afkøling af den østlige, stormende Kuling, frøs til Sjapis langs de læ Kyster. Disse Dannelser øgedes i Store Bælt og Lille Bælt ved Drivis, der kom henholdsvis fra Smaalandsfarvandet og Farvandet Syd for Fyn. Sundet var forholdsvis lidt berørt, men Jyllands Østkyst til Skagen

fik sin Isbrømme, medens Kattegat Øst derfor i det store og hele forblev isfrit.

Til Rapporten er knyttet Tabeller, der giver Oplysninger om Temperaturforholdene i Vinterens Løb om Is- og Besejlingsforholdene ved de forskellige Observationssteder osv.

Den tidligste Isdannelse er noteret ved Vejle d. 8. Dec., men denne Is laa kun en Dag.

Isen forsvandt i betydelig langsommere Tempo end den var opstaaet; den sidste Is, der er anført i Meldinger, fandtes ved Fæggesund d. 1. April.

Det største Antal Dage med Ishindringer for Skibsfarten som Helhed har Fæggesund (70 Dage), og samme Sted optræder ogsaa med det største Antal Dage (66) med Hindringer for Dampskibsfarten.

Vinteren kan i store Træk karakteriseres saaledes: Isdannelse i voldsomt stigende Tempo i Lobet af omtrent 2 Uger og derefter Oprydning i Farvandene i Lobet af 5—7 Uger.

Kattegat var praktisk talt isfrit, undtagen i den aller vestligste Del; dette kan synes underligt, naar Tabellens

MEDDELELSER FRA DANSK

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Juli Maaned 1937

I Juli Maaned 1937 er udført 266.730 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 14.895 t., mod 234.697 t., deraf til Danmark 8.207 t. Kul i Juni Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	96.350
Sverige	59.769
Italien	16.495
Danmark	14.895
Ægypten	13.105
Belgien	13.019
Engelske Kolonier	11.928
Argentina	10.963
Holland	9.626
Grækenland	7.590
Norge	3.845
Island	3.735
Marokko	2.950
Lettland	2.460
	<u>266.730</u>

Skibsfarten paa Hamburg

Tidsskriftet »Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer Hamburg« har bragt en Række Meddelelser om de Bestræbelser, Hamburg har gjort for at genoplive sin Handel og Skibsfart. Det oplyses, at da Krisen i Hamburg i 1932 havde naaet sit Højdepunkt, androg den i Hamburgs Havn oplagte Tonnage 700,000 Br. Reg. Tons og mere end 160,000 af Byens Indbyggere var arbejdsløse.

Siden da har den tyske Udenrigshandels nye handels- og erhvervspolitiske Udvikling bevirket en gennemgribende Ændring i Beskaffenheden af de hidtil i Hamburgs Havn omsatte Varer. Denne Ændring tog fast Form i 1933—34 og har dannet Grundlaget for den nye Havneøkonomi.

Transiten spiller fra gammel Tid en betydelig Rolle, men netop denne har altid været særlig følsom overfor Konkurrence fra andre Havne, ligesom den i de senere Aar er blevet paavirket af Deviseknapheden og af andre Landes Bestræbelser for paa Basis af Gensidighed at oparbejde en direkte Handel og Samfærdsel. De Bestræbelser, man har udfoldet for at standse Tilbagegangen i Transithandelen, har imidlertid medført et godt Resultat. Som Helhed betragtet er siden 1935 Transiten over Hamburgs Havn navnlig, for saa vidt angaar midt-, øst- og sydeuropæiske Lande, steget betydeligt. Derimod er Transiten fra de nordiske Lande sunket noget.

Et betydeligt Opsving har Indenrigsfarten paa Havnen taget. Dette hænger sammen med, at Indenrigstrafikken paa tyske Vandveje og Jernbaner er steget stærkt siden 1933, nemlig med 22 pCt., hvilken Udvikling er en Følge af den forøgede Trafik med Byggematerialer saansom Grus,

Dagantal for »Is i aabne Farvande« er saa forholdsvist stort. Forklaringen ligger i, at Meldinger fra Stationer langs de aabne Kyster ifølge Sagens Natur kun kan komme til at gælde for en ret begrænset Strækning til Søs, men naar et større Antal af saadanne Stationer kun har haft en Isbrømme ud for sig, kommer man statistisk til et Tal, der kan være misvisende og i Modstrid med Forholdene i de fjærnere Dele af de aabne Farvande.

Som Forholdene var, stilledes der selvfølgelig betydelige Krav til Isbrydningstjenesten. Efterhaanden udrustedes alle Statsisbryderne, ogsaa de store, hvis særlige Bestemmelse og Hovedopgave er Friholdelse af Gennemsejlingsfarvandene, hvilke sidste overhovedet ikke fik Is af saadan Natur, at Skibsfarten behøvede Isbryderhjælp for at kunne befare dem. Under de forhaandenværende Omstændigheder blev de store Isbrydere imidlertid sat ind paa at hjælpe ved større Havne, hvor Adgangsforholdene var vanskelige. Da Statsisbryderne paa visse Tidspunkter ikke kunde løse alle de samtidigt foreliggende Opgaver, blev der af Regeringen tillige lejet andel Isbrydermateriel for kortere eller længere Perioder.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Cement, Mursten og andre hjemlige Raastoffer. I samme Tidsrum er den udgaaende tyske Skibstrafik kun steget med 12. pCt.

Sammenlignes Ændringen i Vareomsætningen til Søs i Hamburgs Havn med den tyske Udenrigshandels mængdemæssige Udvikling, viser Hamburgs stigende Betydning sig tydeligt, en Udvikling, der tildels hænger sammen med Bestræbelserne for at overføre Tysklands Import til ikke-europæiske Lande, der fra gammel Tid har staaet i intens Handelsforbindelse med Hamburg. Medens disse Landes værdimæssige Andel i Hamburgs Udenrigshandel i Aaret 1933 var 62,7 vCt., er den nu 68 pCt.

I Slutningen af Aaret 1936 var kun 6 mindre Skibe med ialt 8901 N.R.T. oplagt.

De ogede Varetilførsler, specielt af Varer, der kræver meget Arbejde ved Losning og Lastning, har i Forbindelse med Bestræbelserne for at tilføre Havnen en større Varemængde bevirket en stærk Nedgang i Arbejdsløsheden, der er faldet fra ca. 167,000 arbejdsløse i Aaret 1932 til ca. 50,000 i Begyndelsen af Marts 1937, altsaa en Nedgang paa c. 70 pCt.

En ikke ringe Fremgang har gjort sig mærkbar, forsaavidt angaar Industrien i Frihavnen. Saaledes be- og forarbejdes der i Hamburgs Frihavn i Aaret 1933 ialt 440,680 Tons udenlandske Varer, medens Tallet i Aaret 1936 var steget til 553,085 Tons. Heraf eksporteredes i sidstnævnte Aar 167,682 Tons til en Værdi af ca. 27 Millioner RM.

Rotterdams Handelskammers Havnestatistik

Rotterdams Handelskammer har udsendt en meget omfattende Statistik over Handel, Industri og Trafik i April Kvartal i Aar. Til Sammenligning anføres de tilsvarende Tal fra 1ste Kvartal og fra alle fire Kvartaler i Fjor. De her gengivne Tal angiver Trafikken i 1ste Halvaar 1937 og Tallene i Parantesen er for 1ste Halvaar 1936.

Trafikken paa Rotterdam m. m. udgjorde i første Halvaar i Aar 22,626,000 Tons (17,751,000 Tons i første Halvaar i Fjor), Trafikken paa Antwerpen 13,560,000 Tons (11,606,000 Tons) og Trafikken paa Stor-Hamburg 12,133,000 Tons (10,963,000 Tons). Fremgangen for Rotterdam er saaledes mere end halvanden Gang saa stor som Fremgangen for de to andre Havne tilsammen.

I den nævnte Periode besøgte Rotterdam m. m. af 7869 søgaaende Skibe (6895 i samme Periode i Fjor) med 13,070,377 NRT. (11,391,243 NRT.), deraf Rotterdam alene 7025 Skibe (6088 Skibe) med 11,776,452 NRT. (9,971,014 NRT). Danmarks Andel i denne Trafik udgjorde 113 Skibe paa 228,693 NRT. (82 Skibe paa 207,392 NRT.). Iøvrigt anføres, at Besejlingen udførtes af 1885 (1735) tyske, 1603 (1392) hollandske, 1127 (917) britiske, 490 (425) svenske, 422 (380) norske, 355 (323) franske, 195 (144) græske og 190 (125) italienske Skibe og mindre Antal Skibe af diverse andre Nationaliteter. Den i Rotterdam m. m. hjemmehørende Flaade udgjør 261 Skibe paa 534,945 NRT.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Manchesters Lord Mayor modtages i København

Manchesters Lord Mayor, Mr. Joe Toole med Frue, Datter og iøvrigt ledsaget af forskellige Embedsmænd og Eksperter fra sin By har aflagt et flere Dages Besøg i København, hvortil han var inviteret af Statsminister Stauning under dennes Ophold i London. I Lørdags — den første Dag — aahnedes Manchesters Lord Mayor det nye Anlæg paa Østre Gasværk, som er leveret af det verdenskendte Manchester Gasfirma, hvis Chef,

Sir Friederic West, selv deltog i Højtideligheden ved Indvielsen. Siden fulgte Reception i Haandværkerforeningen, hvor bl. a. Lord Mayor talte, og om Aftenen var han Gæst paa Raadhuset.

Dansk Dampskibsrederiforening, Grosserersocietetet, Industriraadet og Landbrugsraadet havde Mandag inviteret til en Lunch paa Skydebanen i Anledning af Lord Mayors og Lady Mayoress' Besøg.

Det blev en meget vellykket Festlighed, og der er ikke

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Efterspørgslen paa Fragtmarkedet er stadig væk tilfredsstillende, men paa Grund af den spændte storpolitiske Situation er Rederne meget tilbageholdende, og det er derfor vanskeligt at faa Forretning i Stand. Der sluttet dog naturligvis stadig en Del Skibe, og Rateniveauet er vel hævdet og for enkelte Trades Vedkommende er der endda sluttet til ny Rekorrdater.

River Plate Markedet har været jævnt aktivt med en fast Tendens. Raterne har ligget mellem 32/9d. og 35/- fra n.a. San Lorenzo til Rotterdam eller Antwerpen direkte, afhængig af Positionerne. Men September Tonnage er sluttet for saadan Forretning til 35/-, og første Halvdel November er betalt med 32/9d. En 5.000 Tonner er sluttet til Hamborg for September Lastning til 38/-. Til Destinationer udenfor Minimalraterange er Efterspørgslen helt faldet bort. Australien har været noget livligere; flere Skibe er sluttet de sidste Dage til 15/- over Minimalraterne. Fra Sydafrika er sluttet enkelte Baade for Majs til U.K. Continent. Durban Lastning er betalt med 36/-, og Cape Town Lastning har betalt mellem 33/- og 34/6d. til direkte Havne paa Continentet. St. Lawrence har ogsaa været livligere. Flere Baade er sluttet til 3/9d. pr. qr., og da der er relativ lidt Tonnage tilgængelig, venter man, at Raten inden længe vil være oppe i 4/-. Sortehavet har vist stærk Interesse for Korn, og Russerne har været tvungen til at betale op. De betalte Rater har været jævnt stigende; sidste Slutning blev gjort til 22/6d. til Antwerpen eller Rotterdam, Befragterens Option p.p. U.K. til 23/6d.

Hvad de øvrige oversøiske Markeder angaar skal nævnes, at Scrapjern fra Staterne til U.K. er sluttet til 25/-, September/Oktobre Lastning. Sukker fra Cuba indikerer 27/- à 27/6dp. til p.p. U.K., men Rederne synes ikke at vise overvældende Interesse for disse Noteringer. 7.500 Tonner sluttet Cuba/Casa-blanca til 27/-.

Pacifickysten er ret uinteressert i Tonnage for andre Destinationer end til Europa. British Columbia/p.p. U.K. er igen sluttet til 47/6d., September/Oktobre/November. Denne Rate kan gentages, og Muligheden for en Forbedring er ikke udelukket. Transpacific Forretning er helt faldet bort. Japanerne har tilsyneladende andet at bruge deres Penge til end at købe Træ, og for Kinas Vedkommende forbyder de politiske Forhold enhver Afskibning. Til Australien kan placeres Tonnage til omkring £12.000.- for 430.000 Kubikfod Baad.

Østens Markeder er meget faste. Soyabønner er sidst sluttet til 48/- fra Dalny, og Ris betalte i Tirs-dags den gode Rate af 51/3d. med lav Kommission for Oktober Baad. Efterspørgslen efter Tonnage fortsættes, og der er næppe Tvivl om, at næste Slutning vil finde Sted til en Rate i Nærheden af 52/- til Bordeaux/Rotterdam Range. Philippinerne har taget Tonnage til 60/- pr. 60 Kubikfod, hvilket heller ikke er nogen ilde Forretning. De indiske Markeder har holdt sig mere i Baggrunden, men Ratetendensen er meget fast. Linsæd/Kerner vil positivt betale 48/6d. fra Madraskysten, 46/3d. fra Bombaysiden. Endvidere noteres Linsæd fra Bombay til U.S.N.H., hvorfor der anlagelig kan faas omkring 50/-. Fra Vizagapatam er der stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Erts til omkring 38/6d. til Continentet. Endvidere er sluttet Colachel/New York eller New Orleans/Ilmenete til 45/-, hurtige Ekspeditioner.

Sydafrikanske Kul er stadig belagt med Embargo, men der cirkulerer forskellige Regeringsordrer, bl. a. Lorenzo Marques/Cape Town, for hvilke der noteres omkring 15/- for 8.000 Tonnere for consecutive Rejser. Befragterne betaler dog utvivlsomt 17/6d. for denne Forretning.

De europæiske Markeder er i det store hele uforandrede. Vi har allerede ovenfor omtalt Kornmarkedet fra Sortehavet. Russerne har desuden sluttet Tonnage for Erts til Baltimore, for hvilken de har maattet betale 24/-, ligesom de er aabne for Kul til Northern Range til omkring 23/-. Middelhavet er nærmest uforandret. Af Afslutninger skal nævnes Huelva/Belfast, 3.000 Tons Erts, 17/-, September; Algier/Cardiff, 10/6d.

Jordnoder er sluttet til omkring 50/-, Basis Rotterdam. Andre Destinationer er betalt i Forhold hertil. Udgaende til Middelhavet ligger Kulfragterne noget svagere. Wales/Port Said fik Tonnage til 12/6d., hvorimod der stadig kan sluttet Wales eller Tyne/River Plate, 14/6d.

Paa Trælastmarkedet har Forandringerne ikke været store. Kul E.C.C.P./Danmark betaler omkring 7/6d. for 3.000 Tonnere.

Paa Timechartermarkedet er der stadig en Del Forretninger, men Rederne holder ud for meget høje Rater, og i det hele taget synes Tendensen fra Redernes Side at være den, at de paa Grund af de nuværende ustabile politiske Forhold ikke bryder sig om at slutte paa Timecharterbasis, i hvert Fald ikke for længere Perioder.

Tvivl om, at Danmark i den engelske Lord Mayor har faaet en Ven for Livet. Det vil have sin Betydning siden hen, naar Dagligdagens Forhandlinger melder sig.

Ved Festen paa Skydebanen udtalte Grosserer Holger Laage-Petersen, Grosserersocietetets Formand, bl. a.:

Det er naturligt, at de danske Erhvervsorganisationer. Dansk Dampskibsrederiforening, Grosserer-Societetets Komite, Industriraadet og Landbrugsraadet, gerne har villet se Manchester's Lord Mayor og Lady Mayoress som sine Gæster, saa vist som det altid er en Glæde at se Repræsentanter for England. Med England har vi jo saa livlig Handelsforbindelse, og Byen Manchester med sin Industri, Handel og Søfart er i første Række blandt de Byer, hvor danske Firmaer er Kunder, medens til Gengæld Manchester er blandt de Steder i England, hvor der navnlig er Smag for vort danske Smør og andre Landbrugsprodukter.

Det internationale Handelskammer holdt som bekendt i Sommer i Berlin sin 9. Kongres under stor Deltagelse ikke mindst fra engelsk Side, og der hørte jeg fra vore Venner fra Manchester om Lord Mayors planlagte Besøg. I den Resolution om Genopbygning af Verdenshandelen, som blev vedtaget paa Kongressen, hed det som Indledning, at det internationale Handelskammer, der har til Opgave at fremme Verdenshandelen, er overbevist om, at uden Fred kan

denne Handel ikke udfolde sig, og uden Verdenshandel og Verdensfred kan Levestandarden ikke hæves.

Samhandelen mellem England og Danmark har bestaaet i umindelige Tider. Den har bestaaet i skiftende Tider og i Tider som disse, hvor der paa saa mange Maader lægges Hindringer i Vejen for den internationale Handel, og den vil sikkert i Fremtiden bestaa og forøges, saa vist som Befolkningen i de to Lande har Interesse heri saavel som i stadig stigende Grad at lære Forholdene i det andet Land at kende.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har afholdt ordentlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteressagfører Møldrup. Bestyrelsens Formand, Direktør Korbjerg mindedes afdøde Skibsreder Axel Carl, der havde været Medlem af Bestyrelsen fra 1927 til 1936.

Direktør H. P. Christensen aflegde derefter Beretning og Regnskab.

Værftets Beskæftigelsesgrad har, som Følge af den Fremgang, der har været for Skibsfarten, i det forløbne Drifts-aar været større end i noget foregaaende Aar, og der er afsluttet Nybygningskontrakter i et saadant Omfang, at

Værftet er sikret god Beskæftigelse i det kommende Drifts-aar.

Af større Arbejder er i 1936-37 afleveret Lastdamperne »Linda« og »Laila« til Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Jernbane- og Autoobilfærge »Freia« til De Danske Statsbaner, Frugt-Dieselmotorskib »Olaf Fostenes« til Lars Fostenes Rederi A/S, Haugesund, Lastdamper »Frida« til Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Lastdamper »Kalø« til Dampskibsselskabet »Heimdals«, Kultransportdamper »Ivan Kondrup« til Det Danske Kulkompagni, Sandpumpedamper »Storebjørn« til A/S Carl Nielsen, Passager- og Lastdamper »Aallota« til Finska Ångfartygs Aktiebolaget, Helsingfors, Lastdamper »Helga« til Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Maskinlæg Nr. 315 til A/S Burmeister & Wain, 1 Stirling Højtryks-Kedelanlæg til Københavns Belysningsvesen for Gothersgades Elektricitetsværk.

Ved Driftsaarets Slutning var en lang Række Byggenumre og Maskinlæg i Ordre.

Arbejderantallet har svinget mellem 1750 og ca. 2450 Mand.

Efter Afholdelse af Omkostninger og Udgifter til ialt 2,138,725 Kr. samt Afskrivninger og Henlæggelser til ialt 500,000 Kr. fremkommer et Netto-Overskud paa 704,851 Kr., der fordeles saaledes: 10 pCt. Dividende til Aktionærerne 420,000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 21,000 Kr., Dispositionsfond 250,000 Kr., Overførsel i ny Regning 13,851 Kr.

Generalforsamlingen gav enstemmig Decharge for Regnskabet og genvalgte Grosserer H. H. Nissen og Direktør Normann til Bestyrelsen samt nyvalgte Skibsreder E. Hahn-Petersen.

Kendt engelsk Skibsreder død

Tidligere Præsident i The Baltic & International Maritime Conference, Skibsreder John Denholm, Greenock, er død 84 Aar gammel. Den afdøde var Chef for Rederiet Denholm Line og for Skibsmæglerfirmaet Denholm Pond Co.

John Denholms Navn var i mange Aar knyttet til det internationale Organisationsarbejde paa Skibsfartens Omraade. I en Aarrække var han Præsident for *Chamber of Shipping*, men det blev særlig fra Arbejdet i Conferencen han blev kendt i vide Kredse. Baaede før og efter sin Præsidenttid var han levende interesseret i de Opgaver Conferencen tog op, og da han trak sig tilbage fra Arbejdet udnævntes han til Conferencens Ærespræsident.

Burmeister & Wain har solgt Maskinbyggerhal

Metalvarefabriken Paul Bergsøe & Søn har købt Burmeister & Wains store Maskinbyggerhal paa Krøyers Plads ved Strandgadeværftet, og denne Hal vil senere blive flyttet til Glostrup. Den har staaet tom det sidste Par Aar, og for nogen Tid siden lod B. & W. den avertere til Salg. Nedrivningen af Hallen er allerede i fuld Gang, og man regner med, at Arbejdet dermed vil være endt i Løbet af halvanden Maanedes Tid.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges 4. September en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet »Actor«, Værftets Byggenummer 627, bygget for Regning Neptune Shipping Ltd., S.A., Panama.

Skibet er bygget til Lloyds Registers Klasse 100 A.1., Isherwood »bræckelless system«. Dets Hoveddimensioner er: 470' 0" x 65' 2" x 35' 4" til Hoveddæk og Dødvægten er ca. 15,000 Tons. Det er forsynet med to Burmeister & Wains Hoved-Diselmotorer med en maximal Ydeevne af ca. 5600 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Verdens største Isbryder

Isbryderen »Joseph Stalin«, Verdens største og kraftigste Isbryder, er blevet søsal og kan være færdig, saaledes at den kan tage Kampen op imod Isen i de russiske Farvande endnu i Vinter. Bryderen er bygget ved Ordshonikidse-Værket. Dens Længde er 106 Meter, Bredden 23 Meter og Drægtigheden 11,000 Tons. Motoren er meget stærk, idet Drivkraften er paa over 10,000 Hestekræfter. Den vældige Isbryder er meget moderne udstyret. Der er smukke og rummelige Kabiner for Mandskabet, og endvidere er der indrettet Klubsal, Biograf, Bibliotek og Sygestuer. Paa »Joseph Stalin«s Dæk er der Plads til tre Flyvemaskiner.

Fra Damper til Varieté

I 1914 løb Kæmpelineren »Vaterland« af Stabelen og blev den Gang betragtet som et teknisk Vidunder, hvorimod tysk Snille imponerede hele Verden.

Ved Versaillesfreden maatte Tyskland udlevere Skibet til Amerika, der omdøbte det til »Leviathan«. Nu er Skibet forlængst udrangeret og har ligget ved et Bolværk i Hoboken og ventet paa at blive solgt til Ophugning. Imidlertid har et Konsortium med Forlystelsesmagnater John R. Hood i Spidsen købt »Leviathan« for

½ Mill. Dollars. Der vil om Bord blive indrettet en Varieté, et Biografteater og en folkelig Dansebar.

I festlig Illumination vil »Leviathan« indgaa som en stor Forlystelsesattraktion paa Verdensudstillingen i New York 1939.

Strejken i Aalborg fortsættes

Den ulovlige Strejke ved den nye Jernbanebro over Limfjorden fortsættes. Man forsøgte ved et Møde forleden i Arbejdsgiverforeningen at bringe Konflikten ud af Verden, men det var ikke muligt at faa en tilfredsstillende Ordning, og Arbejdsgiverforeningen har derfor indgivet Klage til den faste Voldgiftsret, der nu har erklæret Strejken ulovlig.

Som meddelt nedlagde Arbejderne paa et højt pinligt Tidspunkt Arbejdet, idet en Sænkekasse skulde anbringes og Gennemsejlingen derfor var spærret. Denne alvorlige Kalamitet har Firmaets Ingeniører og Formænd dog kunnet afhjælpe ved at forankre Sænkekassen og fjerne de Wirer, som spærrede Gennemsejlingen, saa denne er fri siden i Fredags Morges.

Koleraen i Hongkong

Fra Washington telegraferes: I Anledning af Kolera-epidemien i Hongkong har Sundhedsministeriet beordret, at alle Skibe, der kommer fra Østen, skal anløbe Honolulu, naar man ombord nærer Mistanke om Kolera.

Fiskeriundersøgelser ved Færøerne

Skagenskutteren »Amy«, Skipper Jens Chr. Thomsen, der for Fiskeridirektoratet har været paa Forsøgsfiskeri ved Færøerne efter Dyhvandsrejer og Jomfruhummer, er hjemkommen efter 1½ Maanedes Fraværelse. Besætningen udtaler, at medens Rejer kun forekom sparsomt, var der paa begrænsede Omraader rigelige Mængder af Hummer. Undersøgelserne blev ledet af Dr. Vedel Tåning, der nu vil skønne over Betingelserne for at grundlægge en Hermetikvirksomhed paa Færøerne.

Fragtdamper forlist

Fragtdamperen »Tarpon« er Torsdag Morgen gaet under i Farvandet ved East Pass i Florida.

I Mand af Besætningen naaede at svømme i Land. Den øvrige Besætning bestod af 24 Mand, hvoraf de fleste er omkommet.

Storstrøms-Broen

Ingeniør Rud. Christiani skriver følgende om Storstrøms-Broen.

»Om faa Dage kører Tog og Biler over Storstrøms-Broen.

Nogle vil maaske mene, at denne — sin 3-dobbelte Længde tiltrøds — ikke har samme Betydning som Lillebælts-Broen, men Tiden vil arbejde for Storstrøms-Broen; det er ikke blot den lokale Forbindelse, der vil aabne nye og rige Muligheder paa begge Sider af Storstrømmen, ej heller alene den betydelige Lettelse af vor Hovedforbindelse sydpaa over Gedser—Warnemünde, men lidt længere — ikke saa langt — borte venter Nordens Idealforbindelse over Rødby—Femern til det sydlige Udland og saa naturligvis Øresunds-Broen — og da vil Storstrøms-Broen først rigtig faa sin fulde Betydning, og den bliver stor!

Der var Kamp om Lillebælts-Broen, men i Dag er der ikke et Barn i Danmark, der vilde undvære den, og det vil gaa ligesaa med Storstrøms-Broen.

Trafikminister Fisker har steds fulgt dens Bygning med den allerstørste Interesse.

Kongen vil indvie den paa sin Fødselsdag, og dermed er dens Sukces fastslaaet!

Bunkerkul-Kontrakterne

Gennem Test Case Gruppen i London har Danske Rederes Relsværn modtaget Meddelelse om, at man paa tænker at tage en Prøvesag op i Forbindelse med det tidligere omtalte Spørgsmaal om Bunkerkul-Leverandørernes Stilling til deres kontraktlige Forpligtelser.

British Steamship Short Trades Association har indstillet en Sag vedrørende Damperen »Drakedene«, der under en Bunkerkontrakt med Lambert Bros. Ltd., den 10. Maj 1937 var blevet stemmet for 100 Tons Welsh Kul i Gibraltar. Man gør dog opmærksom paa, at skulde de Clubber, der er tilsluttet Test Case Gruppen have en anden og maaske mere egnet Sag, kunde det muligvis lade sig gøre at oplage denne som Prøvesag.

Burmeister & Wain og Grønlandske Handel

Burmeister & Wain har fjernet sin tomme Maskinhal fra det standsede Værft i Strandgade, og derved bliver et meget betydeligt Areal ledigt lige ved Grønlandske Handels Plads. Ganske naturligt er Staten opmærksom paa Arealet.

Grønlandske Handel har i flere Aar haft knebent med Plads. Trafiken af Varer til og fra Grønland er i stærk Vækst, og der er Tider, hvor Handelen maa leje Plads

ODENSE

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE
Indehavere:
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis
TELEFON: 30
(2 Ledninger)
G. 2830
ODENSE TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

SVENDBORG

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

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
SVENDBORG
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT
Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle
TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

for at kunne klare sine Opgaver. Blandt de nye Ting fra Grønland kan nævnes Marmorst. Brydningen er kun lige paabegyndt, hvis den udvikler sig efter de Lini'er, som nu kan forudses, bliver større Pladsforhold nødvendige.

Grønlands Styrelse ønsker at blive Herre over den ledige Plads. Forhandlingen føres nu mellem B. & W. og Finansudvalget.

September 75 Aar. Wulff-Christensen var i sin Tid Fører af den 3m. Marstal-Sk. »J. A. Kromann«. Den gamle Kaptajn har pløjet de 7 Have med Sejlere.

60 Aar

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn Marius J. Christensen fyldte 5. September 60 Aar. Kaptajn Christensen er Fører af Motorskibet »Argentina«.

50 Aar

Skibsmægler, Konsul V. H. Nisted, Randers, fyldte i Torsdags 50 Aar. Han er Søn af afdøde Speditør C. A. Nisted i Aarhus, og efter en grundig Uddannelse i Skibsmæglerfirmaer i Aarhus, Hamborg og New York ansattes han i 1911 hos Skibsmægler Carl Hassager i Randers. Næste Aar opløses han som Medindehaver af Firmaet og overtog det allerede samme Aar, altsaa i Aar for 25 Aar siden, som Eneindehaver.

1914 blev Nisted endvidere Lloyd's Agent og 1921 britisk Vicekonsul. Han har talrige Tillidshverv, er bl. a. Vice-Oldermand i den ærværdige »Randers Skipperlaug og Bombehøse«.

PERSONALIA

Dødsfald

En af Sveriges mest kendte Skibsfartsmænd, Skibsreder *Nils Pahlson* i Helsingborg er død 51 Aar gammel. Efter Uddannelse i Peter Månssons Eff. Firma, hvor han siden blev Direktør, startede han i 1919 Rederi A.B. Æolus, hvis Leder han var til sin Død. Han var desuden Reder for Motorgaleaserne »Tittle« og »Linnea« og Førmand for Rederi A.B. Lerberget samt Bestyrelsesmedlem i en Række Rederiforetagender og endelig Sekretær i Sveriges Redareforening osv.

75 Aar

Kaptajn R. Wulff-Christensen, København, fyldte 7.

POSITIONSLISTE PR. 8. SEPTEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Aalborg 5.9.
m.s. *Aarø*, Teilmann Thomsen, ank. Kolding 5.9.
s.s. *Aarø* ank. Lissabon 20.8.
s.s. *Aase* pass. Skagen 27.8. p. R. t. Helsingfors.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Port Said 2.9.
s.s. *Absalon* pass. Høstholm 1.9.
m.s. *African Reefer* afg. Buenos Aires 6.9.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 3.9. til Colombo hjg.
s.s. *Agnete* pass. Helsingør 31.8. sydg.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Rimauski 22.8.
s.s. *Alabama* afg. Kbhvn. 15.8. til River Plate.
s.s. *Alf* afg. Bordeaux 31.8.
s.s. *Alfa* ank. Nyborg 7.9.
s.s. *Algarve* afg. Casablanca 6.9. til Tanger.
m.s. *Almena* afg. New York 20.8. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Marseilles 4.9. hjg.
s.s. *Alsund*, Andersen, ank. Ghent 4.9.
m.s. *American Reefer* pass. Dungeness 4.9.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas 2.9. til London hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Curacao 30.8.
s.s. *Anna* afg. Goole 7.9.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 6.8.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Shimonoseki 3.9. udg.
s.s. *Anne* ank. Melhil 26.8.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 27.8. til Madeira.
m.s. *Arizona* afg. Buenos Aires 12.8. til Oslo.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Galveston 21.8.
m.s. *Ashbjørn*, Bjark, afg. Moji 3.9. til Snigon.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Leningrad 5.9.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. San Francisco 19.8. til Moji udg.
s.s. *Aslaug* ank. Alexandria 2.9.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Shimonoseki 1.9.
s.s. *Astra* afg. Kopervik 29.8. til Archangel.

s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Methil 3.9.
m.s. *Australian Reefer* ank. Fort de France 4.9.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Shimonoseki 5.9. til San Francisco udg.
s.s. *Avance* afg. Methil 22.8. til Haugesund.

B

s.s. *Belgien* ank. Blyth 31.8.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Curacao 25.8.
s.s. *Bergenshus* afg. Bergen 7.9. nordg.
s.s. *Bertha* afg. Kolding 1.9.
s.s. *Bes* pass. Helsingør 5.9.
s.s. *Betty* ank. Candia 2.9.
s.s. *Betty* ank. Izmer 26.8.
s.s. *Birgitte* ank. Inningham 24.8.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Archangelsk 20.8.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Setubal 3.9. til Caen.
s.s. *Bodil* pass. Helsingør 7.9.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Hull 5.9.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Villa Constitucion 3.9.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Colombo 5.9. hjg.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. London 4.9.
s.s. *Brazilien* afg. Neufahrwasser 28.8. til River Plate.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Portland 23.8.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Casablanca 1.9.
s.s. *Britta* ank. Ribadeo 2.9.
s.s. *Broholm* afg. Oran 4.9. til Alexandria.
s.s. *Brosund*, Andersen, afg. Caibarrien, Cuba 28.8. til London.
s.s. *Brynild* ank. Aalborg 7.9. for Dokning.

C

m.s. *California* afg. Rio 4.9. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Borch, pass. Ushant 4.9. p. R. t. St. Thomas udg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7.9.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	452,75	AMSTERDAM.....	249,85
BERLIN.....	181,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	17,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,35	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,10	PRAG.....	15,95
RON.....	24,05	WARSAWA.....	86,00

m.s. *Canadian Reefer* pass. Ushant 7.9.
 s.s. *Carmen* ank. Gdynia 5.9.
 m.l. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 2.9. til Amsterdam.
 s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 7.9. til Dunkirk.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Los Angeles 18.8.
 m.s. *Chilean Reefer* pass. Dungeness 3.9.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Las Palmas 5.9. hjg.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Caripito 7.8.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. N. Waterweg 1.9.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Rio de Janeiro 5.9. til Rosario.
 s.s. *Christiansborg* afg. Baltimore 27.8.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Danzig 2.9.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Methil 3.9.
 s.s. *Clara Clausen*, afg. Kbhvn. 1.9. til Lübeck.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 30.8.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Lodingen 2.9. sydg.
 s.s. *Cyril*, Rasmussen, afg. Zaandam 1.9.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 7.9.
 s.s. *Dagmar Clausen* pass. Skagen 1.9. vestg.
 s.s. *Dagmar* pass. Dungeness 7.9.
 s.s. *Dania*, Danholt, pass. Brunsbützel 6.9.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Nakskov 24.8.
 m.s. *Danmark* afg. London 8.9.
 s.s. *Delaware* afg. New York 8.9. til Oslo.
 s.s. *Dorrit* afg. Port Lyautey 7.9.

E

s.s. *E. M. Dalgus* ank. Leningrad 24.8.
 s.s. *Ebro* afg. Catania 6.9. til Messina.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Antwerpen 21.8.
 s.s. *Effe Mærsk* ank. Boness 2.9.
 s.s. *Egholm* afg. Swansca 6.9. til Kbhvn.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Alexandria 8.9.
 m.s. *Eleonora Mærsk* pass. Christobal 27.8.
 s.s. *Elisabeth* ank. Kemi 31.8.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* pass. Dover 2.9. østg.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Archangelsk 6.9.
 s.s. *Ellen* ank. Yxpila 29.8.
 s.s. *Ellensborg* afg. London 6.9.
 s.s. *Else* pass. Helsingør 7.9.
 s.s. *Emanuel* forv. afg. Archangel 8.9. til Boston Lincolns-hire.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Ridham Dock 31.8.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Port Arthur 27.8.
 s.s. *Energi* afg. Onega 6.9. til Great Yarmouth.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Rouen 4.9.
 s.s. *Enigheden* ank. Hemingsvær 4.9.
 s.s. *Erik Boye* pass. Las Palmas 1.9.
 s.s. *Erindring* afg. Barry Dock 1.9. til Archangel.
 s.s. *Erna* pass. Ushant 7.9.
 m.s. *Erria* ank. Nakskov 16.5.
 s.s. *Ester* pass. Brunsbützel 8.9.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Zaandam 2.9.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Archangel 29.8.
 s.s. *Estrid* afg. til Port Williams.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. San Francisco 31.8. udg.

F

m.s. *Fanø* afg. Frederikssund 7.9.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Brügge 5.9.
 s.s. *Finland* afg. Aalborg 1.9.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Bangkok 4.9. hjg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Hull 4.9.
 s.s. *Frankrig* reparerer i Aalborg.
 s.s. *Fredensborg* ank. Leningrad 1.9.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Mantyluoto 31.8.
 s.s. *Freya* afg. Helsingør 25.8. til Liepaja.
 s.s. *Frida* afg. Habana 3.9.
 s.s. *Frode* forv. afg. Kbhvn. 7.9. til Gdynia.
 s.s. *Fylla* afg. Emden 31.8.

G

s.s. *Garonne* afg. Frederikshavn 4.9. til Antwerpen.
 s.s. *Gerd* afg. Bremen 16.8. til New York.
 s.s. *Georgia* afg. Kbhvn. 16.8. til Santos.
 s.s. *Gerda* afg. Goole 7.9.

s.s. *Gerda Toft* afg. Ardrossan 2.9. til Archangelsk.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Kobe 24.8.
 s.s. *Gorm* afg. Charleston 3.9. til Pensacola.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Philadelphia 2.9.
 s.s. *Grete* pass. Dungeness 5.9.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Tallinn 5.9.
 s.s. *Gudena* i Archangel.
 s.s. *Gudrun* ank. Riga 21.8.
 m.s. *Gudrun Mærsk* pass. Galata 27.8.
 s.s. *Gunhild* pass. Dover 28.8. p. R. t. Goole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. St. Johns N.F. 26.8.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Singapore 20.8.
 s.s. *Gyda* afg. Zeebrugge 24.8. til Alexandria.

H

s.s. *H. H. Petersen* forv. afg. Warkworth 7.9. til Bodø.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Fredericia 5.9.
 s.s. *Halfdan* ank. Havre 6.9.
 s.s. *Hulland*, Andersen, ank. Napoli 4.9.
 s.s. *Hans Broge* ank. Odense 28.8.
 s.s. *Hans*, From, afg. Vejle 8.9. til Kbhvn.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. London 19.8.
 s.s. *Harald* afg. Preston 6.9. til Antwerpen.
 s.s. *Harriet* afg. Herrenwyck 7.9.
 s.s. *Helene* ank. Viborg 4.9.
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 31.8.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Port Said 27.8. til Land's End.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Dungeness 2.9.
 m.s. *Herdis* ank. Kbhvn. 27.8.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Dunnet Hd. 1.9. østg.
 s.s. *Hilde* ank. Bremen 27.8.
 s.s. *Hindholm* ank. Manchester 6.9.
 s.s. *Holland* afg. Fife 2.9.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Bristol 22.8.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 5.9.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Hongkong 31.8. udg.
 s.s. *Ingu*, Rasmussen, afg. Archangel.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Tyne 18.8.
 s.s. *Inger* ank. Barrow 6.9.
 s.s. *Inger Toft* ank. Dublin 2.9.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Helsingør 3.9.
 s.s. *Irene Maria*, Larsen, ank. Archangelsk 29.8.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Massowah 2.9.
 s.s. *Ivar* afg. Newcastle 3.9. til Charteret, N. J.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Blyth 5.9.

J

s.s. *Jakob Mærsk* afg. Antwerpen 24.8. til Alexandria.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Methil 3.9.
 m.l. *Jane Mærsk* ank. Batoum 26.8.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Port Said 5.9. udg.
 s.s. *Jenny* afg. Ljusne 7.9.
 s.s. *Jenny* ank. Waija 30.8.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Bordeaux 17.8.
 s.s. *Johanne* pass. Ushant 7.9.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Lisbon 28.8. til Saffi.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg forv. 7.9. til Kbhvn.
 s.s. *Jonna* pass. Dungeness 1.9.
 s.s. *Juliane* pass. Dover 27.8. p. R. t. Immingham.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Southampton 6.9. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Kbhvn. 7.9.
 s.s. *Jytte* afg. Kbhvn. 30.8.
 s.s. *Jægersborg* pass. Brunsbützelkoog 6.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Ostend 6.9.
 s.s. *Kalo*, Huusum, ank. Avonmouth 2.9.
 s.s. *Karen* ank. Frederikshavn 31.8.
 s.s. *Karen Toft* ank. Huelva 6.9.
 s.s. *Karla* pass. Las Palmas 3.9.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 4.9.
 m.s. *Katrine Mærsk* pass. Panama 17.8.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Skagen 1.9.
 s.s. *Kentucky* afg. Pitou 2.9. til Quebec i Time Charter.
 s.s. *Kirsten* afg. Aabenraa 25.8. til Uuras.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Chicoutimi 19.8.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Oslo 2.8.
 s.s. *Knud* ank. Danzig 30.8.
 s.s. *Knud Villemoes* pass. Skagen 26.8. p. R. t. Esbjerg.
 s.s. *Knut* pass. Skagen 31.8.

L

s.s. *Laila* afg. Tocopilla 2.9.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Perim 3.9. p. R. t. Colombo udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Le Havre 1.9.
 s.s. *Laura* pass. Equator 6.9.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Danzig 1.9. til Bordeaux.
 s.s. *Lera Mærsk* ank. Goole 27.8.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Algier 21.8.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Liverpool 2.9.
 s.s. *Lilleborg* afg. Kbhvn. 3.9.
 s.s. *Lillian* afg. Raumo 7.9.

s.s. *Lily* pass. Kbhvn. 1.9.
 s.s. *Linda* ank. Antwerpen 7.9.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Boston 5.9.
 m.s. *Louisiana* ank. Rotterdam 3.9.
 m.s. *Lundby*, Lund, ank. Vancouver 6.9.
 s.s. *Lynæs* pass. Helsingør 7.9.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Philadelphia 11.8. til Antilla.
 s.s. *Magnus* afg. Gdynia 6.9. til Tallinn.
 s.s. *Maja* ank. Tuborg 6.9.
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Gøteborg 3.9. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Aberdeen 26.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Lagos 4.9.
 s.s. *Margrete* afg. Methil 27.8.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Marianne* ank. Garston 29.8.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 17.8.
 s.s. *Marie Toft* ank. Nice 1.9.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 4.9.
 m.s. *Marocco* ank. Antwerpen 7.9.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Leningrad 2.9. til Acton Grange.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. West Hartlepool 27.8.
 s.s. *Maryland* ank. Santos 7.9.
 s.s. *Marz* ank. Frederiksstad 29.8.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Archangel 24.8.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 5.9.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 27.8. til Antwerpen.
 s.s. *Michael Jepsen* ank. Hongkong 27.8.
 s.s. *Minsk* ank. Rotterdam 7.9.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Kbhvn. 5.9. til Danzig.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Saint John N. B. 25.8. til Londonderry
 s.s. *Najaden* ank. Rouen 5.9.
 s.s. *Nancy* afg. Wiborg 7.9.
 s.s. *Nerma* pass. Finisterra 7.9.
 s.s. *Nevada* afg. Madeira 1.9. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Alexandria 1.9.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 12.8.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Ghent 29.8.
 s.s. *Niobe* afg. Odense 7.9.
 s.s. *Norco* ank. Sundsvall 16.8.
 m.s. *Nordbo* ank. Christobal 28.8.
 s.s. *Nordborg* ank. Aalborg 5.9.
 s.s. *Nordby* afg. Danzig 1.9. til London.
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 26.8. til New York.
 m.s. *Nordfarer* afg. Table Bay 15.8. til Trinidad.
 m.s. *Nordhavet* ank. Christobal 16.8.
 m.s. *Nordhval* ank. Table Bay 3.9.
 m.s. *Nordkap* afg. Jacksonville 28.8. til New York.
 s.s. *Nordlys* afg. Hampton Rds. 16.8. til Buenos Aires.
 m.s. *Nordpol* afg. Vancouver 26.8. til Providence.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Ceara 6.9.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 7.9.
 s.s. *Olga* pass. Skagen 1.9.
 s.s. *Olaf* ank. Manchester 4.9.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Lisbon 30.8.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Buenos Aires 3.9.
 m.s. *Oregon* ank. Buenos Aires 30.8.
 s.s. *Orion* afg. Norfolk 29.8. til St. John's.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. London 31.8.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Hoog 31.8.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Aalborg 19.8.
 s.s. *P. N. Damni* ank. Svendborg 5.9.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Penang 24.8. til Colombo hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 31.8.
 s.s. *Paula* afg. Sevilla 3.9.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Skien 4.9. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Panama 20.8.
 s.s. *Polly* ank. Domsjø 27.8.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Hadsund 7.9.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Leningrad 31.8.

R

s.s. *Randi* pass. Gibraltar 4.9.
 s.s. *Rigmor* ank. Troon 31.8.
 s.s. *Riga* forv. ank. Ymuiden 8.9.

s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Newport 1.9.
 s.s. *Robert* ank. Svendborg 25.8.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Port Said 1.9. til Sfax.
 s.s. *Rosenborg* ank. Riga 1.9.

S

s.s. *Saga* ank. Stettin 5.9.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Saigon 19.8.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Chatham 28.8.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Stettin 3.9.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Gdynia 5.9. til Antwerpen.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Sejrø*, Brockman, ank. Bordeaux 1.9.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 26.8.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Cape Verde-Durban 29.8. udg.
 s.s. *Signe* ank. Riga 1.9.
 s.s. *Sigrun* ank. Antwerpen 2.9.
 s.s. *Sigrid* ank. Hamina 29.8.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 1.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Onega 30.8.
 s.s. *Skandia* ank. Bottom Rouge 14.8.
 s.s. *Skagerak* afg. Goole 28.8.
 s.s. *Skjold* i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Skodsborg* pass. Skagen 6.9.
 s.s. *Steipner* afg. Kbhvn. 7.9. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Liverpool 1.9.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Swansea 25.8.
 s.s. *Sophie* ank. Kemi 1.9.
 s.s. *Stadion II* forv. afg. Skien 7.9. til Horsens.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Makslathi 4.9.
 s.s. *Stella* ank. Toppila 6.9.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. St. Thomas 20.8. til Kotka.
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 1.9.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 5.9.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Bayonne 25.8.
 s.s. *Svanhild* ank. Frederikshavn 26.8. (Dok).
 s.s. *Svanholm* ank. Danzig 6.9.
 s.s. *Svend Pii* afg. Barry 23.8.
 s.s. *Søborg* afg. Leningrad 6.9.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 2.9.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Hongkong 24.8.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Manila 25.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Assens 8.9.
 s.s. *Tekla* i Helsingør.
 s.s. *Tennessee* ank. Newcastle 7.9.
 m.s. *Thyra S.* ank. London 28.8.
 s.s. *Tomsk* ank. Beyrouth 5.9.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Dairen 6.9. til Kobe hjg.
 s.s. *Tove* ank. London 3.9.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Mobile 6.9.
 s.s. *Transporter* ank. Hull 2.9.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Leith 7.9.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 7.9.
 s.s. *Tula* ank. Antwerpen 7.9.
 m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 6.9.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. New York 6.9. laster til Sydamerika.

U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 4.9. til Manchester.
 s.s. *Ulla* pass. Teneriffe 25.8.
 s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 29.8.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Hull 2.9.

V

s.s. *Valbørg* ank. Blyth 31.8.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Honfleur 3.9.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Hammershus 1.9. østg.
 s.s. *Viborg* ank. Setubal 4.9.
 s.s. *Virginia* ank. Helsingør 2.9. (Dok).
 m.s. *Vistula* forv. afg. Kbhvn. 7.9. til Stettin.
 s.s. *Viola* ank. Riga 23.8.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, pass. Dakar 26.8.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Kings Lynn 1.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 5.9. til Ghent.

Y

s.s. *Yrsa* forv. afg. Hamburg 7.9. til Aalborg og Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Ivigtut 3.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: “Holmsild”
Amaliegade 36TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

**Brug Holzappel's
International
Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/S D. EKLOF & Co. O/YSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Metiselskabet
„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899
 Aktiekapital 8 Millioner Krøner
 (fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
 SØ- og TRANSPORTFORSIKRING
 GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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



FUEL & DIESEL
OIL

BUNKERSTATION I
 FRIHAVNEN
 Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.
 TELEFON: 5455

København K.
 TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



Reduce your cable expenses to a fraction of
 present cost by using

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
 desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
 33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
 INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
 TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
 TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

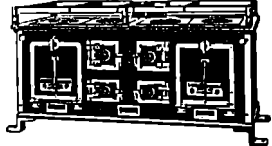
**ANKERSPIL
 LOSSESPIL
 STYREMASKINER**

FRA
 DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT



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

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S
 HOLMLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.
*Kabys = Komfurer
 til Kul og Olie*
 Forlang Katalog Tlf. C. 1630



† DANSKE HAVNE †

ESBJERG

Dybdet ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiltet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetunder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.P.D.S.'s og Svitzers Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partojets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørget 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 Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger 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 Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, 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. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybdet i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. 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. m³. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

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 Onsværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteafartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lømpning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodstvang, Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende 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 Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton. Losning og Lading. I Frihavnen besørget Losning og Lading 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. Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons. Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 4 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. 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 proviantende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskipet „Lappegrund“. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Blegningsdampere 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 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerhund. 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. Bugserdamp, 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. besørget hovedsagelig af et Speditørfirma med Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølbalsningsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. 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 Skibssmedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 38

TORS DAG 16. SEPTEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

MIDDELHAVSKONFERENCEN

For Skibsfarten i alle Lande har den saakaldte Piratkonference i Nyon været af den allerstørste Interesse. Tilsyneladende er de Resultater, der er kommet ud af Konferencen, ikke store, men at det skulde betyde en Forværring af Tilstandene for de smaa Stater er dog forhaabentlig en Overdrivelse. Stor Gavn gør Konferencer sjældent, men hidtil har man dog ikke hørt, at de direkte har skadet.

Konferencen i Nyon blev aabnet Fredag. Til Stede var Udenrigsministrene Delbos, Eden, Litvinov, Antonescu og Repræsentanter for Tyrkiet, Grækenland, Bulgarien, Ægypten og Jugoslavien.

Delbos blev valgt til Mødets Præsident. Han skildrede i en meget maadeholden Tale Konferencens Formaal, at finde fælles Forholdsregler til Beskyttelse af Handelen i Middelhavet.

Derefter tog Litvinov Ordet og gentog Bebrejdelserne imod Italien.

Udenrigsminister Eden var øjensynlig pinligt berørt og beklagede nogle Staters Fraværelse, men udtalte Haabet om at opnaa de fraværende Staters Deltagelse. Derefter foreslog han Konferencens Omdannelse til en permanent Kommission.

Der udsendtes senere følgende Communiqué:

Middelhavs-Konferencen, der havde nedsat sig som Udvalg, har drøftet de Forholdsregler, der skal træffes for at gøre en Ende paa Sørover-Uvæsenet i Middelhavet, der er blevet forøvet af Undervandsbaade mod Handelsskibe, og den Maade, hvorpaa de forskellige Magters Søstridskræfter skal deltage for at muliggøre dette. De Drøftelser, der foretoges, viste, at der paa visse Punkter man forhandles yderligere.

Paa det lukkede Møde skal man være blevet enige om følgende fire Punkter:

1. Patrouilletjeneste Zonevis.
2. Der skal tilbydes Italien en Zone.
3. Den Zone, hvori England og Frankrig skal udøve Kontrol i det vestlige Middelhav.
4. De Zoner, der skal overlades de øvrige Magter i det østlige Middelhav.

Endvidere udsendtes følgende officielle Communiqué:

Konferencen har holdt Møde som Komité og har vedtaget følgende:

- 1) Hver af de repræsenterende Magter skal være ansvarlig for Inspektionen i dens egne Territorialfarvande.
- 2) De repræsenterende Magter skal kunne raadslaa indbyrdes med Samarbejde for Øje.
- 3) Paa de mest befærdede Søveje og efter en nærmere Ruteplan skal Søinspektionen udøves af fransk-britiske Flaadestyrker i Henhold til Overenskomst mellem den franske og den britiske Regering.

Det bliver sikkert vanskeligt at undgaa Konflikter i Fremtiden, men da England og Frankrig er blevet enige om at sende flere Krigsskibe som Kontrol til Middelhavet kan det jo dog være, at den anonyme Pirat og hans Undervandsbaade bliver lidt forsigtigere.

Fra visse Sider hævdes det, at Forholdene for de smaa Landes Skibsfart forværres ved de trufne Aftaler, bl. a. har man taget følgende Eksempel:

Hvis et dansk Skib, der gaar gennem Middelhavet, standses af en Undervandsbaad, der viser Francos Flag, og hvis Undervandsbaaden bjærges Besættningen, vil dette altsaa uden at udsætte sig for den kontrollerende Skibes Indgriben kunne sænke den danske Baad og tilmed kunne gøre det med en vis Beret-

ligelse, idet det jo følger London-Konventionens og Nyon-Protokollens Regler.

Vil med andre Ord de smaa neutrale Landes Skibsfart ikke herefter være snarere daarligere stillet end før?

Til dette Spørgsmaal svarer man fra engelsk Side, at det er af væsentlig teoretisk, men af ringe praktisk Interesse. De engelske Eksperter erklærer nemlig, at det i rum Sø er umuligt for en Undervandsbaad at sikre et Handelsskibs Mandskab, hvilket er en væsentlig Betingelse i London-Konventionen og altsaa ogsaa i Nyon-Protokollen.

Den græske Politiker og højt ansete Folkeretskynlige Politis har aabent diskuteret Spørgsmaalet. Ogsaa han syntes at mene, at det var af mere teoretisk end praktisk Betydning, og udtalte som sin Overbevisning, at med Nyon-Protokollen vil der blive gjort en Ende paa Søroveriet i Middelhavet.

Det vilde blive hilst med almindelig Tilfredshed, hvis dette var Tilfældet.

Hvordan man fra den danske Regerings Side ser paa Spørgsmaalet fremgaar af følgende Udtalelser af Udenrigsminister, Dr. Munch:

— Det er klart, at denne Overenskomst ikke løser alle Spørgsmaal. Man maa utvivlsomt vende tilbage til en Del af dem i Ikke-Interventionskomitéen i London. Med Hensyn til de Skibe, der ledsages af Kontrolofficerer, har vi jo nylig fra dansk Side fornyet vor Henvendelse til Ikke-Interventionskomitéen. Forhaabentlig vil det dog vise sig, at Aftalerne, uanset om de teoretisk er mere eller mindre fuldstændige og utilfredsstillende, vil have den praktiske Følge, at den Art Angreb, som hidtil har medført saa stor Risiko, ophører.

BRITISKE TRAMPSKIBSREDERE

Den britiske Trampskibsfarts Mænd har udarbejdet en Plan om frivilligt Samarbejde under Erhervets egen Kontrol, altsaa uden Regeringens Indblanding. Planen er baseret paa et Forslag, som i Juli godkendtes af et stort Trampredermøde. Den skal tillempes fra og med 1. Januar, forudsat at Rederne for 90 pct.s Vedkommende af den britiske Trampskibstonnage godkender Planen. Hovedpunkterne i den er: Overenskomst om Minimumsfragterne, regulerende Forholdsregler til Forebyggelse af Tonnageoverflod paa forskellige Markeder, Standardform for Certepartier og Bestemmelser vedrørende Hyrerne. Det hele skal overvaages af en administrativ Komité paa 20 Redere, af hvilke fire skal repræsentere Linierederne.

Udenlandske Redere skal indbydes til at deltage. »saa snart Enighed er naaet klart indenfor britisk Skibsfart«. Det ser virkelig ud til, at de britiske Redere vil enes her. Selv Liverpool Rederne, som ellers ofte gaar imod Chamber of Shipping, har godkendt Forslaget.

SEJLADSEN I KINESISKE FARVANDE

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart med-

deler:
Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i Shanghai modtaget Indberetning har den kinesiske Regering udsendt en Deklaration, hvori indskræpes Nødvendigheden af, at Skibe, der kommer i kinesiske Farvande, har de nationale Farver tydeligt paamaalede Skibssiderne.

NORGES REDERFORBUNDS AARSBERETNING

Norges Rederforbunds Aarsberetning for Perioden 1936—Juli 1937 foreligger nu. Det fremgaar af den, at den i Forbundet indmeldte Tonnage var 3,935,648 Brutto Tons pr. 1. Juli i Aar mod 3,637,807 Tons pr. 1. Juli i Fjor. Medlemmernes Antal er 324, hvilket er en Fremgang paa 34 siden i Fjor.

I Beretningen udtales bl. a.:

I det forløbne Tidsrum naaede Konjunkturbølgen ogsaa til Skibsfarten, først til de store Dieselskibe og Tankflaaden, langt senere til de mindre Dampskibe. Verden havde tidligere lært, at Præferencebestemmelser og kæmpemæssige Subsidier selv i meget store Lande ikke formaar at bringe varig Fremgang til den nationale Skibsfart. Det sidste Aar har lært os, at da Konjunkturuomslaget kom, fordi Tilliden og Model vendte tilbage med Livets egen Ret, da var det hele den internationale konkurrencedygtige Skibsfart, som fik Fordelen deraf.

Saaledes som den norske Flaade er, og som den maa være beskæftiget, betyder en Konjunkturbølge ikke, at hvert eneste norsk Skib straks faar en Tillægsforløneste, som svarer til Differencen mellem Bølgens Toprate og sidste Krises Bundrate. Ca. en Tredjedel af den norske Flaade sejler paa time-certeparti. De store Rederier og specielt Ruterederierne arbejder endvidere under langsigtige Kontrakter. De kan derfor kun efterhaanden drage Fordel af Konjunktoren, og fordi de arbejder paa langt Sigt opnaar de sjældent Toprate. Aktieomsætningen paa norske Børser har undertiden givet Indtryk af, at Publikum venter Topfortjeneste af hvert norsk Skib. Saadanne Forventninger er grundløse, men det er maaske alligevel de Skuffelser, der skabes, som efterlader den lidet velvillige Stemning mod Rederne, som ofte mærkes under Diskussionen om Skibsfartens Beskatning eller dens Pligter af anden Art overfor Samfundet.

Opgangen har bragt Lysning for den norske Skibsfart. Det maa haabes, at den varer saa længe, at der kan blive Lejlighed til at betrygge Økonomien overfor Fremtiden. Især mange Dampskibe slider med tunge Forpligtelser fra den lange Krisetid, om end Rederforbundets Gældsordning bragte flere af dem et velkomment Pusterum.

Rederierne har taget Konsekvensen af Opgangen, idet de ikke alene er gaaet med til Hyretillæg under Aarets ordinære Tarifforhandlinger, men ogsaa har indvilget i Hyretillæg til den Gruppe Søfolk, hvis Aftale ikke stod for Revision i Aar.

Samtidig med Fragtopgangen er alle Udgifter steget, ikke blot Hyren, men ogsaa Kosten, Reparationer osv. Det viste sig snart, at Bunkerskontrakterne under en Fragtopgang kun har relativ Værdi. Rederierne fik nemlig Besked om, at ingen Kul kunde faas — medmindre Rederierne gik med til betydelige Pristillæg. Skibspriserne er fløjet op i langt højere Grad end Bygge- og Reparationsprisen. Som under Krigskonjunkturerne har det været de ældre Baade, der er steget mest. Det kommer igen i Form af forøget Formueskat, men bringer ikke en Øres Merindtægt af Driften.

Det ser ud, som om vi skal opleve ogsaa en anden Bølge samtidig med de andre Bølger, nemlig en socialreformativ fra Arbejdskonferencerne i Geneve. Det saa et Øjeblik ud til, at alle Eksperimenter derfra skulde søges fort igennem i Norge i en Haandevending. For norsk Skibsfarts Skyld maa vi imidlertid haabe, at Forslagene bliver set nøje igennem under Hensyn til norsk Skibsfarts Egenart. De Lande, som selv bekoster Reformen gennem kontante Udbetalinger til Skibsfarten, kan vi ikke konkurrere med paa Reform-Omraadet.

Vi er henvist til at ordne os saadan, at Erhvervet

kan leve og trives, eftersom det er Erhvervet selv, der skal betale. Vi maa specielt undgaa Foranstaltninger, som atter rammer Smaaskibene, norsk Skibsfarts Marv og Udspring. Vi er nemlig ved at miste *det* uundværlige Led, vor Skibsfarts Oplygning, som Smaaskibene danner.

Minimumsfragtplanen eksisterer, uagtet de Krav, som fremkaldte den i Juli, og uagtet alle Minimumsfragter forlængst og heldigvis ligger betydeligt under Markedet. Vor Stilling til de hermed sammenhørende Spørgsmaal maa tages under alvorlig Overvejelse. Hos os er Stillingen ikke den samme som i England, nemlig at Spørgsmaalet hænger sammen med Bevilling af Statsstøtte.

Et andet Spørgsmaal af international Rækkevidde er Skibsfarten paa Spanien. Den blev henimod Sæsonens Slutning 1937 afbrudt, fordi Francos Opbringerelse af norske Skibe med Appelsinlast drev Krigspræmien op i prohibitiv Højde. Regeringen var klar til at tage energiske Skridt for at bøde paa denne Situation, men bl. a. fordi Appelsinsæsonen da var ebbet ud, kom vi ikke til nogen Løsning. Spørgsmaalet om Sikring af norsk Skibsfart for den kommende Sæson blev optaget med Udenrigsdepartementet i Juli 1937, og vi har herom været i nøje Forbindelse med Rederiforeningerne i vore Nabolande.

NORDISK TOLDUNION

Den svenske Dir. *Axel Wenner-Gren*, der i disse Dage har skænket ca. 25—30 Mill. sv. Kr. — til *Wenner-Gren-Samfundet*, det nye Nobel-Institut, har, som een af de Opgaver, denne Institution skulde arbejde med, nævnt Undersøgelser vedrørende Mulighederne for en nordisk Toldunion mellem alle de 5 nordiske Lande.

Tanken om en nordisk Toldunion er ikke ny. Den har givet Anledning til mange Drøftelser og mange Undersøgelser. Vanskelighederne er blot, at Forholdene ustandselig skifter, og at de engang konstaterede Resultater meget hurtigt taber i Betydning paa Grund af denne stadige Skiften.

Et stort anlagt Undersøgelingsværk som det, der her er Tale om, kan have sin store Betydning, — navnlig hvis der i Forbindelse hermed skabes Muligheder for i de paagældende nordiske Lande at kunne forvandle Nordens Toldlovgivning til en Enhed.

Men de økonomiske Forskelligheder i de nordiske Lande er overmaade store og afvigende og det spiller selvfølgelig en Rolle, men at det svenske Millionfond har en stor og betydningsfuld Opgave at løse er der ikke Tvivl om.

DEN DANSKE PROTEST MOD »EDITH«S SÆNKNING

Udenrigsministeriet har udsendt den officielle Ordlyd af Protesten mod Ediths Sænkning. Den lyder:

Den danske Gesandt i Lissabon har i Gaar, Mandag, overfor General Francos derværende Repræsentant nedlagt Protest mod Bombardementet og Sænkningen af s.s. »Edith«. Protesten indledes med en Redegørelse for det passerede, baseret paa den af Kaptajnen for Soretten i Esbjerg den 26. August aflagte Forklaring, hvoraf bl. a. fremgik, at Kaptajnen, inden det første Bombardement fandt Sted, ved at lade højse Signalerne: »Jeg er klar til at modtage Signaler efter den internationale Signalebog« og: »Jeg ligger stille« klart havde tilkendegivet, at han var rede til at træde i Forbindelse med Flyvemaskinens Fører og ikke havde til Hensigt at undfly med Skibet.

Noten slutter saaledes: »Det stedfundne Bombardement og den derved foranledigede Sænkning af s.s. »Edith« er, som det fremgaar af det foranstaaende, i Strid med alle Retsgrundsætninger. En Mand af Besætningen er blevet dræbt, danske Statsborgers Liv er blevet udsat for største Fare og danske Værdier gaaet tabt. Dette skænseløse Bombardement blev indledet til Trods for de oven-

for nævnte, paa Skibet rejste Signaler og til Trods for, at Skibet paa det paagældende Tidspunkt var standset.

Under Henvisning til foranstaaende skal jeg, i Overensstemmelse med derom modtagne Instruktioner, herved nedlægge en bestemt Protest mod det ved Bombardementet og Sænkningen af s.s. »Edith« skete Overgreb og udbede mig en Udtalelse om, hvilke Forholdsregler der kan ventes truffet til Undgaaelse af lignende Handlinger i Fremtiden.

Min Regering forbeholder sig derhos at rejse Krav om Erstatning for de Tab og Ulemper, der gennem den nævnte Handling er blevet paaført danske Interesser.

Under Hensyn til, at s.s. »Edith« havde international Kontrolofficer ombord, har Udenrigsministeriet derhos instrueret Danmarks Repræsentant i Ikke-Indblandings-Udvalget om at søge udvirket, at Udvalget genoptager Behandlingen af det i Henhold til Udenrigsministermødet i Helsingfors rejste Spørgsmaal om Beskyttelse af Skibe, der har Kontrolofficer ombord, og at gøre Udvalgets Formand bekendt med den afgivne Protest og anmode ham om at foranledige, at Udvalget støtter Protesten ved en Henvendelse til vedkommende spanske Myndigheder.

ENGLANDS FLAADEBYGNING

Krigen i Østen vil gøre sit til at England fremskynder sin Flaade-Opbygning; i Øjeblikket kan det næppe sende Flaadeforslærkninger til de østlige Farvande.

Japanske Blade forudsiger lige ud, at en fuldstændig engelsk Slagflaade vil være stationeret i Singapore i 1940, og det lyske Marineministerium officielle Maanedsskrift hævder, at fem Slagskibe af Queen Elisabethtypen vil blive sendt til Stillehavet, saa snart Moderniseringen er fuldendt.

I England er man klar over, at de engelske Søstridskræfter i Østen maa forøges, da Englands relative Svaghed i disse Farvande er en af de dybeste Anledninger til den nuværende Situation i Shanghai. Man mener, at Japan vilde optræde paa en ganske anden Maade, hvis det vidste, at England naar som helst skulde kunne sende en Orlogsflaade ud mod Øst for at sætte en stærk Arm bag Ordren.

Manglen paa Slagskibe har hidtil umuliggjort det for England at organisere en Slagflaade til Vagthold i det fjerne Østen. Alle Englands Reserver inden for denne Kategori blev nedskaarne i Overensstemmelse med Washington- og London-Aftalen, og først i Begyndelsen af indeværende Aar genvandt England Retten til at bygge ny Krigsfartøjer. Det vil dog vare tre Aar, inden disse er færdige. For tiden arbejder man paa at modernisere saa mange Enheder, at kun et Dusin Slagskibe er til Disposition, og disse kan man ikke undvære i de europæiske Farvande. Middelhavsflaaden betragtes i Almindelighed som Reserve for Stillehavsflaaden, men Singapore ligger 6000 Sømil fra Malta, og det vilde vare adskillig Tid, inden Forstærkningerne kunde naa frem, selv om det ansaas for tilraadeligt at trække Slagskibene bort fra Middelhavet.

Omstændighederne kan jo imidlertid tvinge England til at holde en hel Slagflaade i det fjerne Øst.

Hvad Amerika vil er stadig usikkert. Men hvad England vil nu, er der ikke Tvivl om.

DANMARKS INDUSTRI-EKSPORT

Danmarks Industri-Eksport i den forløbne Del af indeværende Aar er gaaet stærkt frem.

I Aarets første Halvdel har dens Værdi været 190 Mill. Kr. eller 43 Mill. Kr. mere end i første Halvdel

MEDDELELSER FRA DANSK

Sveriges Tonnage

»Sveriges Skepplista« viser, at den svenske Tonnage pr. 1. Maj 1937 var 1,610,934 Bruttotons, fordelt paa 2,883 Skibe. Dette viser en Nedgang paa 50 Skibe med 57,595 Tons i Sammenligning med Tallene for to Aar siden.

Dampskibenes Antal var pr. 1. Maj 1,049 med en Bruttotonnage paa 920,129 Tons, Motorskibenes 807, med en Tonnage paa 558,873 Bruttotons, Motorsejlerne 916 med 78,447 Bruttotons og Sejlerne 23 med 4,217 Bruttotons.

af 1936, som aller viste en Opgang paa 5 Mill. Kr. i Sammenligning med 1935.

At der under de opadgaaende Verdens-Konjunkturer maatte komme en Stigning, var naturligt nok, men det har virket overraskende, at denne er blevet saa stor, som Tilfældet er, da der jo stadig er mange Afsætnings-Markedet, hvor økonomiske Vanskeligheder og deraf følgende Restriktioner lukker vore Eksportmarkeder ude eller hemmer deres Salg paa følgende Vis.

Industrieksporten i Aarets første Halvdel udgør 28 pCt. af Danmarks samlede Eksport, medens dens Andel heraf i 1910 endnu kun androg 7 pCt.

Indenfor Gruppen Maskinindustri blev Fremgangen paa 11 Mill. Kr. til ialt 46 Mill. Kr. Det er især Eksporten af Cementmaskiner, der er steget betydeligt, men ogsaa Dynamoer og elektriske Motorer, Metalbearbejdningsmaskiner, Køleanlæg og Automobileer udviser større Tal. Diesel- og Baadmotorer er solgt i næsten samme Omfang som i Fjor, nemlig 1101 Tons imod 1075 Tons, men hertil kommer Forøgelsen for denne Gruppe, saavel som for elektriske Styremaskiner, Oliecentrifuger, Køleanlæg o. L., som indgaar i den store Skibseksport.

For Skibe blev Tallet 21,5 Mill. Kr., og vore Værfter ligger alle inde med rigelige Ordre for Levering i det kommende Aar eller længere ud i Fremtiden.

Det maa konstateres med Tilfredshed, at indenfor denne Eksport spiller Skibene altsaa en meget betydelig Rolle.

NEUTRALITETSREGLER FOR NORDEN

Det nordiske Udenrigsministermøde i Stockholm er sluttet. Man har paa Mødet forhandlet om Opstilling af nye nordiske Neutralitetsregler, og der staar nu kun smaa Ting tilbage, før dette vigtige Arbejde kan afsluttes. Militære og folkeretslige sagkyn- dige fra alle skandinaviske Lande har behandlet Spørgsmaalet. Hensynet til Luftkrigen og mulige nye Former for Undervandsbaadskrig har været afgørende.

I Forbindelse hermed kan det have Interesse at citere, hvad »Times« forleden skrev i Anledning af Udenrigsministermødet, henvisende til de strategiske Betydning af Bælter og Sund:

»Tre af dem (af de nordiske Stater) har imødegaaet deres Ansvar paa en iøjnefaldende Maade. Norge, Sverige og Finland, der kun stiler mod at bevare Neutraliteten, har nu bevilget store Summer til Oprustning, bragt deres Vaabenarter i Kontakt med hinanden og bygget Jernbaner.

Danmark, der endnu lider under økonomisk Depression, har med samme Maal for Øje stølet paa Forsynet og holdt sig paa god Fod med sine bedste Kunder. Danmarks standhaftige Pacifisme er af mange af de Skandinaver, der ønsker at se et nærmere militært Samarbejde mellem deres Lande, blevet stillet i Kontrast til dets strategiske Svaghed. Stockholm-Konferencen vil rejse Stemmer, og kraftige Stemmer, paa dette Punkt.«

Hvorvidt disse kraftige Stemmer har ladet sig høre paa Konferencen vides ikke, men derimod, at man endnu i den allerseneste Tid fra socialdemokratisk Side baade i Norge og Sverige er kommen med Udtalelser, der tyder paa, at man vil gaa videre i sine Forsvarskrav.

Som bekendt blev »det hemmelige Diplomati« afskaffet ved Versailles-Traktaten, men aldrig har Hemmelighedsfuldheden været større end nu.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

For Sejlskibenes Vedkommende er det en Halvering siden 1935, hvor der var 45 Skibe med 9,168 Tons.

Det største Antal Skibe fordeler sig i Gruppen mellem 30 og 100 Bruttotons, nemlig 1,465 Skibe med 84,673 Tons. Dernæst kommer Gruppen 100 til 500 Tons med 633 Skibe og 125,838 Tons, medens Gruppen 1,000 til 2,000 Tons kun har 319 Skibe og 462,446 Tons. Sverige har 64 Skibe over 5,000 Tons, og den samlede Bruttotonnage for denne Gruppe er 460,205.

Oversigt

over Antallet af Skibe og Tonnagemængde, fordelt efter Nationalitet, indgaet til Rotterdam i August Maaned 1937, samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A.	12	39,989	13	—
Belgien	—	—	—	1
Brasilien	2	7,934	2	—
Danzig	1	357	2	—
Danmark	16	40,659	10	4
Tyskland	331	502,461	280	34
Estland	7	5,303	5	—
Finland	17	21,879	12	2
Frankrig	61	90,462	56	6
Grækenland	26	59,601	23	5
Storbritannien	207	373,785	162	31
Italien	41	124,329	41	—
Yugoslavien	10	21,382	10	—
Japan	7	36,481	5	1
Lettland	5	7,504	2	1
Litauen	3	614	2	1
Nederlandene	329	412,759	231	57
Norge	74	164,785	47	17
Panama	3	17,674	2	1
Polen	7	4,628	4	2
Portugal	5	13,412	4	1
Rusland	6	8,705	—	1
Spanien	1	3,897	—	—
Island	1	428	1	—
Sverige	76	74,638	58	15
Ialt	1,248	2,033,666	976	181

Ialt afgaet: 1,157 Skibe.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i August 1937

I August ankom til Rotterdam 809 Skibe (August 1936: 682 Skibe) med Ladninger og afgik 765 Skibe (August 1936: 652 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Aug. 1937	Aug. 1936
Erts	141	94
Korn	57	34
Trælast	55	74
Jordolie	42	28
Kul	44	31
Andre Ladninger	60	67

Ialt ankom med mindre Liniebaade 289 (248) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i August 1936) og med større Liniebaade 121 (106). Yderligere ankom 399 (328) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 267 (272) mindre Liniebaade, 82 (80) større Liniebaade og 416 (300) Trampskibe, heraf 238 (161) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 42 (52) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 11 (32) Skibe til Rotterdam og 40 (41) Skibe til Schiedam.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i August 1937

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 8 Maaned af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1936, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	10,473	17,691,530	9,410	15,693,957
1936	9,073	15,254,303	8,246	13,510,711
Forskæl	+1,400	+2,437,227	+1,164	+2,183,246
	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	12,135	13,247,232	8,009	13,526,777
1936	10,882	12,961,864	7,462	12,297,230
Forskæl	+1,253	+285,368	+547	+1,229,547

I Tidsrummet Januar/August 1937 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 4,164,753 Tons og 2,167,180 Tons større end til Antwerpen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFET

Krigsforsikringen for Søfolk

De højst urolige Forhold i Middelhavet og Østen giver Anledning til en Række Spørgsmaal blandt danske Søfolks Paarørende. Sejlsads under Krigsforhold er jo en farlig Sag. Hvilke Erstatninger er sikret Søfolkene og deres Paarørende, hvis en Ulykke rammer et dansk Skib?

For Offieerernes Vedkommende stiller Sagen sig saaledes, at deres Pensionsforsikring gælder uden Forbehold. Bliver en dansk Kaptajn, Styrmand, Maskinmester eller Radiotelegrafist Invalid som Følge af en Krigsbegivenhed, eller en hvilken som helst anden Begivenhed, der rammer et dansk Skib, træder den med Pensionsforsikringen forbundne Invalidforsikring i Kraft.

Mandskabet paa de danske Skibe er dækket af den lovpflichtige Ulykkesforsikring, der, som man vil huske, nyligt blev betydeligt udvidet netop med Henblik paa Krigsbegivenheder. Erstatningerne, der udredes, varieres efter den Forsikredes Aarsindtægt, med et Maksimum paa 2.100 Kr.

Hertil kommer imidlertid meget betydelige Tillæg, hvis den indtrufne Ulykke skyldes en Krigsbegivenhed. I første Række er der Tale om et Tillæg paa 1000 Kr., og herover ydes der et Beløb paa ca. 10,000 Kr. ved fuld Invaliditet.

Søfolks Enker er ligeledes sikret en betydelig Erstatning for Tab af Forsorger ved Krigsulykker, og her svinger Beløbet noget efter Antallet af uforsørgede Børn.

»Sonja Mærsk« ankommet til Set. Johns

Damperen »Sonja Mærsk« er ankommet til Set. Johns, Newfoundland, bugseret af »Zwarte Zee«. Damperen er læk, og »Zwarte Zee« har maattet anbringe en Pumpe i dens Maskinrum; paa den Maade er Vandet under Kontrol. En Dykker vil undersøge Skaden.

En Motogalease for 50 Kr.

Paa Dommerkontoret i Korsør fandt forleden en Tvangsauktion Sted over Motogaleasen »Minna« af Thisted, tilh. Olaf Olsen, Hasseris, Aalborg, efter Begæring af Lillese Skibsværft, som havde 2,886 Kr. til Gode hos Galeasens Ejer for Reparation m. v.

Paa Værftets Vegne bød Sagførerfuldmægtig Ammendrup — 50 Kr. for Galeasen, og da der ikke faldt andre Bud, fik han »Minna« tilslaaet.

Men til de 50 Kr. kommer altsaa de 2,886 Kr., saaledes at Galeasen endeligt kommer til at staa Værftet i 2.936 Kroner.

Kapitaludvidelse i de A. P. Møllerske Rederier

De to store A. P. Møllerske Rederier, Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912, har besluttet at udvide Kapitalerne. Der er udsendt følgende officielle Meddelelse herom:

»For at bringe Aktiekapitalerne i noget bedre Forhold til Bedrifternes Størrelse har Bestyrelsen i Dampskibsselskabet Svendborg, Akts., og Bestyrelsen i Dampskibsselskabet af 1912, Akts., ifølge den i Statutterne givne Bemyndigelse besluttet at forhøje Selskabernes Aktiekapital med 50 pCt.

Emissionskursen er fastsat til 106 pCt. inkl. Kupon for indeværende Aar. Tegning forbeholdes de gamle Aktionærer. Aktierne skal betales kontant den 30. September. Nærmere Udbydelse vil finde Sted.»

Dampskibsselskabet »Svendborg« blev stiftet 1904 med en Kapital paa 150,000 Kr., som to Aar senere udvidedes til 325,000 Kr. og yderligere i 1910 ved en offentlig Tegning til 460,000 Kr. I 1916 forøgedes Kapitalen paany, denne Gang med 460,000 Kr. Friaktier til 920,000. Siden er der i to Tempi udvidet til den nuværende Aktiekapital 2,760,000 Kr.

Selskabet gav i Aarene 1933—1935 15 pCt. Dividende. I Fjor blev der desuden givet 5 pCt. Bonus.

»Dampskibsselskabet af 1912« blev, som Navnet angiver, stiftet i 1912, oprindeligt med en 50,000 Kroners Aktiekapital, som ligeledes successive udvidedes til den nuværende Størrelse, 4 Mill. Kr.; heraf er 800,000 Friaktier, udstedt i 1918. Ligesom »Dampskibsselskabet Svendborg« har »1912« i Aarene 1933—35 givet 15 pCt. Udbytte. Sidste Aar blev der foruden de 15 pCt. ogsaa udbetalt 5 pCt. Bonus.

»Dunalith« skal bygge Kyndby-Værkets Havn

Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs-Aktieselskab meddeler, at man har overdraget til Aktieselskabet »Dunalith«, at bygge Havneanlægget til Isefjordværket. Anlægssummen er paa 946,200 Kr. og Arbejdet paabegyndes straks.

Det projekterede Elektricitetsværk ved Kyndby Strand skal som bekendt forsyne Størstedelen af Sjælland med Strøm. Hele Projektet, inklusive Kulhavnen, er anslaaet til ca. 20 Mill. Kr.

Byggearbejdet paa selve Værket vil dog næppe blive udbudt før næste Aar, selv om Havnearbejdet sættes i Gang i denne Uge. Der er nemlig endnu en Række tekniske Spørgsmaal, som ikke er afklaret.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Ogsaa i den forløbne Uge har Efterspørgslen paa Fragtmarkedet været tilfredsstillende, og specielt for de oversøiske Markeders Vedkommende er Forholdene nærmest af en boomagtig Karakter. Mand og Mand imellem drøftes det naturligvis indenfor Shippingkredse, hvortil længe den nuværende Udvikling kan fortsættes, og man hører ofte den Opfattelse fremsat, at det hele en skønne Dag vil ramle sammen som et Korthus, hvorimod andre, og disse er vi tilbøjelig til at give Ret, mener at Fragtmarkedet i hvert Fald i det første Aars Tid fortsat vil være tilfredsstillende for Rederne. Dels er de europæiske Raastoflagre utvivlsomt stærkt formindskede under den langvarige Depression, hvilket i sig selv har skabt en naturlig Efterspørgsel efter Raamaterialer, dels har den voldsomme Oprustning, der finder Sted i praktisk talt alle europæiske Lande, medført en kæmpemæssig Expansion i Efterspørgslen for Tonnage til Transport af Malm, Kul, o. s. v., og endelig har Forholdene i Skibshygningsindustrien udviklet sig saaledes, at denne Industris Priser for Nybygninger ligger paa et Niveau, der har til Forudsætning, at en rentabel Kapitalinvestering i Nybygninger maa baseres paa et Fragtmarked som det nuværende, ikke et enkelt, men en Række Aar frem i Tiden. Enkelte Redere er naturligvis altid Optimister, men den langvarige Depression, der begyndte i 1929/1930, har dog belært Størstedelen af Rederne om, at overdreven Nykontrahering meget let kan give Bagslag, og faktisk er Nykontraheringen i Øjeblikket indskrænket til Specialskibe, der normalt ikke konkurrerer paa det aabne Hav.

River Plate Markedet har været meget fast, og i Tirsdags sluttedes der til den nye Rekordrate af 37/3d n.a. San Lorenzo til Mersey. Efterspørgslen efter September/Oktobre Tonnage er meget livlig, og de enkelte Baade, der endnu ligger usluttede i denne Position, holder sig tilbage i Haab om yderligere Stigning i Raten.

Ogsaa de øvrige Kornmarkeder har været særdeles livlige. Montreal betalte ligeledes i Tirsdags 4/1 1/2d til p.p.U.K., hvilket er en Forbedring paa 7 1/2d i den forløbne Uge. Da der kun er faa disponible Skibe, og Rederne holder disse i meget høje Rater, er der Haab om yderligere Stigning. Russisk Sortehav har ligeledes været meget aktivt. Sidst betalte Rate er 26/- til Antwerpen eller Rotterdam, men selv til denne høje Rate er Rederne meget reserverede, og Befragterne har derfor været tvungne til at interessere sig for Tonnage

paa Timecharterbasis, og har saadan Forretning fundet Sted til 10/-, Levering Middelhavet, Tilbagelevering U.K. Continent via Sortehavet. Australien har laget en Del Baade for Oktober/November Lastning paa Basis af 15/- Præmie, men dette Tillæg tilfredsstiller ikke længer Rederne, der nu forlanger 17/5d Præmie.

Fra Northern Range er sluttet flere Baade for Scrap til U.K. til 25/6d, men handy Tonnage kan utvivlsomt nu opnaa 26/-, Basis U.K., 1/- ekstra for Losning Gdynia.

Sukkermarkedet fra Cuba ligger uforandret i omkring 27/- à 27/6d, men disse Rater har ikke Interesse for Rederne, hvis Ideer ligger 1/- à 2/- højere.

Pacifickysten er stadig fast, hvad angaar Forretning til Europa. British Columbia/p.p.U.K. er igen sluttet til 47/6d paa f.i.o. Terms, og iøvrigt er sluttet en enkelt Baad paa 510.000 Balefod til Australien til £14.000.— Lumpsum.

Østens Markeder er meget faste. Soyabønner er sidst sluttet til 49/- for Oktober/November/December, men senere har Befragterne budt 50/- uden at finde Reflekteranter. Saigon Ris er sluttet til den høje Rate af 52/- og Efterspørgslen fortsættes uforandret. Redernes Ideer ligger dog nu højere, og det synes, som om Befragterne skal have et Pusterum, før de er villige til at betale de højere Rater, der nu forlanges. De indiske Markeder er noget roligere. Prisniveauet er dog i det store hele uforandret.

Hvad de europæiske Markeder angaar, saa har vi ovenfor omtalt Kornfarten fra Sortehavet til Continent/U.K. Russerne har iøvrigt sluttet Tonnage for Kul fra Sortehavet til Staterne til 24/-, hvilket kan gentages, og for Erts fra Poti til Northern Range til 25/-. Middelhavet/hjem er i det store hele uforandret. Alexandria/Hull har betalt 21/6d for Oktober/November. Jordnødder er sluttet for Gambialastning til Antwerpen, 52/-, første Halvdel Oktober.

Heller ikke Trælastmarkederne viser Forandring af større Betydning. Den ventede Efteraarsaktivitet har endnu ikke vist sig, og Rateniveauet er derfor i det store hele uden større Udsving.

Paa Timechartermarkedet er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage. Befragterne udviser dog ingen større Forsigtighed og synes ikke slet saa villige til at gaa ind paa de højere Rater, som Rederne forlanger, i hvert Fald ikke naar det drejer sig om meget lange Perioder.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i August Maaned 1937

Danske	2,265	437,649
Svenske	401	87,732
Norske	31	68,107
Tyske	122	47,897
Engelske	40	149,535
Franske	2	8,990
Finske	39	32,327
Hollandske	35	18,904
Belgiske	1	1,093
Letlandske	3	3,792
Estlandske	9	4,590
Islandske	4	3,539
Amerikanske	7	21,067
Spanske	1	1,451
Polske	6	41,717
	2,966	932,290

Omkring Kulsituationen

Sir Alfred Faulkner, det britiske Grubedepartementets Kulindustri-Ekspert, har i disse Dage været i København og holdt Møde med den danske Kulkomité; København er den sidste Station paa hans skandinaviske Rundrejse. Han har erklæret, at hans Rejse ikke til Formaal har officielle Forhandlinger i de nordiske Lande, men at han

blot har Lyst til at erfare lidt om de nordiske Kulimportørers Tanker og Ønsker.

Sir Alfred har fremhævet som betydningsfuldt, at den engelske Grubeminister, Captain H. Crookshank den 26. Juli i Aar i Parlamentet har forsikret, at Hans Majestæts britiske Regering til Fulde værdsætter de Anstrengelser, som de nordiske Lande har gjort sig for at opfylde Kulimportbestemmelserne. De britiske Kuleeksportører vil ogsaa paa deres Side gøre alt for, at deres Aftagere kan faa rimelige Ønsker opfyldt.

»Lexa Mærsk« er solgt

A. P. Møllers Damper »Lexa Mærsk« er blevet solgt til Skibsreder Fischer-Nielsen, Dampskibsselskabet »Draco«.

»Lexa Mærsk« er bygget i 1914 paa Københavns Flydedok og Skibsværft og laster 1,220 Tons d.w., medens Brutto-tonnagen er paa 900 Tons. Saa snart Bundbesigtigelsen er til Ende, gaar Skibet for sin nye Reder til Østersøhavnene for at indlade Træ til England.

Skibsreder Fischer-Nielsen solgte for et halvt Aars Tid siden den ene af sine to Dampere, »Reval«, som nu erstattes af »Lexas Mærsk«.

Nyt Skib

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri bestilt et nyt Fragt-Dieselmotorskib til Levering i sidste Halvdel af 1938.

Det nye Skib bliver i det væsentlige af samme Størrelse og Type som Motorskibet »Normandiet«, som Rederiet i 1935 fik bygget paa Nakskov Skibsværft, og som laster ca. 5,800 Tons d.w. og har en Maskinkraft paa 2,100 indicerede HK. Maskineriet til det nye Skib bliver af B. & W. nyeste Type og skal — ligesom selve Skibet — bygges paa Værftet i Helsingør efter Licens fra B. & W.

Med denne Nybygning vil Det Dansk-Franske Dampskibsselskab komme til at raade over 5 moderne udstyrede Fragt-Dieselmotorskibe, der alle har omtrent samme Størrelse. De fire tidligere er »Irland«, bygget 1927, »Bretagne« 1928, »Bornholm« 1930, »Normandiet« 1935. De tre førstnævnte er bygget paa Burmeister & Wains Værft, medens »Normandiet«, som nævnt er bygget paa Nakskov Skibsværft.

Selskabet har desuden fem Dampskibe: »Estland« og »Skaane« paa henholdsvis 1,800 og 1,700 d.w. bygget paa Aalborg Skibsværft 1918 og 1919, »Lifland«, der er bygget paa Odense Staalskibsværft 1920 og laster 3,500 d.w., samt »Grønland« og »Halland«, der hver laster 1,800 Tons og er bygget henholdsvis 1923 og 1924 paa Howalls-værke i Kiel.

Direktionsskifte i Alfred Olsen & Co.

Aktieselskabet Alfred Olsen & Co. har udsendt Meddelelse om, at Bestyrelsens Formand, Grosserer Alfred Olsen, fratræder den daglige Ledelse af Selskabet i Anledning af, at han har overtaget Gulf Oil Corporations Interesser i hele Skandinavien.

Den daglige Ledelse af Aktieselskabet overtages herefter af Ingeniør, cand. polyt. J. P. H. Ørs, der samtidig er udnævnt til Direktør. Grosserer Alfred Olsen, der er Medlem af Bestyrelsen for Svenska Aktiebolaget Alfred Olsen & Co., indtræder endvidere i Bestyrelsen for Svenska Gulf Oil Co. samt Finska Gulf Oil Co.

Grunden til den trufne Direktionsordning er Alfred Olsens Overtagelse af »Nafta«-Selskaberne. Da Sovjetrusland for et Aars Tid siden trak sig tilbage fra det skandinaviske Marked, blev de danske Anlæg solgt til Alfred Olsen, hvilket bl. a. førte til Bygningen af det store Ocean-Tankanlæg paa »Prøvestenen«.

I Foraaret blev »Nafta«-Virksomheden i Finland og Sverige solgt til Gulf Oil Corporation. Interesserne samledes herefter i henholdsvis Finska Gulf Oil Co. og Svenska Gulf Oil Co. Varetagelsen af disse Selskabers Interesser blev overdraget til Grosserer Alfred Olsen, som herefter samler alle Traade fra de tidligere »Nafta«-Organisationer i sin Haand.

Den nye Direktør i Alfred Olsen & Co., J. P. H. Ørs, blev knyttet til Selskabet i 1923 som Ingeniør. Ved sin Udnævnelse til administrerende Direktør beklædte han den forøvrigt meget krævende Stilling som Selskabets Chef-Ingeniør. I denne Egenskab har han bl. a. ledet Opførelsen af de store Tankanlæg paa »Prøvestenen«, og i Sommer har han forestaaet tilsvarende Tankbygningsarbejder i Finland.

Umiddelbart forinden Udnævnelsen vendte Ingeniør Ørs netop hjem fra Finland. Finska Gulf Oil Co. har to Ocean-Tankanlæg — i Helsingfors og Åbo — under Opførelse. Tankene faar hver for sig en Kapacitet af 6 Mill. Liter og kommer naturligvis til at staa Selskabet i Millionbeløb. Arbejdet skal være færdigt i Løbet af Efteraaret, saa de første Gang kan fyldes, inden Isen lukker Farvandet. Til Foraaret begynder Selskabet at opføre en tilsvarende Ocean-tank i Wiborg.

Hoved-Entreprenøren er Aalborg Skibsværft, som ogsaa byggede Alfred Olsens Anlæg paa »Prøvestenen«.

»Kronprins Olav«

Kronprins Olav, D. F. D. S.s Nybygning til København—Oslo Ruten, søsattes Torsdag fra Helsingør Skibsværft. Skibet vil derefter blive monteret, og man regner med at have det i Fart i Begyndelsen af December — hvorefter Rejsen København—Oslo kan fortages paa 16 Timer. Det er af stor Betydning for den søværts Forbindelse mellem Norge og Danmark.

Norges Gesandt, Minister Esmarchs Datter, Frk. Vera Esmarch, døbte »Kronpris Olav« ved Højtideligheden i Helsingør.

Svenske Turister

Konsul Harry Trapp, der er Chef for Göteborg—Frederikshavn-Ruten, har sammen med Kontorchef Ture Andersson gæstet en Række jydsk Byer og Badesteder. Under sin Rejse har man søgt at faa danske Turister til Sverige, som efter at »Kronprinsessan Ingrid« er indsat paa Ruten tværs over Kattegat i stort Omfang har bidraget til Aarets gode Turistbesøg i Jylland.

Vi har søgt at finde nye Steder, udtalte Konsul Trapp, som kan have Svenskerne Interesse, naar de kommer over til Jylland. Vi har udset en Række Pladser, som kan indgaa i Propagandaen.

Göteborg—Frederikshavn-Ruten har været aldeles overraskende. Vi har haft mere end 2000 flere rejsende i August med »Sessan« end i August 1936. Og nu i September kommer der 750 svenske Børn paa Skolerejse til Jylland. Strømmen den anden Vej kunde godt være lidt større. Aalborg skal have den Kompliment, at den har forstaaet at gribe Turistsagen rigtig an.

M/S »Erria« paa Prøvetur efter Ombygning

Efter endt Ombygning ved A/S Nakskov Skibsværft, hvor der er blevet installeret større Sabroe Køleanlæg, var m.s. »Erria« paa Prøvetur i Mandags.

Verdensrekord for Olieproduktionen

Olieimporten i 14 af de betydende olieimporterende Lande er i 1. Halvaar steget med 10 pCt. sammenlignet med tilsvarende Periode i Fjor. Blandt de Stater, der er taget med i denne Forbindelse, nævnes det, at Englands Olieimport er steget med 7,8 pCt., at Stigningen i Norge — bl. a. naturligvis til Brug i Norges meget store Flaade af Motorskibe — er steget med 37 pCt., og at Stigningen for Italiens Vedkommende, hvor naturligvis Sanktionernes Eksistens i første Halvaar i Fjor spiller stærkt ind, er 44 Procent.

Samtidig foreligger der i den engelske Presse Meddelelse om, at den nye Præsident for Standard Oil, Mr. Farish, der for nylig har været i London, er bleven interviewet der og har udtalt sig meget optimistisk om Olieindustriens Fremtid. Mr. Farish regner med, at Verdensforbruget af Olie — deri indbefattet baade Raolie, Benzin og Petroleum — i 1937 skal vise en Stigning paa ca. 10 pCt. mod i Fjor 9,6 pCt. Han regner med, at Produktionen af Olie i Aar skal sætte ny Verdensrekord, med en Produktion paa ca. 2 Milliarder barrels, hver paa ca. 191 Liter Olie. Stigningen vil efter Mr. Farish's Udtalelser være saaledes, at der pr. Dag skulde ske en Produktionsstigning for samtlige Verdensolieproducerende Lande paa ca. 575,000 barrels, og af denne Stigning falder de ca. 400,000 barrels pr. Dag alene paa Amerika.

Skibssalg

Dampskibsselskabet »Haga« har solgt sin Damper »Poul Møller«, stor 430 Tons d.w., til Dampskibsselskabet Trio, København (H. Svenningsen).

Beretning

Der er udsendt Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1. April 1936 til den 31. Marts 1937, og udarbejdet af Marineministeriet. Det hedder bl. a. i den:

Den 31. Marts 1937 fandtes under Redningsvæsenet ialt 57 Redningsstationer og 5 Bistationer.

Af Redningsstationerne er 37 Baad- og Raketstationer (35 i Jylland med tilhørende Øer og 2 paa Bornholm), 8 Baadstationer (6 i Jylland med tilhørende Øer, 1 paa Moen og 1 paa Følster) samt 12 Raketstationer (5 i Jylland, 1 paa Sjælland, 1 paa Moen, 4 paa Bornholm og 1 paa Christiansø). Af Bistationerne er 3 forsynet med Roredningsbaade og 2 med Motorredningsbaade.

Ved Hundested er der desuden stationeret en almindelig Redningsbaad, som betjenes af de stedlige Fiskere. Endvidere er der ved Tisvildeleje og Havrvig henlagt Raket-Redningsmateriel til Brug ved indtræffende Strandinger, og ved Sjællands-Odde er en Motorfiskerbaad med dens Ejer som Fører til Raadighed ved mulige Redningsforelagender.

Endelig er der paa Enesgaard Nord for Hasle ved Johns Kapel anbragt et mindre Oplag af Liner, Stænger, Lygter m. m. til Brug i Strandingsstilfælde, og ved Gedser er særlig med mulige Redningsforelagender paa Rødsand for Øje, stationeret en Pram til Anvendelse i Forbindelse med Motorredningsbaaden.

Roredningsbaadenes Antal er 37, hvoraf 26 er stationeret paa Jyllands Kyster, 2 paa Fanø, 1 paa Manø, 2 paa Romø, 1 paa Læsø, 1 paa Anholt og 1 ved Hundested. Paa Bornholm findes 2 Roredningsbaade, henholdsvis ved Ronne og Snogebæk.

Endvidere henstaar paa Holmen i Roredningsbaad som Reservecbaad.

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet har i Finansaaaret 1936—37 andraget 731,017 Kr. 22 Øre.

»Skjelbred« søsat fra Burmeister & Wain

Fra Burmeister & Wains Værft paa Refshaleen søsattes forleden et Dieselmotor-Fragtskib, som bygges for Regning Skjelbreds Rederi A/S, Kristianssand S.

Skibet bygges til Det norske Veritas' Klasse I.A.1 og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende: 415' 0" × 56' 0" × 37' 6" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8800 Tons d.w. Det forsynes med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der skal kunne

udvikle ca. 5500 I.H.K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Rederiet var repræsenteret ved Konsul Kr. Knudsen. Skibsrederne Oluf S. Knudsen og Herlof Andersen samt Skibets Fører, Kaptajn Bugge. Tilstede var endvidere A/S Burmeister & Wains Direktion samt Værftets Ingeniører m. fl. Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbles af Frk. Else Marie Knudsen, fik Navnet »Skjellbred«.

»Peder Wessel« faar Maskinhavari

Jyllandsfærgen »Peter Wessel« kom Søndag til Sandefjord. Den havde ud for Skagens Fyr faaet Maskinskade, og den ene Maskine var sal ud af Funktion, og den gik derfor ind til Sandefjord, hvor der er et mekanisk Værksted. Ved Undersøgelsen viste det sig, at det var et Stempel i Kølepumpen, der var beskadiget.

Bestyrelsen meddeler, at da de nødvendige Reservedele til »Peter Wessel« ikke kan skaffes før om ca. 10 Dage, har Bestyrelsen besluttet at indstille Farten straks; den skulde ellers have været indstillet i Slutningen af Maanednen. »Peter Wessel« vil nu gaa til Aalborg for at blive lagt op for Vinteren.

PERSONALIA

Kaptajn H. V. Bang 80 Aar

Kaptajn H. V. Bang, en af dansk Søfarts kendte Mænd, fyldte 15. September 80 Aar.

Kaptajn Bang, der er af gammel Sømandsslægt, kom til Søs som 16 Aars Dreng og for paa de store Have, indtil han i 1876 vendte tilbage for at tage sin Styrmands-eksamen. I tre Aar sejlede Bang som Styrmand paa mange Ruter, men kom allerede som 22-aarig ung Mand i Grønlandsk Handels Tjeneste, og det blev i Grønlandsfarten, han kom til at øve sit Livs store Indsats paa Søen. Bang var en uforfærdet og meget dygtig Skipper i den vanskelige Sejlads, og i de mange Aar har han ført talrige Ekspeditioner til baade Øst- og Vestgrønland. Paa disse ofte meget haarde Ture erhvervede han sig mange Venner blandt Ekspeditionsdeltagerne, ligesom han var meget afholdt blandt Koloniernes Embedsmænd.

Indenfor Grønlands Styrelse og Grønlandsk Handel skable han Respekt om sit Navn, og han blev meget ofte taget med paa Raad i de vanskelige Besejlingspørgsmaal.

Indenfor sin Stand er Kaptajn Bang højt ansat, og en lang Række Tillidshverv har han maattet bekvæde i Tidernes Løb. I mange Perioder har han været Medlem af den alm. danske Skibsførerforenings Bestyrelse og var fra 1909—13 dens Formand. I en Række Aar var han Delegeret i Fællesrepræsentationen for Danske Skibsofficerer, Formand for Fællesraadet for Danmarks nautiske Foreninger, Formand for Det grønlandske Selskab, Medlem af Østgrønlandskomiteen af 1924 og Medlem af Bestyrelsen for Unge Hjelperes Forbund.

70 Aar

Samme Dag som Østasiatisk Kompagnis Leder fyldte 85 Aar, fejrede en af dets tidligere kendte Mænd, Skibsinspektør, Kaptajn Carl Jensen sin 70 Aars Fødselsdag. Han blev knyttet til Ø. K. kort efter Kompagniets Start og førte efterhaanden flere af dets nyeste og største Skibe. Han var ofte Fører, naar Elatsraad Andersen rejste, og han har i Tidens Løb haft mange andre prominente Passagerer. I 1909 var han Kaptajn paa Damperen »St. Croix«, der førte Prins Valdemar og Søner til Østen. Han var ikke alene en fremragende Navigator, men ogsaa en elskværdig Vært.

I 1916 forlod Kaptajn Jensen Søen for at blive Skibsinspektør i Kompagniet. I 1926 trak han sig tilbage fra Skibsinspektørposten.

Jubilæer

Den 13. September fejrede to af Det Forenedes vel-tjente Maskinmestre Jubilæum, idet det var 25 Aar siden, at de begge ansattes som Maskinassistenter i Amerika-Damperen »Hellig Olav«. De to Mestre er S. G. Strøm og Chr. V. Jensen.

Strøm, der er født i Svendborg og er 46 Aar gammel, blev Undermester i 1915 og er nu ansat i Damperen »Rita« som 2. Mester.

Chr. Jensen blev Undermester i 1917 og sejler nu som 2. Mester.

POSITIONSLISTE PR. 15. SEPTEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Riga 12.9.
 s.s. *Aarø*, Teilman-Thomsen, ank. Leningrad 13.9.
 s.s. *Aarø* ank. Lissabon 20.8.
 s.s. *Aase* ank. Helsingfors 31.8.
 m.l. *Aase Mærsk* ank. Port Said 2.9.
 s.s. *Absalon* ank. Antwerpen 3.9.
 m.s. *African Reefer* ank. Rio 10.9.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 3.9. til Aden hjg.
 s.s. *Agnete* ank. Kleipeda 1.9.
 s.s. *Agnete Mærsk* ank. Manchester 9.9.
 s.s. *Alabama* ank. B. Aires 13.9.
 s.s. *Alf* afg. Methil 7.9.
 s.s. *Alfa* ank. Aalborg 12.9.
 s.s. *Algarve* afg. Algier 13.9. til Tunis.
 m.s. *Almena* afg. New York 2.9. til Puerto Plate.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Le Havre 13.9. til London. hjg.
 s.s. *Alssund*, Andersen, pass. Hollenau 12.9. p. R. t. Gdynia.
 m.s. *American Reefer* pass. Flores 8.9.
 m.s. *Amerika*, Dahl, afg. St. Thomas 2.9. til London hjg.
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Willemstad 1.9.
 m.s. *Anna Mærsk* afg. Hongkong 31.8.
 s.s. *Anna* afg. Vejle 15.9.
 m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Shimonoseki 3.9. udg.
 s.s. *Anne* pass. Dunnet Hd. 29.8. p. R. t. St. Johns.
 m.s. *Argentina* afg. B. Aires 27.8. til Madeira.
 m.s. *Arizona* ank. Oslo 14.9.
 s.s. *Arnold Mærsk* afg. Louisburg N.S. 3.9.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Saigon 10.9.
 m.s. *Asia*, Andersen, afg. San Francisco 19.8. til Moji.
 s.s. *Asko*, Hansen, ank. Leningrad 5.9.
 s.s. *Aslaug* afg. Alexandria 3.9. til Jaffa.
 m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Shimonoseki 1.9.
 s.s. *Astra* ank. Archangel 6.9.
 s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Kbhvn. 12.9. til Gdynia.
 m.s. *Australian Reefer* afg. Basse Terre 8.9.
 m.s. *Australien*, Hansen, afg. Shimonoseki 5.9. til Portland udg.
 s.s. *Avance* pass. Helsingør 7.9. nordg.

B

s.s. *Belgien* afg. Kbhvn. 8.9.
 m.l. *Bente Mærsk* pass. Balboa 28.8.
 s.s. *Bergenhuis* afg. Kbhvn. 14.9. til Stettin.
 s.s. *Bertha* ank. Danzig 3.9.
 s.s. *Bes* pass. Skagen 13.9.
 s.s. *Betty Mærsk* afg. Swansea 27.8.

s.s. *Betty* pass. Gibraltar 14.9.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Lødingen 11.9. p. R. t. Amsterdam.
 s.s. *Birgitte* pass. Helsingør 2.9. p. R. t. Stettin.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Caen 8.9.
 s.s. *Bodil* afg. Riga 14.9.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Køge 11.9.
 m.s. *Borigia*, Væring, pass. Perim 14.9. p. R. t. Suez hjg.
 m.s. *Bornholm*, H.-Petersen, afg. V. Constitution 8.9.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 11.9. til Danzig.
 s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 28.8. til River Plate.
 m.s. *Brazilian Reefer* ank. Portland 23.8.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Casablanca 11.9.
 s.s. *Britta* pass. Dungeness 13.9.
 s.s. *Broholm* ank. Alexandria 11.9.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 45, 50 Gr. N., 47, 23 Gr. W. 19.9. p. R. t. London.
 s.s. *Brynhild* ank. Aalborg 7.9. for Dokning.

C

m.s. *Canadian Reefer* pass. Dungeness 15.9.
 m.s. *California* afg. Rio 4.9. til Kbh.
 m.s. *Canada*, Borch, afg. St. Thomas 13.9. til Kingston udg.
 s.s. *Carmen* ank. Pargas 11.9.
 m.l. *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 2.9. til Amsterdam.
 s.s. *Charkow* ank. Dunkirk 10.9.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Los Angeles 18.8.
 m.s. *Chilean Reefer* pass. Cap Verde 11.9.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Falmouth 13.9. hjg.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Montreal 18.9.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. N. Vaterweeg 10.9. til Balthurst.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Rio de Janeiro 5.9. til Rosario.
 s.s. *Christiansborg* ank. La Guaria 11.9.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Nordenham 12.9.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Aarhus 11.9.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Kbhvn. 8.9. til Gedser.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, forv. afg. Auckland 13.9.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. London 10.9.
 s.s. *Cyril*, Rasmussen, ank. Archangelsk 11.9.

D

s.s. *Dagmar Clausen* pass. Skagen 1.9. vestg.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *Dagmar* ank. Lorient 13.9.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Kbhvn. 10.9. til Burntisland.
 m.s. *Danmark* ligger i North Shields.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Ølandsrev 12.9. p. R. t. Wiborg udg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14.9.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	453,25	AMSTERDAM.....	249,55
BERLIN.....	181,70	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	16,30	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,25	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜNICH.....	104,15	PRAG.....	15,95
ROM.....	24,05	WARSAWA.....	86,00

s.s. *Delaware* afg. New York 8.9. til Oslo.
s.s. *Dorrit* ank. Pertusola 14.9.

E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Skagen 9.9. vestg.
s.s. *Ebro* afg. Algier 12.9. til Lissabon.
s.s. *Edv. Nissen* ank. Antwerpen 21.8.
s.s. *Effie Mærsk* ank. Boness 2.9.
s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. forv. 14.9. til Aarhus.
m.s. *Egyptian Reefer* afg. Haifa 10.9.
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Curacao 30.8.
s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Archangelsk 6.9.
s.s. *Elisabeth* pass. Kbhvn. 7.9.
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Ridham Dock 31.8.
s.s. *Ellen* afg. Yxpila 4.9
s.s. *Ellensborg* ank. Horsens 14.9.
s.s. *Else* afg. Gefle 14.9.
s.s. *Emanuel*, Christensen, pass. Tromsø 14.9. p. R. t. Boston, Lincolnshire.
m.l. *Emma Mærsk* afg. Port Arthur 27.8.
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Redham Dock 27.8.
s.s. *Energi*, Jørgensen, pass. Lødingen 12.9. p. R. t. Great Yarmouth.
s.s. *England*, Stengude, ank. Rørdal 12.9.
s.s. *Enigheden*, Christoffersen, pass. Honingsvaag 10.9. p. R. t. Archangel.
s.s. *Erik Boye* pass. Beachy Hd. 8.9. østg.
s.s. *Erindring*, Jørgensen, pass. Honingsvaag 9.9. p. R. t. Archangel.
s.s. *Erna* pass. Dungeness 15.9.
m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 7.9. udg.
s.s. *Ester* afg. London 13.9.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Holtenu 13.9. p. R. t. Danzig.
s.s. *Estland*, Fischer, afg. Archangel 9.9.
s.s. *Estrid* afg. til Port Port Williams.
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Takoina 11.9. til San Francisco udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Malmø 13.9.
m.s. *Fano* ank. Grimsby 14.9.
s.s. *Finland* afg. Randers 8.9.
m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Bangkok 4.9. hjg.
s.s. *Flynderborg* afg. Cardiff 11.9.
s.s. *Frankrig* afg. Danzig 8.9.
s.s. *Fredensborg* ank. Riga 12.9.
s.s. *Frederiksberg* pass. Kbhvn. 11.9.
s.s. *Freya* pass. Helsingør 2.9. p. R. t. Hartlepool.
s.s. *Frida* afg. New York 14.9.
s.s. *Frode* afg. Gdynia 11.9. til Oslofjorden.
s.s. *Fylla* afg. Emden 31.8.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 14.9.
s.s. *Georgia* ank. Santos 11.9.
s.s. *Gerd* ank. New York 4.9.
s.s. *Gerda Toft* ank. Archangelsk 11.9.
s.s. *Gerda* afg. Kbhvn. 15.9.
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Hongkong 29.8.
s.s. *Gorm* afg. New Orleans 13.9. til Galveston.
m.s. *Grete Mærsk* ank. Philadelphia 2.9.
s.s. *Grete* pass. Dungeness 5.9.
s.s. *Gronland*, Sørensen, afg. Tallinn 8.9.
s.s. *Gudena* ank. Dieppedelle 8.9.
s.s. *Gudrun* ank. Hull 2.9.
s.s. *Gudrun Mærsk* afg. Odessa 3.9.
s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 2.9.
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. St. Johns N.F. 1.9.
s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Singapore 20.8.
s.s. *Gyda* ank. Zeebrügge 24.8. til Alexandria.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Bodø 13.9.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Hartlepool 12.9.
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kalamata 11.9.
s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 10.9. til Middelfart.
s.s. *Hans Broge* afg. Odense 4.9.
s.s. *Hans*, From, under Lastning i Kbhvn. 14.9.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Immingham 31.8.
s.s. *Harald* afg. Antwerpen forv. 14.9. til Kbhvn.
s.s. *Harriet* afg. Kotka 13.9.

s.s. *Helene* pass. Kielkanal 13.9.
s.s. *Helga* afg. Havana 10.9.
m.s. *Henning Mærsk* pass. St. Abb.'s Hd. 9.9. nordg.
s.s. *Henry Tegner* pass. Helsingør 9.9. sydg.
m.s. *Herdis* pass. Helsingør 6.9. nordg.
s.s. *Hertha Mærsk* pass. Skagen 4.9.
s.s. *Hilde* ank. Bremen 27.8.
s.s. *Hindholm* ank. Liverpool 12.9.
s.s. *Holland* afg. Boneas 8.9.
s.s. *Hulda Mærsk* afg. Ardrossan 31.8.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Riga 13.9.
m.s. *India*, Krarup, ank. Hongkong 31.8. udg.
s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Lødingen 7.9. p. R. t. Birkenhead.
s.s. *Inge Mærsk* pass. Lødingen 8.9. sydg.
s.s. *Ingeborg S.* ank. Wiborg 7.9.
s.s. *Inger Toft* afg. Barry 10.9.
s.s. *Inger* ank. W. Hartlepool 13.9.
s.s. *Irene Maria*, Larsen, afg. Archangelsk 9.9.
m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Massowah 11.9.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Helsingør 11.9.
s.s. *Ivar* afg. Carteret, N. J. 13.9. til Norfolk, Va.

J

s.s. *Jakob Mærsk* ank. Alexandria 9.9.
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Korsør 10.9.
m.l. *Jane Mærsk* ank. Batourn 26.8.
m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Aden 11.9. til Singapore udg.
s.s. *Jenny* pass. Dungeness 14.9.
s.s. *Jenny* ank. Hartlepool 9.9.
s.s. *Jessie Mærsk* ank. Fredericia 2.9.
s.s. *Johanne* pass. Gibraltar 11.9.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Saffi 30.8.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 13.9.
s.s. *Jonna* pass. Teneriffa 9.9.
s.s. *Juliane* afg. Immingham 30.8. til Archangel.
m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Marseilles 13.9. udg.
s.s. *Jutta* ank. Kotka 15.9.
s.s. *Jytte* afg. Kbhvn. 30.8.
s.s. *Jægersborg* ank. Immingham 11.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Ostend 6.9.
s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Newport 10.9.
s.s. *Karen* ank. Kowialo 3.9.
s.s. *Karen Toft* afg. Huelva 10.9.
s.s. *Karla* afg. Las Palmas 3.9.
s.s. *Katholm* ank. Frederikshavn 8.9. for Dokning.
m.s. *Katrine Mærsk* afg. San Pedro 29.8.
s.s. *Kejserrinde Dagmar* ank. Havre 4.9.
s.s. *Kentucky* i Time Charter.
s.s. *Kirsten* afg. Wiborg 2.9. til London.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Chicoutine 19.8.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Riga 11.9.
s.s. *Knud* afg. Danzig 9.9. til Manchester.
s.s. *Knud Willemoes* afg. Hartlepool 8.9. til Esbjerg.
s.s. *Knut* pass. Skagen 31.8.

L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 10.9.
m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Colombo 11.9. til Penang udg.
s.s. *Lars Kruse* pass. Dungeness 10.9. vestg.
s.s. *Laura* pass. Equator 6.9.
m.s. *Leise Mærsk* pass. Skagen 3.9.
s.s. *Lexa Mærsk* ank. Kbhvn. 9.9.
s.s. *Lica Mærsk* ank. Ghent 7.9.
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Liverpool 2.9.
s.s. *Lilian* ank. Bowater 13.9.
s.s. *Lilleborg* afg. Burntisland 9.9.
s.s. *Lily* pass. Kbhvn. 1.9.
s.s. *Linda* afg. Antwerpen 9.9.
s.s. *London*, Hansen, afg. Tyne 13.9.
m.s. *Louisiana* afg. Rotterdam 10.9. til River Plate.
s.s. *Lundby* ank. Vancouver 6.9.
s.s. *Lynæs* pass. Hammershus 10.9.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Philadelphia 1.9.
s.s. *Magnus* afg. Riga forv. 14.9. til Windau.
s.s. *Maja* afg. Stettin 12.9.
m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Hamburg 13.9. udg.
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Hartlepool 8.9.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Lagos 4.9.
s.s. *Margrete* ank. Köpmansholmen 8.9.
s.s. *Margrethe* ank. London 14.9.
s.s. *Marianne* afg. Garston 9.9. til Ayr.
m.l. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 17.8.
s.s. *Marie Toft* ank. Nizza 4.9.
s.s. *Marna* afg. Guyaquil 9.9.
m.s. *Marocco* afg. Antwerpen 11.9. til Casablanca.
s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Hartlepool 8.9. til Kbhvn.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Acton Grange 13.9.
s.s. *Marx* ank. Lappvik 7.9.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 – Antwerpen 1930.



A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

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

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

s.s. *Maryland* afg. Santos 9.9. til Madeira.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. London 4.9.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Middlesbrough 13.9. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 1.9.
 s.s. *Michael Jepsen* ank. Hongkong 21.8.
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 11.9.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 8.9. til Rouen.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Londonderry 8.9.
 s.s. *Najaden* ank. Rouen 5.9.
 s.s. *Nancy* ank. Rotterdam 14.9.
 s.s. *Nerma* ank. London 11.9.
 s.s. *Nevada* afg. Kbhvn. forv. 14.9. til Aarhus.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Port Said 10.9.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. San Pedro 27.8.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Ghent 9.9. til Archangel.
 s.s. *Niobe* ank. Hernösand 13.9.
 s.s. *Norco* afg. Narvik 26.8. til Archangel.
 m.s. *Nordbo* ank. Christobal 28.8.
 s.s. *Nordborg* ank. Gdynia 10.9.
 s.s. *Nordby* afg. London 10.9. til Odense.
 m.s. *Normandiet*, H.-Petersen, ank. Para 11.9.
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 26.8. til New York.
 m.s. *Nordfarer* afg. Table Bay 15.8. til Trinidad.
 m.s. *Nordhavet* ank. Christobal 16.8.
 m.s. *Nordkap* ank. New York 31.8.
 m.s. *Nordhval* ank. Table Bay 3.9.
 s.s. *Nordlys* ank. Santos 9.9.
 m.s. *Nordpol* afg. Los Angeles 30.8. til Providence.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 14.9.
 s.s. *Olaf* ank. Manchester 4.9.
 s.s. *Olga* pass. Skagen 1.9.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Lissabon 3.9.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. afg. Buenos Aires 14.9.
 m.s. *Oregon* afg. B. Aires forv. 14.9. til Santos.
 s.s. *Orion* ank. St. John N.B. 3.9.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Immingham 10.9.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Hoog 31.8.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Skagen 9.9. vestg.
 s.s. *P. N. Danm* ank. Svendborg 5.9.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Port Sudan 11.9. til Port Said hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 8.9.
 s.s. *Paula* pass. Flores 8.9.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Finisterre 11.9. p. R. t. Las Palmas udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 29.8.
 s.s. *Polly* pass. Hansholm 7.9.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Leningrad 8.9.

R

s.s. *Randi* pass. Gibraltar 6.9.
 s.s. *Riga* ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 8.9.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Newport, Mon. 4.9.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Robert* ank. Svendborg 25.8.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Sfax 8.9. til Casablanca.
 s.s. *Rosenborg* afg. Kbhvn. 14.9.

S

s.s. *Saga* ank. Randers 14.9.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Saigon 19.8.
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Picton 11.9.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Hobro 13.9.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Nordenham 13.9. til Kbhvn.
 s.s. *Seine* ank. Antwerpen forv. 14.9.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Bordeaux 1.9.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 12.9.

m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Kap det gode Haab 13.9. p. R. t. Durban udg.

s.s. *Signe* ank. Riga 1.9.
 s.s. *Sigrid* afg. Trångsund 4.9.
 s.s. *Sigrun* ank. Frederikshavn 14.9.
 s.s. *Silkeborg* afg. Burntisland 13.9.
 s.s. *Skaane*, Kylv, afg. Onega 30.8.
 s.s. *Skagen* ank. Raumo 14.9.
 s.s. *Skagerak* afg. Nykøbing F. 8.9. til Wiborg.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Bottom Rouge 15.9.
 s.s. *Skjold* ank. Frederikshavn 1.8. for Dokning.
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 7.9.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 14.9. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Ardrossan 9.9.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Swansea 25.8.
 s.s. *Sophie* afg. Kemi 3.9.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 14.9. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Makslahti 12.9. til Bordeaux.
 s.s. *Stella* pass. Kielkanal 14.9.
 s.s. *Stensby* ank. Kotka 12.9.
 m.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 1.9.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 5.9.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bayonne 1.9.
 s.s. *Svanhild* ank. Frederikshavn 26.8. for Dokning.
 s.s. *Svanholm* ank. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *Suava* afg. Kbhvn. 14.9. til Aarhus.
 s.s. *Svend Pii* afg. Barry 23.8.
 s.s. *Soborg* afg. Kbhvn. 11.9.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 13.9. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. Nauru 11.9.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Mambagid 6.9.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Nakskov 15.9. til Hull.
 s.s. *Tekla i Helsingør*.
 s.s. *Tennessee* afg. Newcastle 8.9. til Albany.
 m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 9.9. vestg.
 s.s. *Toms* afg. Tripoli 11.9. til Algier.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Kobe 13.9. til Hongkong hjg.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Gdynia 13.9.
 s.s. *Tove* afg. Gravesand 9.9. til Hull.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Cuba 11.9.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 6.9. syd.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Methil 11.9. til Faxe Ladeplads.
 s.s. *Trondhjem* ank. Trondheim forv. 15.9.
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 10.9. til Alexandria.
 m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 14.9.
 s.s. *Tureby* afg. New York 10.9. til Rio (Santos)/Montevideo/B. Aires.

U

s.s. *Uffe* ank. Manchester 12.9.
 s.s. *Ulla* pass. Teneriffa 25.8.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Hull 9.9. til Immingham.
 s.s. *Uranienborg* afg. San Pedro 29.8.

V

s.s. *Valborg* afg. Oslo 7.9.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Methil 10.9. til Nykøbing S.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Danzig 9.9. til Liverpool.
 s.s. *Viborg* ank. Huelva 12.9.
 s.s. *Viola* ank. Tyne 2.9.
 s.s. *Virginia* ank. Helsingør 2.9. for Dokning.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. forv. 14.9. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Durban 12.9.
 s.s. *With. Colding* ank. Horsens 8.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rotterdam 11.9.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg forv. 14.9. til Nørresundby.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Ivigtut 3.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
537 & 4055 Mamsdresch

Aalborg

**GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT**

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

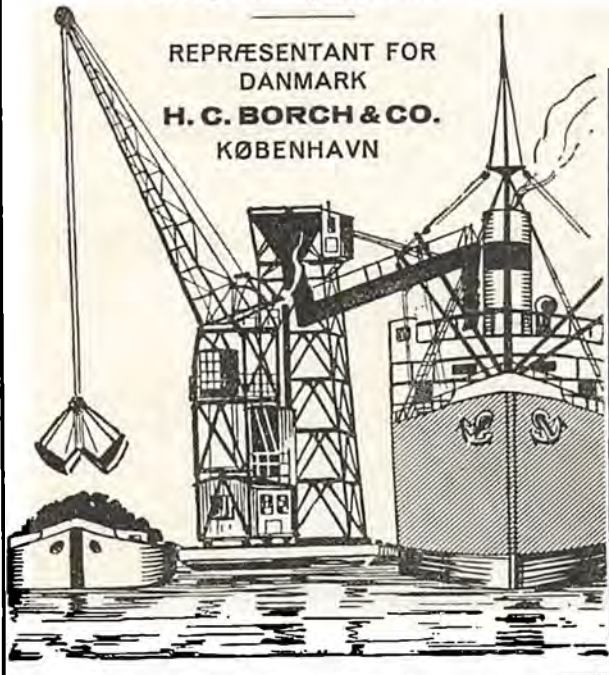
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK

H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

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

Repræsentant for Danmark:
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13778.

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

ROTTERDAM

Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

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.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

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



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA”

Stiftet 1899

Aktiekapital 8 Millioner Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
SØBORG

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

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

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

KJØGE

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:
Maritime

LLOYD'S AGENT

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
UTZON

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

AARHUS

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

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
BERGSMITHS

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

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

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

Aarhus

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

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
HOVMAND

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Telgr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 39

TORS DAG 23. SEPTEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SEJLADS PAA SPANSKE HAVNE. MIDDELHAVET OG KINAKYSTEN

De skandinaviske Koffardiofficerers Organisationer, der har holdt Møde i Oslo angaaende Kravet om Krigstillæg for Fart i Middelhavet og paa Østen, blev som meddelt af de skandinaviske Rederiforeninger indbudt til en Drøftelse af de fremsatte Krav. Mødet har nu været afholdt i Gøteborg. Der mødte to Repræsentanter for hver af de tre skandinaviske Rederiforeninger samt to Repræsentanter for hver af følgende Organisationer: Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening i Danmark, Sveriges Fartygsbefålsforening og Svenska Maskinbefålsförbundet, Norsk Styrmandsforening og Det norske Maskinistforbund, ialt 18 Repræsentanter.

Konferencen afholdtes i Sveriges Redareförenings Lokaler. Der blev fremsat indgaaende Redegørelser for Forholdene i de forskellige Lande og Parternes Syn herpaa.

Efter Mødets Slutning udsendtes et Communiqué, hvori det hedder:

Mellem Dansk Dampskibsrederiforening, Norges Rederforbund og Sveriges Redareförening paa den ene Side og Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Norsk Styrmandsforening, Det norske Maskinistforbund, Sveriges Fartygsbefålsforening og Svenska Maskinbefålsförbundet paa den anden Side er følgende Overenskomst sluttet:

Ved Fart paa spanske Havne under den nu stedfindende Borgerkrig i Spanien skal der betales et Tillæg ved Fart paa nordspanske Havne og Havne paa Spaniens Vestkyst vest om Gibraltar paa 100 pCt. og ved Fart paa spanske Havne øst om Gibraltar paa 200 pCt. Tillægget gælder fra en Tid regnet 24 Timer før Ankomsten til første spanske Havn og til 24 Timer efter Afgangen fra sidste spanske Havn, dog at Tillægget i hvert Fald skal udgøre en Periode af mindst 5 Dage.

Ved Fart paa spanske Østkysthavne skal dog Tiden for Tillæggets Omfang regnes fra Passeringen af Gibraltar østgaaende og ophører at gælde ved Passeringen af Gibraltar vestgaaende, dog med Iagttagelse af at i hvert Tilfælde skal Tillægget begynde fra mindst 24 Timer før Ankomsten til første spanske Havn og gælde til mindst 24 Timer efter Afgangen fra sidste Havn.

For Skibe, som ankommer til eller afgaar fra spanske Østkysthavne uden at passere Gibraltar skal ovennævnte 24 Timers Tillæg ordnes herefter.

For Fart paa Middelhavet, som ikke berører Spanien, eller Fart gennem Middelhavet ydes med nedenævnte Undtagelser intet Tillæg. Rederiorganisationernes Delegerede erklærede sig imidlertid beredt til straks at møde til Forhandling om Tillæg til en saadan Fart, i det Tilfælde det skulde vise sig, at den af Nyonkonferencen besluttede Bevogtning af Middelhavet ikke skulde føre til en fuldt effektiv Beskyttelse af den internationale Skibsfart, d. v. s. hvis efter Bevogtningens Ikrafttræden Skibe, som ikke direkte eller indirekte er beskæftiget med Fart paa Spanien blev udsat for Angreb af krigsmæssig Art enten fra Søen eller fra Luften.

Skulde i denne Fart engagerede Skibe blive opbragt og indført til Ceuta betales dog en Erstatning

paa 100 pCt. efter de ovennævnte Beregningsmetoder, og for en Tid af mindst 2½ Døgn.

Ved Fart paa Havne paa den kinesiske Kyst udgør Tillægget 50 pCt. ved Anløb af Havne paa Strækningen mellem Swatow og Takubar, begge inklusive. Tiden for Tillæggets Betaling regnes fra og ophæves med Passeringen af en Linje 50 Sømil udenfor den kinesiske Kyst, men skal dog i alle Tilfælde regnes for en Periode af mindst 10 Dage.

Denne Overenskomst er det til Hensigt at lade træde i Kraft Mandag den 20. September 1937, og den gælder til en af Parterne opsiges den med 2 Maaneders Varsel.

Gøteborg, den 17. September 1937.

Dansk Dampskibsrederiforening, Norges Rederforbund, Sveriges Redareförening.

Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Norsk Styrmandsforening, Det norske Maskinistforbund, Sveriges Fartygsbefålsforening, Svenska Maskinbefålsförbundet.

Overenskomsten er altsaa allerede traadt i Kraft.

MIDDELHAVET OG SKIBSFARTEN

Storbritannien og Frankrig har besluttet at opgive Flaadekontrollen ved Spanien.

Opgivelsen af Flaadekontrollen vil bevirke, at 16 britiske Torpedojagere bliver fri og vil kunne sættes ind til Kontrollen mod Piratuvæsenet i det øvrige Middelhav. Da der allerede findes 3 britiske Torpedojagerflotiller i Middelhavet, og der ventes en fjerde Flotille fra England, vil der nu ialt blive 52 britiske Torpedojagere til Raadighed til at sikre Gennemførelsen af Nyon Overenskomsten.

Beslutningen skyldes, at den franske og den engelske Regering har anset det for rigtigt at anvende de ved denne Kontrol beskæftigede Skibe til Gennemførelse af Nyon-Overenskomstens Forholdsregler. Systemet med Kontrolofficerer paa Handelsskibe, der anløber spanske Havne, vil derimod blive bibeholdt.

Der er blevet undertegnet et Tillæg til Nyon-Overenskomsten, i hvilket der fastsættes, hvad der skal foretages i Tilfælde af Piratangreb af Overfladeskibe eller Flyvemaskiner. I Tillægsoverenskomsten bestemmes det, at i Tilfælde af Angreb af Overfladeskibe og Flyvemaskiner uden Hensyntagen til de Grundsætninger, som er fastlagt i London Flaadetraktaten af 1930 og i Protokollen af 1936, skal de engelske og franske Patrouilleskibe aabne Ilden mod Angriberne.

Enhver Flyvemaskine, der angriber et Handelsskib uden Varsel og uden at sørge for Besætningens Sikkerhed, vil fremtidig blive behandlet som Pirat. Da Flyvemaskiner ikke er i Stand til at opfylde disse Betingelser, er Tillægsoverenskomsten i Virkeligheden ensbetydende med Forbud mod Luftangreb mod Handelsskibe.

Endelig er Deltagerne i Nyon-Konferencen blevet enige om en Tillægsoverenskomst, der skal underskrives i Dag i Genève. Der fastsættes 13 Skibsfartsruter, paa hvilken Handelsskibe, der tilhører andre Lande end de to spanske Partiers, vil blive beskyttede af den engelsk-franske Patrouilleflaade mod folkeretsstridige Angreb. Disse Ruter ender i Marseille og Gibraltar, saa at Strækningerne derfra til de spanske Havne er uden Beskyttelse.

REGULERINGSPROBLEMET

Nu har de britiske Linierederier altsaa vedtaget at støtte Trampskibsfartens Plan om fortsat Fragtregulering paa Basis af frivilligt Samarbejde, naar Subsidierna til den engelske Skibsfart slutter med dette Aars Udgang.

Der staar nu tilbage, hvordan andre Landes Rederier stiller sig til Sagen. Vi har allerede bragt Meddelelser fra det skandinaviske Redermøde i København for kort Tid siden. Det hed i en af Resolutionerne derfra:

Under den nuværende Situation for Skibsfarten er Regulering uden Betydning, men saafremt det maatte ønskes at bibeholde eller nydanne Rammer for et internationalt Fragt-Samarbejde, forudsætter man, at Rederne i Danmark, Norge og Sverige, hvis deres Tilslutning ønskes, faar Lejlighed til at deltage i den internationale Drøftelse og Udformning af Principper og Detailler, som bør gaa forud herfor.

Dette uddybes i Norges Rederforbunds Aarsberetning, som vi omtalte i sidste Uge, og hvori det bl. a. hedder om dette Spørgsmaal:

Vort principielle Syn: at Mindstefragterne ikke bør følge Markedet, deles ogsaa af Rederiforeningerne i Sverige og Danmark, som der har været samarbejdet med angaaende disse Spørgsmaal.

Vore Bestræbelser i den senere Tid er derfor nærmest gaaet ud paa at bremse en Tendens i Retning af at forhøje Raterne og udbygge Mindstefragtplanerne videre. Vi har saaledes modsat os at gaa med paa de Timecharterrestriktioner, som er vedtaget i London, og som gaar ud paa at forbyde, at der føres Korn i tidsbefragtet Tonnage fra St. Lawrence og Nordstaterne, ligesom vi gennem vor Repræsentant i Mindstefragtkomiteén, Skibsreder I. Hysing Olsen, har arbejdet mod Udvidelse af Mindstefragterne til ogsaa at omfatte andre Trades, som Kularten udover til La Plata og i Nitratfarten fra Chile. Vor Nægtelse af at modtage de gældende Timecharterrestriktioner medførte en lang Korrespondance med London, som satte meget ind paa at faa vor Tilslutning hertil. Herom kan forøvrigt anføres, at Tanken oprindelig var ogsaa at belægge Tidsbefragtning med Mindstefragter, men da dette ikke blev fundet tilraadelig, blev der altsaa valgt den Vej at vedtage nævnte Restriktioner. Vort Syn var imidlertid, at disse Restriktioner i Tilfælde af, at det blev edtaget af os, vilde betyde et Skridt i Retning af helt at umuliggøre Timechartering, som norsk Tonnage er stærkt interesseret i, og vi fandt derfor ikke trods Presset at kunne ekceptere dem.

Paa Grund af Fragtmarkedets Udvikling er det naturligt, at ogsaa Spørgsmaalet om at afvikle Mindstefragtmarkedet var rejst. At det blandt de norske Redere er en temmelig udbredt Opfattelse, at saadant burde ske, fremgaar bl. a. af Oslo Rederiforenings Behandling af Sagen i Januar 1937, hvor der hævdede sig stærke Røster for en snarlig Ophævelse. Det blev hævdede, at Mindstefragterne har virket i Retning af at trykke norsk Tonnage ud af paagældende Trades. Noget afgørende Skridt i den Retning har Rederforbundet imidlertid ikke fundet at burde tage hidtil, selv om vi overfor London har gjort opmærksom paa, at yderligere Forhøjelser ikke kan paaregnes vedtaget uden videre i Norge. London er ogsaa opmærksom paa vor Stilling med Hensyn til videre Udbygning af Mindstefragtarbejdet.

KINA OG JAPAN

I Folkeforbundet har Kinas Delegerede, Ambassadøren Wellington Koo fremstillet Kinas Sag og efterlyst Sanktioner overfor Japan. Da hele Sanktionspolitikken overfor Italien led et saa eklatant Nederlag, er der næppe Sandsynlighed for, at Folkeforbundet for-

søger én Gang til. Tilmed er Japan jo ikke Medlem af Forbundet.

Et andet Spørgsmaal er, om Japan ikke har vovel sig ud i en Situation, der kan føre til en Katastrofe for Landet selv. Selv om det vinder nogle Sejre i Kina, er det jo muligt, at det økonomisk vil bryde sammen. Det hævdes af forskellige Iagttagere, at Japan økonomisk, finansielt og socialt ikke er i Stand til at modstaa det Pres, som en Krig under moderne Vilkaar øver.

Japans Udenrigshandel er af afgørende Betydning for Landet. Importen androg i 1936 2,75 Milliarder Yen, og heraf var kun for 231 Mill. Levnedsmidler, medens Importen af Raamaterialer og Halvfabrikata udgjorde 2,2 Milliarder Yen. Japan er saaledes stort set selvforsynende for saa vidt angaar Levnedsmidler. Samme Aar udgjorde dets samlede Eksport 2,7 Milliarder Yen, hvoraf for 1,6 Milliarder Yen Færdigvarer, i Hovedsagen Tekstilvarer.

Men Japans Handel har ændret sig kraftigt i de senere Aar. I Tiden mellem 1931 og 1936 er Kravene til japansk Eksport for at kunne betale den forøgede japanske Import steget med ca. 50 pCt. Regeringen har derfor set sig nødsaget til at træffe Kontrolforanstaltninger overfor Udenrigshandelen, og dens Held til at skaffe Midler til Import af Krigsmateriel uden at depreciere Valutaen afhænger derfor af dens Evne til at nedskære al anden Import.

Statsbudgettet for 1937 viste en Udgift paa 2,8 Milliarder Yen, hvoraf Hæren og Flaaden normalt skulde bruge Halvdelen. Heroverfor staar en normal Indtægt paa 1,9 Milliarder. Men herudover har man budgetteret en Udgift paa 2,5 Milliarder Yen til Krigsudgifter, saaledes at Aarets Underskud vil stige til mindst 3,5 Milliarder Yen.

Det store Spørgsmaal er, om Landet kan bære det. Af dette Forhold afhænger maaske ikke blot Krigens Udfald, men hele Udviklingen i Østen.

BOARD OF TRADES SKIBSFARTS
STATISTIK

Board of Trade har udsendt den aarlige Opgørelse over Forholdet mellem de forskellige Nationers Skibes Andel i Transporten af Varer til og fra Storbritannien.

Den samlede Import i 1936 havde en Værdi af 838,6 Mill. Lstr., deraf fra Imperiet 328,2 Mill. Lstr. og fra Udlandet 510,4 Mill. Lstr. Af Imperie-Importen fragtedes 93,4 pCt. paa Skibe indregistreret som britiske, mens norske Skibe havde den største Andel i den øvrige Imperie-Import. Af Importen fra andre Lande fragtedes ca. Halvdelen eller 51,6 pCt. paa britiske Skibe, 7,9 pCt. paa danske, 6,4 pCt. paa amerikanske, 6,1 pCt. paa hollandske og 5,7 pCt. paa norske Skibe.

Af Eksporten til Imperielandene (207,5 Mill. Lstr.) fragtedes 98,5 pCt. med britiske Skibe, og af Eksporten til fremmede Lande (218,5 Mill. Lstr.) 62,8 pCt. med britiske Skibe.

LORD RUNCIMAN TALER —

Lord Runciman, Englands Skibsfarts nu afdøde Lgrand old man, taler endnu engang til sine Samtidige, som han saa ofte har gjort det i levende Live, men denne Gang fra Graven gennem sit Testamente. Hans Ord vil imidlertid ogsaa ved denne Lejlighed gaa ud over Verden og mane til Eftertanke:

Lord Runciman efterlod sig en Formue paa godt 50 Millioner Kroner, hvoraf der svaredes en Arveafgift paa over 25 Millioner, nøjagtig angivet 49,2 pCt., altsaa saa nær Halvdelen som muligt. Det var den gamle Skibsreder paa det rene med, ogsaa hvad en saadan Afgift betød for hans Selskaber. Hvor stor

Skaden vil blive, er altid vanskelig at afgøre, men gennem sit Testamente har Lord Runciman paalagt sin Søn, den tidligere Handelsminister Viscount Walter Runciman at træde i Skranken for det Synspunkt, at en af de mest beklagelige nationale Tragedier, som nogen Sinde gennem uduelige Finansministre har ramt Landets Handel, er Arveafgifterne og de urimelig høje Indkomstskatter — af hvilke de førstnævnte er de værste og mest ødelæggende — og den abnormt høje Beskatning, som suger Livet ud af al Foretagsomhed og ruinerer Tusinder af værdige Familier og kaster mange Tusind Mænd og Kvinder ud i Nød og Elenighed.

Og han slutter sin Formaning med følgende Ord: »Intet Land kan undgaa økonomisk Forlis, naar det regeres af Mænd, som er uvidende om de Love, der styrer Menneskers Tilværelse«.

De vil ikke virke mindre, fordi det er en død Mand, der udtaler dem.

FRANCENS FALD

Ved Valutanoteringen i København forleden blev Franckursen sat ned fra 15,90 til 15,50 Kr. pr. 100 Francs, idet man derved tog Hensyn til det Fald, der var indtraadt ved Franc'ens Notering overfor Sterling.

Det er uvist, hvorledes Franc-Kursen vil stille sig i de nærmeste Dage; det Fald, der indtraadte forleden, var en Følge af, at den franske Valutastabiliseringsfond ikke længere vilde støtte Franckursen overfor det Sælgerpres, der vilde drive Kursen nedad. Saalænge Franc'en frit faar Lov til at svinge, er den daglige Kurs ikke alene afhængig af de økonomiske Forhold, men tillige af den Vurdering, som Børserne giver Franc'ens Frentid.

Det maa give Anledning til Forundring, at man ikke i Henhold til den Valutastabiliserings-Overenskomst, der blev afsluttet sidste Efteraar mellem England, U. S. A. og Frankrig, har søgt at holde Franckursen. De franske Valutamyndigheder har ikke Pligt til at holde en bestemt Kurs, hvis de skønner, at Ofrene er for store, idet en lavere Franc-Værdi bedre stemmer med de økonomiske Forhold.

Tremagts-Valuta-Overenskomsten indeholder imidlertid en Forpligtelse fra Frankrigs Side til ikke at paaføre de andre Deltagere en »Valutadeprecieringskonkurrence«. Derfor er Frankrig berettiget til at lade Kursen falde lavere, end Forholdet mellem de relative Priser angiver.

Hvis Franc'en alligevel skulde falde, saa den blev under-valueret, vilde England og U. S. A. kun have et Modtræk, nemlig at hæve Prisen paa Guld i Sterling og Dollars. Det sidste Franc-Fald har derfor foreløbig bragt Rygterne om en eventuel Sænkning af Guldets Pris til Ophør. Dette har i Forbindelse med franske Opkøb af Guldmineaktier bragt en ny Kursstigning i disse Papirer.

At den franske Valutafond trak sig tilbage fra at støtte Kursen, mener man skyldes, at en saadan Politik vilde være uforenelig med Støttepolitikken overfor de franske Statsobligationers Kurser. Som Led i Rentenedsættelsespolitikken og for at gøre Statsobligationerne til tillokkende Kapitalanbringelses-Objekter, oprettede Regeringen som bekendt fornyligt en »Kursstabiliserings«-Fond.

Den stadige Uro om Franc'en skyldes naturligvis i første Række Usikkerheden med Hensyn til hele den udenrigspolitiske Udvikling og ikke mindst til Udviklingen i Frankrig selv.

DANSK-TYSK SAMHANDEL

Den danske Statskonsulent A. P. Jacobsen, Berlin, har tilstillet Landbrugsministeriet en statistisk Beretning om den dansk-tyske Samhandel i første

Halvaar, sammenlignet med de første 6 Maaneder i Fjor.

Først anføres en Oversigt for 2. Kvartal, hvor Tysklands samlede Import i Aar var 1427,6 Mill. Mark mod 1058,3 Mill. Mark tilsvarende i Fjor, mens Eksporten var 1428,5 Mill. Mark mod 1107,7 Mill. Mark tilsvarende i Fjor. Tysklands Eksportoverskud var saaledes i 2. Kvartal i Aar 0,9 Mill. Mark mod i Fjor 49,4 Mill. Mark. Tysklands Import fra Danmark var i 2. Kvartal i Aar ca. 33,56 Mill. Mark, fordelt med 9,5 Mill. Mark paa levende Dyr, 18,65 Mill. Mark paa Produkter af dyrisk Oprindelse, 0,5 Mill. Mark paa Produkter af vegetabilisk Oprindelse o. s. v., 4,3 Mill. Mark for Raastoffer, Halvfabrikater og færdige Varer. I 2. Kvartal i Fjor var den danske Eksport til Tyskland 35,8 Mill. Mark. Tysklands Eksport til Danmark har i 2. Kvartal i Fjor haft en Værdi af 36,66 Mill. Mark, men er i 2. Kvartal i Aar steget til knapt 56,4 Mill. Mark. Hovedmassen af denne tyske Eksport falder paa knapt 4 Mill. Mark i Raastoffer, knapt 5 Mill. Mark i Halvfabrikata og knapt 47 Mill. Mark i Færdigvarer.

Betrager man de to første Kvartaler i Aar under eet, bliver Billedet, at mens vi i 1. Halvaar i Fjor eksporterede for 70,53 Mill. Mark til Tyskland, er denne Eksport i 1. Halvaar i Aar dalet til 68,72 Mill. Mark, samtidig med at vor Import fra Tyskland er steget fra 74,74 Mill. Mark i 1. Halvaar i Fjor til 105,97 Mill. Mark i 1. Halvaar i Aar.

TURISTERNE

Der har i disse Dage været afholdt nordisk Rejse- og Divisstævne dels i København, dels i Aalborg, og adskillige af de faldne Udtalelser har ogsaa Interesse for Skibsfarten.

Direktør Chr. H. Olesen holdt saaledes et Foredrag, hvori han fastslog, at Rejselivet i Norden i Aar har naaet et Omfang som aldrig nogensinde tidligere, og at det var iøjnefaldende, at ca. Halvdelen af de Udlændinge, der besøger de nordiske Lande, tilhører de nordiske Nationer.

Mellem Finland og Sverige steg de rejsendes Antal i 1936 med 50 pCt. og i Aar er der alter en Opgang paa 33 pCt. Af de 77,000 Udlændinge, der i 1936 kom til Finland, ankom 50,000 med Skib og over Halvdelen via Stockholm. Lufruten mellem Finland og Sverige havde 6200 Passagerer. Ogsaa mellem Finland og Danmark foregaar Samkøbet ad Søvejen med ugentlige Rutebaade, der er stærkt belastede i Sommermaanederne.

Mellem Sverige og Norge foregaar den livlige Samtrafik til Lands. I 1936 rejste 213,000 Personer med Jernbane mellem Sverige og Norge — hvis Besøg af Udlændinge dette Aar var 50 pCt. større end i 1932 — og ad den Snes større Hovedveje, der overskærer den svensk-norske Landegrænse, passerede samtidig 300,000—400,000 Personer pr. Bil, pr. Cykel eller vandrende. Siden 1930 er Tallet paa de udenlandske Turister til Norge fordoblet i 1936, men Tallet paa dem, der kommer pr. Bil er seksdoblet i samme Tidsrum.

Rejsestrømmen mellem Sverige og Danmark gaar først og fremmest over Helsingør—Helsingborg, hvor Statsbanerne besøger 1 Million rejsende om Aaret, og over København—Malmø, hvor Færgerne alene i 1936 havde 286,000 rejsende; dertil kommer de rejsende med Øresund's Baade, saa den aarlige Rejsetrafik ogsaa paa dette Sted af Sundet bliver ca. 1 Million Passagerer. Desuden fordoblede Indsætningen af »Kronprinsessan Ingrid« paa Göteborg—Frederikshavn-Ruten i 1936 de rejsendes Antal ad den Vej til 30,000 og har fortsat sat sit Passagerantal meget stærkt op i Aar. Denne Forbindelse har medført, at navnlig Jylland har faaet en Mængde svenske Turister. Ad Luftvejen befordredes mellem Danmark og Sverige ca. 11,000 rejsende.

Mellem Norge og Danmark er Søvejen selvfølgelig den vigtigste. D.F.D.S.s Oslo-Rute — hvortil netop er søsat et nyt stort Passagerskib — og dets Rute paa Bergen og Trondheim og mellem Frederikshavn—Oslo, tager Størstedelen af Trafikken, dertil kommer de to ny Forbindelser mellem Frederikshavn—Larvik og Hirtshals—Kristiansand. Det gensidige Antal besøgende i de to Lande er omtrent lige stort; i Norge er Antallet af danske Turister ligesaa stort i Februar som i de tre Sommermaaneder. Et Par Tusind rejsende gør Rejsen ad Luftvejen.

Endelig er der det femte nordiske Land, Island, hvortil rejsende kommer med to Ruter fra København og en fra Bergen.

Med Omverdenen staar Norden i Forbindelse gennem Trelleborg—Sassnitz og Gedser—Warnemünde, der hver i 1936 overførte ca. 150,000 Passagerer. Endelig er der stærk trafikeret Ruteafart paa Østersøen og mellem de nordiske Lande og England og Amerikalinierne, som i

1936 bragte 20,000—25,000 Passagerer til Norden eller 12—15 pCt. flere end Aaret forud. Ogsaa Lufttrafikken yder sit Bidrag. Kastrup naar i Aar op paa over 50,000 Passagerer. De svenske Lufthavne havde Besøg af 21,500 Passagerer. De nordiske Rundrejser understreger ogsaa Nordens turistmæssige Enhed. For Turistskibene er Norden en vigtig Station, i 1936 havde Norge Besøg af 103 med 45,700 Passagerer og Danmark af 71 med 27,000 Passagerer.

Direktør Olesen mener, at 50 pCt. af de ca. 200 Mill. Kr., som Nordens Turistindtægter i 1936 udgjorde, hidrørte fra de nordiske Nationer indbyrdes.

HAVNEDIREKTØR LAUB 50 AAR

Havnedirektør, Generalkonsul *F. W. H. Laub* fylder 24. September 50 Aar. Han er Søn af den gamle Thingvalla-Kaptajn Søren Laub og kom som 14aarig til Søs. I 1903 blev han Søkadet, fem Aar efter Premierløjtnant. Som en af de første danske Officerer fik Premierløjtnant Laub i 1913 internationalt Flyvercertifikat, Aaret efter blev han Marineflyver og var under Krigen indtil 1918 Leder af Marinens Flyvevæsen. I 1919 blev han Kaptajn og tog fire Aar efter sin Afsked, hvorefter han blev Direktør i Vestindisk Kompagni og i en Aarrække opholdt sig i Dansk Vestindien som Generalkonsul for Danmark. I 1932 vendte han tilbage til København efter at have modtaget Udnævnelse til Havnedirektør.

Det er sikkert en af de mest alsidige Karriærer, der tænkes kan. Ydermere har Havnedirektør Laub i sin Tid som Næstkommanderende deltaget i Alabama-Ekspeditionen til Nordøstgrønland og har været Skoleofficer for Kadetskolen. Havnedirektør Laub er dekoreret med en Række danske og udenlandske Ordener og har utallige Tillidshverv, hvoraf her blot skal nævnes at han er Formand for Det kgl. danske Aeronautiske Selskab.

I de 5 Aar Havnedirektør Laub har været Havnens Leder er adskillige store Arbejder, ikke mindst takket være hans Initiativ, blevet til Virkelighed, saaledes Prøvestenen, Opbygningen af Langelinie-Kajen, Ombygningen af Havnegade-Kajen og Knippelsbro-Arbejderne.

Havnedirektør Laub vil paa sin 50 Aars Dag faa at mærke, at han er agtet og vellidt i meget vide Kredse.

MEDDELELSER FRA DANSK

Kul Eksporten

I Juli og i August 1937 eksporteredes over Gdynia henholdsvis 505,215.1 Tons og 477,031.3 Tons Stenkul.

I de to Maaneder fordelt til de forskellige Lande var Tallene følgende:

Juli 1937	August 1937	
Algier	6,444	—
Argentina	23,752	21,130
Belgien	68,188	49,835
Danmark	19,902	7,955
Finland	21,061	27,170.5
Frankrig	13,200	39,532
Lettland	21,970	13,660
Norge	32,550.5	20,634
Sverige	184,766.5	163,851.5
Italien	62,935.5	73,256
Ægypten	5,105	—
Estland	601	—
Grækenland	—	12,208
Holland	42,787	37,729.3
Irland	—	—
Island	—	700
Tyskland	—	—
Malakka	—	—
Kanada	—	—
Britisk Indien	—	—
Gibraltor	—	—
England	32.6	—
Brasilien	—	—
Jugoslavien	—	2,520
Palæstina	—	—
Malta	—	—
Senegal	—	6,850
Portugal	1,930	—
Bunkerkul Tons:	50,295.1	52,136.8

SKIBSREDER H. P. CARL 50 AAR

Skibsreder *H. P. Carl* fyldte 22. September 50 Aar. Det er et af de kendte Navne indenfor dansk Skibsfart, hvor Navnet Carl iøvrigt gennem Generationer har hævdet en fremskudt Plads.

Hans P. Carl er Søn af Skibsreder Martin Carl, blev uddannet paa den Brockske Handelsskole og var ansat i Slægtens Dampskibsselskab Heimdal fra 1904, han fik sin videre Uddannelse i England og Belgien og vendte i 1908 tilbage til København, hvor han i 1913 blev Medindehaver, fra 1936 Eneindehaver af Firmaet Martin Carl, korresponderende Reder og Medlem af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Heimdal.

Skibsreder Carl har en lang Række Tillidshverv indenfor Baltic and International Maritime Conference og er endvidere Medstifter af og Formand for Fonden af 4. April 1919, Medlem af Bestyrelsen for Sønderjydsk Centralforening, Slesvighus etc. og har været Medlem af det øverste Raad for Søspejderne.

Skibsreder H. P. Carl staar nu som Eneindehaver af det gamle kendte Rederi, hvis Traditioner han forstaar at føre videre.

FRAGTRATETALLET FOR AUGUST 1937

Aaret 1931 gnstl. 100.0			
August 1936....	127,1	Marts 1937....	162,5
September —	131,2	April —	173,2
Oktober —	134,9	Maj —	186,4
November —	138,9	Juni —	194,1
December —	153,9	Juli —	198,3
Januar 1937....	156,3	August —	203,1
Februar —	155,7		

Beregnet med Aaret 1931 som Basis steg Fragtratetallet fra 198,3 i Juli til 203,1 i August. Med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for August være blevet 178.

Oplægningerne, som nu kun omfatter udrangerede Skibe, androg ved August Maanedes Udgang 10 Skibe paa 10,000 Brutto Reg. Tons mod 8 Skibe paa 7,000 B.R.T. ved Udgangen af Juli.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Trafikken paa Bordeaux Havn

Trafikken paa Bordeaux Havn var i nedenstaaende Aar:

	1913	1934	1935	1936
Samlet Vare-				
Mængde i Tons	4.605.456	4.215.035	4.088.056	4.254.214
Skibenes Antal:				
Ankom	2.877	2.936	2.837	2.778
Afgik	2.863	2.880	2.820	2.744
Ialt	5.740	5.816	5.657	5.522
Netto Tonnage:				
Ankom	3.222.068	4.215.749	4.123.637	4.120.274
Afgik	3.200.608	4.077.127	4.025.223	4.012.903
Ialt	6.422.676	8.292.876	8.148.860	8.133.177

Bureau Veritas

Bureau Veritas' Statistik over Skibstab i 2. Kvartal 1937 viser, at der er udgaaet 199 Damp- og Motorskibe og 8 Sejlskibe, ialt 207 Skibe med ialt 249,996 Tons i det paa-gældende Tidsrum.

Af Damp- og Motorskibene var 82 engelske, 27 amerikanske, 27 hollandske, 10 italienske, 9 spanske, 7 tyske, 7 græske, 7 norske, 5 franske, 3 japanske, 3 danske, 2 argentinske, 2 kinesiske, 1 belgisk, 1 lettisk, 1 japansk, 1 siamesisk, 1 honduraisk, 1 ægyptisk, 1 russisk og 1 jugoslavisk. Deres samlede Tonnage var 241,335 Tons.

Af Sejlskibene var 3 amerikanske, 2 finske, 1 engelsk, 1 italiensk, 1 svensk, ialt 8641 Tons.

Som Aarsag til at de stryges af Regnskabet opgives angaaende Damp- og Motorskibene, at 138 ophuggedes, 21 sank, 16 strandede, 10 forliste ved Kollision, 5 brændte, 5 savnes, 2 »condemned« og 2 forandredes.

Af Sejlskibene blev de 5 hugget op, 1 forliste, 1 strandet og 1 »condemned«.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Forholdene paa Fragtmarkedet har i den forløbne Uge ogsaa været tilfredsstillende. Det er maaske lidt vanskeligt at faa Forretningerne til at klappe, men dette skyldes hovedsagelig Redernes meget reserverede Holdning. Disse forsøger til Stadighed at presse Fragterne i Vejret, saavel for tidlig som for senere Tonnage, og i en lang Række Tilfælde har de faktisk ogsaa haft Held med at opnaa forhøjede Rater. Befragterne paa deres Side stritter naturligvis imod, saa godt de kan, idet de hævder, at det er vanskeligt at sælge paa Basis af de Rater, Rederierne forlanger, men det ender dog i de fleste Tilfælde med, at Befragterne maa give efter.

River Plate aabnede Ugen med særdeles livlig Efterspørgsel, og der blev betalt særdeles tilfredsstillende Rater saavel for Oktober som Oktober/November. Senere sløjede Efterspørgslen noget af, og Befragterne gjorde Forsøg paa at presse Raten. Hidtil har de dog ikke haft Held dertil, og Rateniveauet er fuldt opretholdt til Trods for, at Befragterne viser ringere Interesse. Af repræsentative Afslutninger skal nævnes ca. 5.000 Tonner m.a. San Lorenzo/U.K.-Antwerpen-Rotterdam eller Amsterdam 36/9d., Option Dunkirk 38/9d., 20. November/20. December, hvilket for saa vidt repræsenterer Toppen. Fra n.a. San Lorenzo er iøvrigt sluttet en lang Række Baade paa Basis af 34/6d. à 35/6d. til Antwerpen eller Rotterdam direkte, Raten afhængig af Positionen; tidlig Tonnage er som sædvanlig betalt bedst. Til Destinationer udenfor Minimalraterangen er Efterspørgslen desværre kun ringe. Der noteres en tentativ Efterspørgsel for Linseed Rosario/New York til 37/6d.

Af de øvrige Kornmarkeder har saavel Montreal som Sortehavet været særdeles livligt. Montreal har sluttet en Række Baade til jævnt stigende Rater. Sidste Baad blev betalt med 4/9d. pr. qr. til p.p. U.K. Afskiberne paa dette Marked synes iøvrigt at have vanskeligt ved at dække sig og efterspørger nu ogsaa Tonnage paa Timecharterbasis. I Forbindelse med Montreal Markedet forligner det iøvrigt at nævnes, at Gulven igen er i Markedet for Tonnage for Korn og har taget 34.000 qr. Baad til Antwerpen eller Rotterdam til 6/-, Option London eller Avonmouth til 6/3d. Oktober Lastning. Som nævnt ovenfor har Russerne været særdeles aktive, hvad angaar Korn fra Sortehavet og har taget en lang Række Baade, saavel paa Rejsebasis, hvor Raten har svinget mellem 25/6d. til U.K. og 23/- til Antwerpen/Rotterdam, som paa Timecharterbasis, hvor der er betalt 10/- for 5/6000 Tonnere og 9/6d. for 8/9000 Tonnere, Levering U.K. eller Middelhavet, Trip via Black Sea. Tilbagelevering U.K./Continent.

Det australske Kornmarked har ogsaa vist større Interesse for Tonnage, og en Række Baade er sluttet til Rater omkring 15/- à 16/- over Minimalraten for Oktober/November Lastning. For ny Sæson indikerer Befragterne 17/6d. Præmie, men Rederne synes ikke at være interesseret i denne Forretning med mindre de faar et Tillæg af 20/-.

Sydafrika har ogsaa været i Markedet for Tonnage for Korn og har taget 7500 Tonner til 33/6d. Cape Town Lastning, og 37/- for Durban Lastning til U.K.

Det nordamerikanske Marked vil ikke rigtig følge med i den opadgaende Tendens, der manifesterer sig paa Størstedelen af de andre oversøiske Markeder.

Scrap fra Northern Range til U.K. indikerer stadig kun 25/- maaske 25/6d., og forskellige andre blandede Forretninger som Pitch til Frankrig og Nitrate til Continentet indikerer kun Rater, der svarer hertil.

Fra Cuba synes Sukkereksporthandlerne at være noget mere interesseret i Tonnage. Der er sluttet 6.000 Tons Parcel til 27/6d. til Antwerpen, 28/6d. til London, Oktober Lastning. For 3500 Tonner indikeres 29/- à 29/6d. fra een Havn Cuba til p.p. U.K. Continent, Oktober/November Lastning.

Fra Sydpacific er der stadig Interesse efter Tonnage paa Timecharterbasis, ligesom der noteres enkelte Sukkerordrer fra Peru til U.K. til omkring 30/-.

Nordpacific er aabent for Tonnage til U.K. til 47/6d. paa f.i.o. Basis, ligesom der er positiv Forretning til Australien til omkring 60/- pr. 100 Balefod, Basis Sydney. Transpacific Forretning findes ikke.

Østens Markeder er faste. Soyabønner er sluttet for Oktober/November til 49/6d., og for December/Januar Lastning er Befragterne definitivt villige til at betale 50/-, men for denne Position ligger Redernes Idé noget højere.

Rismarkedet fra Saigon viser stadig god Efterspørgsel paa Basis af 52/-, men da Rederne forlanger højere Rater, har dette Marked været uden Forretning i den forløbne Uge.

De indiske Markeder har hidtil holdt sig beskedent tilbage, men det synes, som om ogsaa disse Befragtere, der antagelig har gemt deres Ordre i Haab om at se lavere Rater, nu bliver tvunget til for Alvor at tænke paa at faa deres Tonnagebehov dækket. Kerner fra Madras skyten indikerer 47/6d. og fra Bombay Siden 45/-, men Befragterne er, efter hvad London Mæglere meddeler, definitivt indstillet paa at betale 2/6d. Gammel 6800 Tonner sluttedes fra Karachi/Marmago til p.p. W.C.U.K. til 45/- paa Dødvæglbasis. Fra Vizagapatam er sluttet Erts til 40/- til Dunkirk.

De europæiske Markeder er uden større Forandringer. Udgaende Kulfragter ligger støtte, og for Middelhavet/hjem er Tendensen nærmest fastere. Fra Sortehavet har Ruserne foruden allerede omtalte store Kornforretning taget ikke saa faa Baade for Erts og Kul til Northern Range. Raterne har ligget omkring 24/- à 25/-. Paa Trælastmarkederne spores endnu intet Tegn til den ventede Slutspurt. Rateniveauet er dog stadig tilfredsstillende, men man havde haabet, at de sidste Efteraarsmaaneder vilde have sat Rederne i Stand til at gennemføre yderligere Stigninger.

Timechartermarkedet, som er det bedste Termometer ikke alene for den øjeblikkelige Stilling, men ogsaa for den fremtidige Udvikling, har i den forløbne Uge været temmelig aktivt. I Følge Sagens Natur er det vanskeligt at notere nogen Gennemsnitsrate, og vi skal derfor indskrænke os til at nævne enkelte Slutninger. Norsk 3600 Tonner sluttedes for 12 Maaneders Westindia Trade til \$2.50; denne Reder har dog utvivlsomt faaet for lidt. 7500 Tonner sluttedes til \$2., for 3 Rundrejser paa Vestkysten af Sydamerika. Levering og Tilbagelevering Halteras. Nitrate Folkene har betalt 10/- for 8000 Tonner, Levering U.S.N.H. via Chile, Tilbagelevering Alexandria. For 6300 Tonner er betalt \$3.65, Levering Northern Range trip across, Tilbagelevering U.K. Continent, og Motorskib paa 6700 Tons har faaet 13/3d., Levering Montreal via Nordpacific, Tilbagelevering U.K. Continent.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Norsk Fisketogt

Damperen »Torland« afgik fra Aalesund i Maj Maaned til Grønland for at drive Torskfiskeri ved Bankerne der.

Damperen havde 19 Smaabaade, som anvendtes til Fiskeriet, og desuden deltog to Dampskibe og to Motorkuttere. Man havde Forhaabninger til Forsøg med særlige Garn.

Efter hvad »Sunnørsposten« erfarer ved Henvendelse til Selskabets Repræsentant i Aalesund, er Eksperimentet ikke faldet tilfredsstillende ud. Fiskeriet ved Grønland maa iøvrigt nærmest betegnes som mislykket paa Grund af daarligt Vejr. Ekspeditionen ventes tilbage i Midten af Oktober.

Ny Paketrute Middelfart-Bogense-København

I Løbet af kort Tid aabnes en ny Paketrute, der skal sejle mellem Middelfart, Bogense og København. Bag denne Rute staar Skibsfører Th. Andersen og Detailhandler Osvald Olesen, Bogense, der allerede har købt Skibet i England.

Det nye Skib er en 2-mastet Skonnert, der er forsynet med en 100 H. K. Dieselmotor og har en Drægtighed paa 105 Tons.

Krigsmateriel-Transporten fra U. S. A.

Præsident Roosevelt har haft en Konference med Udenrigsminister Hull og Formanden for Søfartskommissionen Kennedey om Muligheden af at standse Damperen »Wichita«, der er undervejs til Kina med 19 Flyvemaskiner.

Den amerikanske Regering frygter, at »Wichita«, hvis den naar kinesiske Farvande, vil blive beslaglagt af Japanerne, hvilket vilde skabe en international Konflikt. »Wichita« ankommer i Dag til San Pedro i Kalifornien. Den amerikanske Regering kan ikke forbyde »Wichita« at transportere Vaaben og Krigsmateriel uden at paakalde Neutralitetsloven.

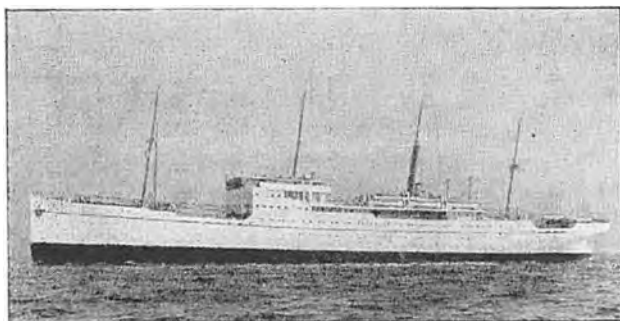
m.s. »Erria«

Østasiatisk Kompagni havde Tirsdag indbudt til Besigtelse af »Erria«, et af Kompagniet kendte Motorskibe, der har gennemgaaet en betydningsfuld Ombygning.

Længden er 462' — Bredde 62' — Dødvægt Tonnage: 8500 Tons — Fryserumspads: 145,250 Kubikfod — Fart i fuldlastet Tilstand: 16 Knob.

Skibet har efter Ombygningen Plads til 73 Passagerer i 11 Een-Sengs og 31 To-Sengs Kahytter, hvoraf de 27 har tilstødende privat Badeværelse og Toilet.

Alle Passagerkahytter er Yderkahytter, beliggende Midtskibs paa øverste Dæk. Alle Kahytter er udstyret med fritsaende Senge og har rummeligt Klædeskab til hver Passager.



M/S Erria.

Der er rindende varmt og koldt Vand overalt, ligesom der i hver Kahyt findes kombineret Skrive- og Toiletbord. »Punca Louvre« Ventilationssystem forsyner saavel Saloner som Passagerkamre med frisk og varm Luft efter Behag.

Paa Agterparten af Promenadedækket ligger det store, flisebelagte Friluftssvømmebassin med en Kapacitet paa ca. 80 Tons Vand.

Alle Kogeapparater og Ovne i Køkkenet er elektriske, og saavel Køkken som Pantry er i det hele taget forsynet med de nyeste elektriske Køkkenmaskiner.

Man præsenteredes for et ualmindelig smukt Skib, der imødekom alle Krav, der kunde stilles til et moderne udstyret Motorskib, og paa sin Vej ud over Havene vil det ikke mindst i sin ny Skikkelse gøre Kompagniet og Danmark Ære.

Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond

Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond, som blev oprettet i Anledning af Fanø Navigationsskoles 75 Aars Jubilæum i Oktober 1935, afholdt Tirsdag den 14. September sit første ordinære Bestyrelsesmøde i Esbjerg. Tilstede var Kaptajn P. Chr. Jacobsen, Esbjerg, Kaptajn Knud Nielsen, Nordby, Kassereren Kaptajn L. P. Larsen, Esbjerg, og Skibsreder Knud Lauritzen, København (Formand).

Regnskabet for det første Driftsaar blev forelagt.

Til Uddeling var der Kr. 700.— til Disposition, som paa Jubilæumsdagen, den 6. Oktober, vil blive uddelt til 4 mindrebemidlede og værdige Elever paa Navigationsskolen.

Efter at Fonden nu har virket i ca. 2 Aar, er den kom-

met op paa ca. Kr. 15.000.—, og Fonden er stadig aaben for Bidrag fra tidligere Elever paa Fanø Navigationsskole og fra andre i Søfartsuddannelsen interesserede.

Ny Lods til Raagø

Styrmænd Hans Larsen, D. F. D. S., er blevet udnævnt til Lods paa Raagø med Tiltrædelse straks. — Hans Larsen har taget Eksamen fra Svendborg Navigationsskole.

Lods Løje, Raagø, er samtidig blevet forflyttet til Bandholm.

Prøvetur

Lørdag foretoges under festlige Former en Prøvetur fra Landskrona. Øresundsvarvet havde bygget den 9500 Tons store Fragtbaad, Motorskibet »Dagmar Salén«, udstyret med al moderne Komfort til Skibsreder Sven Salén. Et yderst repræsentativt Selskab paa næsten 100 Personer deltog i Prøveturen, deriblandt Formanden for Værftet, Borgmester Munck av Rosenskiöld, de to Bankdirektører Wallenberg, Generalkonsul Akerlund, Fyrstinde Bismarck o. s. v. Værftets Leder, Direktør Ridet var Genstand for megen Hyldelse for den smukke Baad. Prøveturen sluttede i København.

Over 50 Skibe ønsker Erstatning

Da Passagen gennem Limfjordsbroen forleden igen kunde lukkes op, laa der over 50 Skibe, der skulde igennem, og nogle af dem havde maattet vente et Par Dage. Denne Ventetid har kostet Penge, og der vil blive Tale om et ikke ubetydeligt Erstatningskrav.

Ogsaa fra forskellige private Firmaer, hvis Varer er blevet forsinkede ved Limfjordspassagens Standsning, kan der ventes et Erstatningskrav.

Kravet om Erstatning vil blive rejst overfor Statsbanerne, som formentlig igen kan gøre Krav gældende overfor Assurandørerne for det tyske Skib, hvis uheldige Manøvrer var Skyld i Skaden paa Broen.

Højere Havneafgifter

I et officielt Dekret meddeles, at der er foretaget en midlertidig Forhøjelse af Havneafgiften i Bordaax. Paa Lasten skal der nu opkræves en Afgift af 1 Francs pr. Ton a 1000 kg samt en Statistikafgift af 0,30 Francs pr. Enhed. Nye Takster er fastsat ogsaa for saa vidt angaar Passagerer. Forhøjelserne skal kun gælde for et Aar, med mindre de ikke stadfæstes overensstemmende med de herfor gældende Regler i Loven om Handelsmarinen.

Skibsfører-Jubilæum

Kaptajn Arent Petersen, Forer af Motorskibet »Leise Mærsk«, fejrede Torsdag sit 25 Aars Jubilæum som Skibsfører i Rederiet A. P. Møller. Kaptajn Petersen, der har sit Hjem i Svendborg, har ført en Række af Rederiets Skibe, bl. a. Tankskibet »Maria Mærsk«, der kom i Brand i Atlanterhavet. Senere har han ført flere af Rederiets Nybygninger i Farten paa Østen.

Svensk Skibsbygning

Lloyds Registers svenske Komité har offentliggjort en Rapport over, hvad svenske Værfter for Tiden har under Bygning og i Ordre. Det viser sig, at der i Øjeblikket er 29 Skibe paa ialt 121,600 Brutto Tons under Bygning ved svenske Værfter. Under Bygning og i Ordre er 74 Skibe paa tilsammen 367,500 Tons Brutto, hvilket er det største Antal i Sveriges Skibsbygnings Historie. Af det totale Antal er 34 Skibe paa tilsammen 119,500 Tons Brutto bestilt af svenske Redere, Resten af udenlandske Redere. Af Tankbaade er under Bygning eller bestilt 20 paa ialt 176,100 Tons Brutto, hvilket er ca. 48 pCt. af den totale Tonnage i Ordre.

Odense Kanal

Kanal- og Havneudvalget i Odense har vedtaget en omfattende Rensning af Kanalen og Fjorden. Der skal renses fra Enden af Kanalen ud til Klintebjerg, ca. 3 Kilometer, og en lignende Strækning i selve Kanalen. Ialt skal henved 140,000 Kubikmeter flyttes. Udgifterne vil andrage 180,000 Kroner, og Arbejdet er overdraget Saabye & Lerche, hvis store Gravemaskine »Odin« er ankommet fra Fredericia.

Nyt Bergens-Rederi

Der er udsendt Indbydelse til Tegning af Aktier i »Leif Erichsens Rederi A/S« med Skibsreder Leif Erichsen, Bergen, som korresponderende Reder. Rederen har indkøbt to Motorskibe, »Herma« paa 3450 Tons Dw. og »Lenda« paa 6550 Tons. Aktiekapitalen er fastsat til Minimum 1 Mill. Kr. og Maksimum 1,2 Mill. Kr. Af Indbyderne er tegnet 400,000 Kr. og underhaanden er der sikret Tegning af 450,000 Kr.

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i August Maaned 1937

	Antal		Ladning i Tons	
	Anløb	R. T. N.	udlosset	indtaget
Hjemland				
Danmark ...	434	93,913	47,386	11,874
Norge	10	9,772	15,140	140
Sverige	50	9,101	7,138	4,280
Finland	3	1,866		2,535
Estland	5	3,357	7,687	200
Letland	3	1,161	1,798	370
Polen	2	1,605	3,743	383
Tyskland ...	39	3,553	5,051	949
England	9	15,190	15,802	
Holland	10	3,400	4,030	418
Portugal ...	1	511	480	
Jugoslavien .	2	4,116	10,695	
Tilsammen .	568	147,545	118,950	21,158
Heraf Rutef. 165		68,824	8,981	8,651

»Tula«

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Tula« er af Nationalisterne opbragt ved Spaniens Kyst. »Tula« blev beordret ind til Visitation i Ceuta, men straks frigivet og afsejlede derefter til Oran. Skibet fortsatte senere Rejsen til Syd-Levanten.

Er »Endeavour I« forlist?

Der næres stigende Ængstelse for, at den store engelske Kapsejler »Endeavour I« er gaaet til Bunds i Atlanterhavet med sin 18 Mandes Besætning.

»Endeavour I«, der havde bistaet Søsterskibet »Endeavour II« under Træningen til Kampen om Amerikapokalen fornylig, var under Bugsering tilbage til England. Under en frygtelig Orkan Mandag Nat sprængtes Tovet mellem »Endeavour I« og Dampyachten »Weda II« 300 km Øst for New York, og siden har man intet hørt til Lystsejleren. Slæbetovet brast saaledes, at »Endeavour I« havde 140 Meter Trosse hængende fra Stavnens, og man frygter, at Trossens Vægt skal have trukket Skibet ned.

Dansk Tidsskrift-Index

Statens Bibliotekstilsyn har udsendt Dansk Tidsskrift Index, udarbejdet af Biblioteksdirektør Th. Døssing og Biblioteksinspektør Robert L. Hansen, og heri er bl. a. anført en Række af Dansk Søfarts Tidendes Artikler fra det forløbne Aar. Det er, hedder det i en Redegørelse i Forbindelse med Udsendelsen, i Tidsskrifterne, man holder sig à jour med sit specielle Studieomraade. Imidlertid er det jo ikke enhver givet at kunne abonnere paa alle de forskellige Tidsskrifter, der kan tænkes at bringe Stof fra det paagældende Omraade; paa det raades der Bod ved Hjælp af *Dansk Tidsskrift-Index*, der er en af Statens Bibliotekstilsyn udgivet aarlig Fortegnelse over Indholdet af ca. halvtredie Hundrede danske videnskabelige, faglige og populærvidenskabelige Tidsskrifter, foruden godt tredive andre nordiske Tidsskrifter af særlig Betydning. Staten understøtter dette for hele Samfundet nyttige Værk.

»Vejret i Vold«

Den produktive *Knud Andersen* har hos Aschehoug udsendt en Roman for Ungdommen »Vejret i Vold« fuld af Saltvand og So og sikker paa at vinde Indpas hos alle de unge, for hvem Livet paa Søen staar som en Drøm, som de haaber engang maa blive til Virkelighed. Knud Andersen kender til Fuldkommenhed sit Emne og forstaar at skildre det som faa.

PERSONALIA

Afsked

Kaptajn *Herman Chr. Clemmensen*, Aggersund, tager sin Afsked fra den 1. Oktober. Kaptajn Clemmensen overtog i 1919 Posten som Færgefører, med forskellige Aalborgskibe.

Dødsfald

Flv. Skibsfører *Johan Chr. Rasmussen*, Ommel, er død, 89 Aar gammel. Han var Veteran fra Krigen 1864.

POSITIONSLISTE PR. 22. SEPTEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Goole 21.9.
s.s. *Aaro*, Teilman Thomsen, pass. Kbhvn. 18.9. p. R. t. Acton Grange.
s.s. *Aaro* ank. Heysham 8.9.
s.s. *Aase* ank. Kotka 3.9.
m.t. *Aase Mærsk* pass. Aden 7.9.
s.s. *Absalon* ank. Antwerpen 3.9.
m.s. *African Reefer* afg. Rio de Janeiro 16.9.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden til Suez 16.9. hjg.
s.s. *Agnete* ank. Riga 7.9.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Manchester 9.9.
s.s. *Alabama* ank. B. Aires 13.9.
s.s. *Alf* afg. Stettin 15.9.
s.s. *Alfa* afg. Kotka 21.9.
s.s. *Algarve* afg. Marseille 20.9. til Genua.
m.s. *Almena* afg. New York 2.9. til Puerto Plata.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Hamborg 19.9. hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Danzig 17.9.
m.s. *American Reefer* pass. Cristobal 17.9.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Kbhvn. 17.9. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Pernambuco 16.9. til Curacao.
s.s. *Anna* ank. Haukipudas 19.9.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Kobe 7.9.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Moji 3.9. udg.
s.s. *Anne* pass. Dunnet Hd. 29.8. p. R. t. St. Johns.
m.s. *Argentina* afg. Lissabon 20.9. til Kbhvn.
m.s. *Arizona* afg. Moss 21.9. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Newcastle NB 16.9. til Antwerpen.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Saigon 10.9.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Moji 14.9.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Leningrad 17.9. til Delfzyl.
s.s. *Aslaug* afg. Alexandria 3.9. til Jaffa.
m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Longview Orc. 19.9.
s.s. *Astra* ank. Archangel 6.9.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Dover 19.9. p. R. t. Bayonne.
m.s. *Australian Reefer* ank. Dieppe 19.9.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Moji til San Francisco 4.9.
s.s. *Avance* pass. Helsingør 7.9. p. R. t. Boness.

B

s.s. *Belgien* afg. Kbhvn. 15.9.
m.t. *Bente Mærsk* afg. San Pedro 10.9.
s.s. *Bergenhus* ank. Trondheim 22.9.
s.s. *Bertha* pass. Dragør 11.9.
s.s. *Bes* pass. Danzig Næs 20.9.

s.s. *Betty* ank. London 21.9.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Quebec 15.9. til Newfoundland.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Amsterdam 16.9.
s.s. *Birgitte* afg. Helsingør 8.9. til Pors.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Ushant 19.9. p. R. t. Bilbao.
s.s. *Bodil* pass. Ølandsrev 22.9.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Hungerburg 17.9.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Port Said til Marseilles 18.9. hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Villa Constitution 8.9.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 16.9. til Nantes.
s.s. *Brasilien* afg. Neufahrwasser 28.8. til River Plate.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Portland 18.9.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Kaolack 17.9.
s.s. *Britta* pass. Dungeness 19.9.
s.s. *Broholm* afg. Tel-Aviv 21.9. til Haifa.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. 48, 41° N., 73, 53° W. 17.9. p. R. t. London.
s.s. *Brynhild* ank. Trondheim 22.9.
s.s. *Brynhild* ank. Danzig 18.9.

C

m.s. *Chr. Holm* ank. Montreal 19.9.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. N. Waterweg 10.9. til Bathurst.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Buenos Aires 14.9. til Rosario.
m.s. *California* afg. Rio 4.9. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Borch, afg. Cristobal til Los Angeles 17.9. udg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. St. Miguel 19.9.
s.s. *Carmen* pass. Ølandsrev 21.9.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Amsterdam 10.9.
s.s. *Charkow* ank. Bordeaux 19.9.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Kobe 15.9.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Cardiff 16.9. hjg.
m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 19.9.
s.s. *Christiansborg* afg. Puerto Cabello 17.9.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Danzig 18.9. til London.
s.s. *Clara Clausen* afg. Kbhvn. 15.9. til Lübeck.
m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Auckland 14.9.
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. London 10.9.
s.s. *Cyril*, Rasmussen, ank. Archangelsk 11.9.

D

s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 21.9.
s.s. *Dagmar* ank. London 20.9.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Fornæs 16.9. sydg.
m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, ank. Gefle 19.9. udg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21.9.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	453,00	AMSTERDAM.....	249,85
BERLIN.....	181,50	STOCKHOLM.....	115,85
PARIS.....	15,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,25	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,10	PRAG.....	15,95
ROM.....	24,05	WARSAWA.....	86,00

m.s. *Danmark* reparerer i North Shields.
 s.s. *Delaware* afg. New York 8.9. til Oslo.
 s.s. *Dorrit* ank. Neapel 21.9.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 16.9.
 s.s. *Ebro* afg. Leixoes 18.9. til Gdynia.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Antwerpen 7.9.
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Boness 8.9.
 s.s. *Egholm* afg. Odense 20.9. til Gdynia.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Conakry 22.9.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Curacao 4.9.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Archangel 19.9. til Amsterdam.
 s.s. *Elisabeth* ank. Dover 13.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Kopervik 11.9. til Archangel.
 s.s. *Ellen* ank. Portsmouth 15.9.
 s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 19.9.
 s.s. *Else* afg. Raumo 20.9.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Boston, Lincl. 20.9.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Antwerpen 10.9.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Trinidad 7.9.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Great Yarmouth 18.9.
 s.s. *Enigheden*, Christoffersen, ank. Archangel 14.9.
 s.s. *Erik Boye* pass. Beachy Hd. 8.9. østg.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Archangel 13.9.
 s.s. *Erna* pass. Ushant 16.9.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 7.9.
 s.s. *Ester* ank. Drammen 19.9.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, pass. Kbhvn. 29.9. p. R. t. St. Nazaire.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. London 20.9.
 s.s. *Estrid* afg. Port Williams 7.9. til London.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Portland til San Francisco 17.9. hjg.

F

m.s. *Fano* afg. Middlesbrough 20.9.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Salismünde 20.9.
 s.s. *Finland* afg. Trelleborg 15.9.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Bangkok til Singapore 17.9. hjg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Lisbon 20.9.
 ss. *Frankrig* afg. Southampton 15.9.
 s.s. *Fredensborg* ank. Danzig 18.9.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Zeebrügge 19.9.
 s.s. *Freya* afg. Tyne 10.9. til Kbhvn.
 s.s. *Frida* afg. New York 14.9.
 s.s. *Frøde* forv. afg. Herøen 21.9. til Scarsport.
 s.s. *Fylla* ank. Uuras 11.9.

G

s.s. *Garonne* ank. Antwerpen 21.9.
 s.s. *Gerd* afg. New York 10.9.
 s.s. *Gerda* ank. Batskärnäs 21.9.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Archangel 11.9.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Hongkong 29.8.
 s.s. *Georgia* afg. Santos 18.9. til Bahia.
 s.s. *Gorm* afg. Houston 17.9. til Norfolk, Va.
 s.s. *Grete* pass. Ækvator 19.9.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hampton Rds. 16.9. til Panama Canal.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, afg. Grangemouth 18.9.
 s.s. *Gudena*, i Rouen.
 s.s. *Gudrun* pass. Spurn Hd. 9.9. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 7.9.
 s.s. *Gunhild* pass. Lizard 11.9. p. R. t. Cork.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. St. Johns NF. 17.9.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Singapore 20.8.
 s.s. *Gyda* ank. Hamton Rd. 6.9.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, pass. Tromsø 16.9. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Halfdan* afg. Gdynia 21.9. til Talinn.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Piræus 15.9.
 s.s. *Hans*, From, afg. Møllerup 22.9. til Kbhvn.
 s.s. *Hans Broge* afg. Himango 17.9.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Murinansk 7.9.
 s.s. *Harald* afg. Kbhvn. 21.9. til Randers.

s.s. *Harriet* pass. Dungeness 21.9.
 s.s. *Helene* ank. Rouen 19.9.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 17.9.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Lizard 16.9. vestg.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Helsingør 9.9. sydg.
 m.s. *Herdis* pass. Spurn Hd. 17.9. udg.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Kopervik 12.9. til Archangel.
 s.s. *Hilde* ank. Bremen 27.8.
 s.s. *Hindsholm* afg. Blyth 21.9. til Kbhvn.
 s.s. *Holland* afg. Odense 15.9.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Ardrossan 31.8.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 19.9.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Yokohama 19.9. udg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Birkenhead 17.9. til Methil.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Hull 16.9.
 s.s. *Inger* afg. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Skagen 16.9. vestg.
 s.s. *Inger Toft* afg. Huelva 17.9.
 s.s. *Irene Maria*, B.-Larsen, ank. Amsterdam 19.9.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Bombay 19.9.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Gdynia, 19.9.
 s.s. *Ivar* afg. Savannah 18.9. til Mobile.

J

s.s. *Jakob Mærsk* afg. Alexandria 10.9.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Riga 17.9.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Istanbul 7.9.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Aden-Singapore 11.9. udg.
 s.s. *Jenny* pass. Dungeness 14.9.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 21.9.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Hirtshals 14.9. vestg.
 s.s. *Johanne* afg. St. Louis du Rhone 20.9.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Kopervik 14.9. til Archangel.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 20.9.
 s.s. *Jonna* pass. Ækvator 16.9.
 s.s. *Juliane* pass. Lødingen 5.9. p. R. t. Archangel.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Suez til Colombo 20.9. udg.
 s.s. *Jutta* pass. Helsingør 19.9.
 s.s. *Jytte* afg. Leningrad 14.9.
 s.s. *Jøgersborg* pass. Kbhvn. 19.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Burntisland 17.9.
 s.s. *Kalo*, Huusum, ank. Helsingørs Dok 17.9.
 s.s. *Karen* pass. Dunnet Hd. 15.9. vestg.
 s.s. *Karen Toft* ank. Hull 18.9.
 s.s. *Karla* ank. Loanda 19.9.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 17.9.
 m.s. *Katrine Mærsk* pass. Panama 12.9.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Immingham 16.9.
 s.s. *Kentucky* i Time Charter.
 s.s. *Kirsten* pass. Skagen 10.9. p. R. t. London.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Ridham Dock 15.9.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Grangemouth 17.9.
 s.s. *Knud* ank. Manchester 17.9.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Esbjerg 12.9. til Immingham.
 s.s. *Knut* ank. Tyne 12.9.

L

s.s. *Laila* ank. New York 21.9.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Port Swenntenham til Malacca 19.9. udg.
 s.s. *Lars Kruse* pass. Dungeness 10.9. vestg.
 s.s. *Laura* afg. St. Johns 20.9.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Bordeaux 8.9.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Kbhvn. 9.9.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Archangel 14.9.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Ghent 7.9.
 s.s. *Lilian* ank. Goolø 18.9.
 s.s. *Lilleborg* ank. Ivigtut 19.9.
 s.s. *Lily* pass. Kbhvn. 1.9.
 s.s. *Linda* ank. Bona 20.9.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Aarhus 18.9.
 m.s. *Louisiana* afg. Rotterdam 10.9. til River Plate.
 s.s. *Lynæs* pass. Hammershus 10.9.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 5.9.
 s.s. *Magnus* afg. Kbhvn. 21.9. til Dunkirk.
 s.s. *Maja* afg. Kotka 21.9.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Dover p. R. t. Genoa 17.9. udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Flensborg 17.9.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. Balboa 16.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Burutu 16.9.
 s.s. *Margrete* ank. Köpmanholmen 8.9.
 s.s. *Marianne* pass. Dunnet Hd. 16.9. østg.
 s.s. *Marie Toft* ank. Nizza 4.9.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 11.9.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 20.9.
 s.s. *Marna* afg. Pisco 15.9.

m.s. *Marocco* afg. Nemours 20.9. til Oran.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Methil 19.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Gdynia 15.9.
 s.s. *Marx* ank. Lappvik 7.9.
 s.s. *Maryland* afg. Santos 9.9. til St. Vincent.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Gravesend 17.9. til Immingham.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Hamburg 19.9. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 1.9.
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Hongkong 21.8.
 s.s. *Minsk* ank. Antwerpen 20.9.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Newcastle on Tyne 20.9. til Vardo.
 s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Rouen 18.9. til Seaham.
 s.s. *Najaden* pass. Holtenau 20.9.
 s.s. *Nancy* pass. Holtenau 20.9.
 s.s. *Nerma* afg. Zeebrugge 21.9.
 s.s. *Nevada* ank. Stavanger 19.9.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Port Said 10.9. til Djibouti.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Panama 8.9.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Ghent 9.9. til Archangel.
 s.s. *Niobe* ank. Pateniemi 20.9.
 s.s. *Norco* pass. Lødingen 15.9. sydg.
 m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 9.9. til Yokohama.
 s.s. *Nordborg* pass. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Nordby* ank. Odense 15.9.
 m.s. *Norden* ank. Balboa 4.9.
 m.s. *Nordfarer* afg. Table Bay 15.8. til Trinidad.
 m.s. *Nordhavet* afg. Los Angeles 28.8. til Yokohama.
 m.s. *Nordhval* ank. Table Bay 3.9.
 m.s. *Nordkap* afg. Quebec 15.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nordlys* ank. Buenos Aires 16.9.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Para 14.9.
 m.s. *Nordpol* afg. Los Angeles 30.8. til Providence.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 21.9.
 s.s. *Olaf* ank. Sunderland 19.9.
 s.s. *Olga* afg. Kbhvn. 16.9. til Shoreham.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Zeebrugge 15.9. til Kalundborg
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Santos 19.9.
 m.s. *Oregon* ank. Santos 19.9.
 s.s. *Orion* afg. Port Williams 11.9.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Kbhvn. 18.9.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Dakar 15.9. til Rouen.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Dungeness 16.9. vestg.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Svendborg 5.9.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Haifa til Rotterdam 17.9. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Hull 15.9.
 s.s. *Paula* afg. Baltimore 21.9.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 29.8.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Cape Verde p. R. t. Fremantle 18. ds. udg.
 s.s. *Polly* pass. Hanstholm 7.9.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Hull 17.9.

R

s.s. *Randi* ank. Liverpool 18.9.
 s.s. *Riga* ligger i Leningrad.
 s.s. *Rigmor* ank. Norrkøping 11.9.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 22.9. til Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Cardiff 7.9.
 s.s. *Robert* afg. Svendborg 11.9.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Casablanca 12.9.
 s.s. *Rosenborg* ank. Port Talbot 21.9.

S

s.s. *Saga* dokker i Kbhvn. siden 16.9.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Suez 17.9.
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Pictou 11.9. til Preston.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 20.9.
 s.s. *Sejrø*, Brockman, afg. Bordeaux 16.9. til Bremen.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 12.9.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Durban 17.9. udg.
 s.s. *Signe* ank. Shields 16.9.
 s.s. *Sigrid* afg. Trångsund 4.9.

Dampere i Hvidehavsflaeten

Bunkrer i HARSTAD
hos KRISTIAN HOLST

Kapacitet 100 Tons pr. Time

Ingen Havneafgift . Ingen Lodspenge . Intet
Klareringsgebyr . Ingen Overtidsbetaling

Telegramadr.: Kulholst.

Fløjtesignal: — — (2 lange)

s.s. *Sigrun* afg. Aarhus 20.9. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg* afg. Burntisland 13.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hull 12.9.
 s.s. *Skagen* afg. Rauna 18.9. til Manchester.
 s.s. *Skagerak* ank. Ryovaliniemi 12.9.
 s.s. *Skandia* rapp. 250 m SW. for Cap Hatt p. R. t. Eng-land.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 22.9.
 s.s. *Skodsborg* afg. Burntisland 13.9.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 21.9. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Kem 18.9.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. St. Johns N. 8.9.
 s.s. *Sophie* ank. Themsen 13.9.
 s.s. *Stadion II* afg. Skien 21.9. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Kieler-Kanal 17.9. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Stella* ank. Rotterdam 21.9.
 s.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 1.9.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 19.9.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Zeebrugge 15.9. til Nørresundby.
 s.s. *Svanhild* ank. Frederikshavn 26.8. for Dokning.
 s.s. *Svanholm* ank. Manchester 20.9.
 s.s. *Svava* afg. Aarhus 18.9. til Liverpool.
 s.s. *Svend Pii* pass. Las Palmas 17.9.
 s.s. *Søborg* ank. Grangemouth 14.9.

T

s.s. *Tuarnholm* ank. Kbhvn. 19.9.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 11.9.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Kobe 14.9.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Immingham 22.9. til Faaborg.
 s.s. *Tekla* ank. Riga 9.9.
 s.s. *Tennessee* afg. Newcastle 8.9. til Albany.
 m.s. *Thyra S.* pass. Ushant 10.9. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Tomsk* afg. Algier 20.9. til Casablanca.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Hongkong til Singapore 18.9. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Møllerup 22.9.
 s.s. *Tove* afg. Gravesend 9.9. til Hull
 s.s. *Tovellit*, Bang, forventes ank. New York 21.9.
 s.s. *Transporter* afg. Burntisland 14.9. til Esbjerg.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Stege 22.9.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 22.9.
 s.s. *Tula* afg. Oran 17.9. til Alexandria.
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 21.9.

U

s.s. *Uffe* ank. Liverpool 17.9.
 s.s. *Ullå* afg. Buenos Aires 21.9.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Helsingør 16.9. sydg.
 s.s. *Uranienborg* pass. Samoa 15.9.

V

s.s. *Valborg* ank. Veitsiluoto 13.9.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Liverpool 16.9.
 s.s. *Viborg* afg. Huleva 18.9.
 s.s. *Viola* ank. Tyne 2.9.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 20.9. til River Plate.
 m.s. *Vistula* ank. Stettin 22.9.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. afg. Durban 22.9.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Horsens 11.9.
 s.s. *Wm. Th. Mulling*, Jensen, ank. Danzig 19.9.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 21.9. til Nørresundby.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Ivigtut 18.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af
en betryggende forsikringsmæssig Pen-
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS Forsikringsanstalten

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 28 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7808

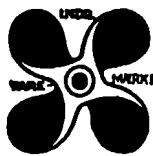


Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Toldbodens Motorfærge og
Transportforretning

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)

anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086.
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN
INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

HELSENGØR
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

ROTTERDAM

Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp



Weioliin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

A/B D. EKLOEF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Reumussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstf. 9.

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

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

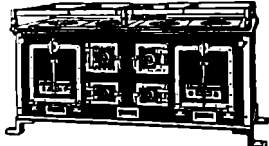
DAMP-DYNAMOER
med Dampmaskiner System »Hindley«
fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brændolærmeringsanlæg	Armatyr
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DAMPKIBSSELSKABET
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



+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrilinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrilinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenge efter Dybgaende og Drægtigbed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandaafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationssværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5,4 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 Kroner, 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. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. 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 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, 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. m³. Losning og Ladning foretages af Private eller faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinckekajen 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 Teglhøllen 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 + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lædes ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lædes ved Havnevæsenets Bøjer. Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsiornedenheder 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, Indfyrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsiornedenheder, 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 Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og ber foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Reise.

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

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af 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, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opængning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orloksværft), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. 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 Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergølgadampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (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, Selsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt 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, Køllingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m, Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanzer benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, Træskibsbyggeri af små og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 40

TORSDAG 30. SEPTEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

GENÈVEKONVENTIONEN

Indenfor den skandinaviske Skibsfart er Genevekonventionen nødvendigvis stadig Genstand for alvorlig Omtale. Det kan være meget godt at tale om Skibsfartens gode Fortjeneste i Øjeblikket, men Medaljens Revers maa ikke glemmes.

Rederne har nemlig i de sidste Aaringer lært, at den gamle Fabel om, at de syv magre Aar efterfølges af syv fede Aar langt fra holder Stik. Erfaringen har lært, at efter et Par fede Aar følger en lang Række magre. Hvad man har kunnet tjene i de to-tre fede Aar, er langtfra tilstrækkeligt til at dække de Huller, som de magre Aar har skabt.

Saa længe man har den mere eller mindre voldsomme Højkonjunktur, mærker man maaske ikke saa meget til de stigende Udgifter. De vil imidlertid blive følt den Dag, da de daarlige Tider paany sætter ind. Man vil da se Fragtindtægterne smelte bort som Sne for Solen, mens Udgifterne har en sjælden haardnakket Evne til at holde sig i Vejret. Det gælder navnlig alle de Udgifter, der staar i Forbindelse med de sociale Love. De retter sig ikke efter Konjunkturerne, men de bestaar med alle deres Konsekvenser, selv efter at de sidste Gran af Højkonjunktur er forsvundet.

Det er derfor nødvendigt for de skandinaviske Redere at opponere mod Genevekonventionen angaaende Arbejdstid og Bemanding paa Skibe. Der er saa meget større Grund til det som Verdens berømtligste Søfartsnation England, og desforuden Tyskland, som ogsaa spiller en fremtrædende Rolle indenfor Skibsfarten, og Italien ikke gaar med til Konventionen. Det er ogsaa højst tvivlsomt, at Finland og de øvrige Østersølande skulde gøre det. Hvis Tilslutningen til denne Konvention havde været almen og de store Søfartsnationer var gaaet i Spidsen for en Ratificering, havde Situationen naturligvis været en anden. Det er lidt vel meget forlangt, at de skandinaviske Lande skulde gaa i Spidsen og ofre en af deres vigtigste Erhvervsgrene paa den sociale Lovgivnings Alter.

Dertil kommer, at en Lovgivning i Konventionens Aand vilde berede alle de nordiske Landes Skibsfart store tekniske Vanskeligheder. Mange af de mindre Skibe kan simpelthen ikke forandres i det Omfang, der kræves, for at Konventionens Fordringer kan opfyldes. Det er nødvendigt at se Sagen fra et økonomisk Synspunkt og overveje, hvad Erhvervet har Raad til af Udgifter.

Det skulde jo nødig komme dertil, at Genevekonventionen resulterer i saa store Vanskeligheder, at Arbejdsløshed og lignende Ulemper blev Følgen.

SITUATIONEN I MIDDELHAVET

Englands Krigsskibe pløjer i disse Dage Vandet tyndt i Middelhavet. — Mussolini gaar da ogsaa i hele sin Politik ud fra, at den første italienske Forsvarslinie maa ligge ved Indsejlingen til Middelhavet. Kun et med Italien forbundet Spanien vilde efter hans Opfattelse give Italien en betrygget strategisk Stilling. Derfor har hans Officerer indrettet sig paa de baleariske Øer, der er det østlige Middelhavs vigtigste strategiske Stilling, fordi fra disse Øer vil de franske Troppeoverførsler fra Nordafrika til fransk Havn kunne forhindres, og samtidig betegner de en frem-

skudt Stilling af allerstørste Betydning for det italienske Kystforsvar.

I Dag foretager England en stærk Flaadekoncentration i Middelhavet, og dette maa give Italien Indtryk af det britiske Imperiums Styrke.

Men det egentlige Spørgsmaal, hvor det gælder Magtforholdene i Middelhavet, er dette: Vil England under en Krig kunne holde Middelhavet aabent imod Italiens Villie?

Under en isoleret engelsk-italiensk Krig vilde Italien være meget saarbart. Men under en mere omfattende Krig?

I en saadan Situation maa det antages, at italienske Undervandsbaade, Motortorpedobaade og Flyvemaskiner vilde gøre Middelhavet saa usikkert for den engelske Skibsfart, at man maatte foretrække at vende tilbage til den gamle Vej sønden om Kap.

Omvendt vil naturligvis England kunne hindre italienske Skibe i at naa frem til italiensk Østafrika, og den eneste Forbindelse med Abessinien vilde da maatte søges over ægyptisk Territorium.

Det vil ses, at et engelsk-italiensk Fjendskab under en eventuel Krig let vilde kunne føre til anerkendte Forhold i Middelhavet, hvor ingen havde Magten der undtagen til at forhindre Skibenes Gennemsejling.

ENGLANDS TRAMPFARTSKONTROL

Som flere Gange tidligere omtalt holdtes der i Juni Maaned en Sammenkomst af britiske Trampredere med Skibe paa 2500 Bruttotons og derover med det Formaal at planlægge et frivilligt Samarbejde indenfor Trampfarten. Paa Grundlag heraf udarbejdedes en Plan, og dennes Detaljer er altsaa nu offentliggjort af Chamber of Shipping.

Anledningen til denne Plan er, at de britiske Trampfartssubsidier og den i Forbindelse hermed staaende Kontrol ophører i December. Trampfartens Regulering under Ledelse af The Tramp Shipping Administration Committee anses for at have været saa fremgangsrig, at man holdt paa, at Reguleringen ikke burde ophøre med Udgangen af den Parlamentslovs Gyldighed, som indeholdt Bestemmelse om Subsidierne og deres Haandhævelse. Man burde derfor fortsætte med en frivillig Overenskomst, hvori skulde indgaa saakaldte Sanktioner, d. v. s. at de, som undertegnede Overenskomsten, skulde være hjemfaldne til kraftige Bøder ved Brud paa Bestemmelsen.

Grundprincippet for Planen er, at den gaar ind for frivilligt Samarbejde, og den anlægges og kontrolleres af Erhvervet selv. Den er et Forsøg paa at udvikle og fortsætte Samarbejdet mellem Trampredere og mellem Tramp- og Linierederne. Den skulde træde i Kraft ved næste Aars Begyndelse under Forudsætning af, at Rederne for 90 pCt. af britiske Trampskibe paa 2500 Bruttotons eller derover har underskrevet den. Man har fastsat, at Udtrykket Tramptonnage dækker ogsaa de Tilfælde, hvor Skibe er beskæftiget dels i Tramp- dels i Liniefart. Planen skal gælde i 2 Aar, for saa vidt der ikke træffes anden Bestemmelse af en Majoritet, regnet i Tonnage, under visse Omstændigheder.

Planens vigtigste Paragraf er § 5, som handler om Forbindelser, Minimumsfragter, Certepartiformularer m. m. og indeholder følgende:

Enhver Reder, som undertegner Planen, skal ud-

stede en Erklæring til alle de øvrige Undertegnere samt Chamber of Shipping om

a) at han vil rette sig efter de Bestemmelser i de særlige Overenskomster om Samarbejde i La Plata Korn-Farten (hjemgaaende) den australske Kornfart (hjemgaaende og til Østen) samt St. Lawrence og Northern Range U. S. A. (østgaaende), som gælder fra 1. Oktober 1937 med de Ændringer, som maatte blive vedtaget Tid efter anden af The Tramp Shipping Administrative Committee indtil 31. December 1937, og derefter af The Administrative Committee som nævnes i Planens § 6; at han ikke skal fragte eller samtykke i at fragte Gods til lavere Fragt paa nogen Rejse end den Rate — om saadan findes — som kan blive fastsat som Minimumsrate for en saadan Rejse af The Administrative Committee og lignende, som forefindes i ovennævnte Overenskomst om Samarbejde for Skibe af den paagældende Slags, saatlænge saadanne Rater eller Vilkaar gælder.

b) at i Tilfælde af, at The Administrative Committee — i den Hensigt at forhindre for stor Tonnageophoben eller at begrænse Mængder af uchartret Tonnage i visse Havne — foreskriver 1) at Skibe af en bestemt Slags ikke skal gaa til en saadan Havn og/eller 2) at Redere for Skibe af en vis Slags ikke skulde slutte deres Skibe for Last derfra.

At han ikke saa længe de nævnte Forskrifter gælder maa sende eller slutte noget Skib i Strid hermed. Det skal dog ikke gælde Slutninger, der allerede er gjort, i det Øjeblik Underskriften foreligger.

Naarsomhelst Forslag gores om noget Tillæg til Overenskomsten til a eller b vedrørende en hvilken som helst Trade som indtil da ikke har været Genstand for en saadan Regulering, maa først et Møde af The Deep Sea Tramp Shipowners' Section of the Chamber of Shippers — med en Majoritet i Tonnage af de nærværende og steinmende — godkende Principet om, at den Art Regulering gores paa Trade.

c) at i Tilfælde af, at en Minimumsrate er bestemt i H. t. Punkt a) som Minimumsrate for en Rejse, maa han ikke afslutte nogen saadan Rejse, uden paa Vilkaar i Overenskomsten med en af de Standardformularer, der er blevet foreskrevet af The Administrative Committee.

d) at han ikke maa slutte nogen Time-Charter for noget Skib uden dertil at føje en Bestemmelse, som binder Tidsbefragteren til, saa længe en Minimums-raten gælder, ikke at fragte eller samtykke i at fragte Gods paa nogen Trade til lavere Rate eller paa Vilkaar, som strider mod Minimumsraten eller mod Vilkaar, som er foreskrevet af The Administrative Committee og er i Kraft for Trade paa det Tidspunkt, da Timecharterkontrakten indgaas og videre at følge Bestemmelsen i b) og c) af denne Paragraf.

e) at m H. t. sine Skibes Rejse ikke betale lavere Hyre eller give ringere Betryggelse end den, der er foreskrevet i National Maritime Board Agreements og er i Kraft med Hensyn til saadanne Skibe og Rejser.

f) at meddele saadanne Informationer, som Tid efter anden kunde ønskes for at bistaa Komiteen i dens Arbejde eller for Komiteen eller for en af den indsat Person fremlægge alle Certepartier eller andre Kontrakter, som er udarbejdet for at vise Ovennæstemmelse med Komiteens Forskrifter. Alle Informationer modtages og behandles med streng Diskretion.

g) at til Chamber of Shipping for Planens Administrationsudgifter at erlægge det proportionelle Bidrag, som Komiteen maa kræve.

Haandhævelse af Planen skal betroes ovennævnte Administrative Committee bestaaende af 20 Repræsentanter, som vælges aarlig for det kommende Aar; 16 af dem skal repræsentere Trampfarten og 4 Liniefarten. For Valget af Trampfartsrepræsentanter findes detaljerede Forskrifter. Landet inddeles i 6 Distrikter: Clyde Distrikt vælger 2, Tyne 2, Durham og

Yorkshire 1, Bristol-Kanalen 2, Mersey 1 og London 8. Hver Reder, som har underskrevet Planen, kan efter sin Tonnages Størrelse afgive en eller flere Stemmer. Fra op til 10.000 Bruttoregistertons maa han afgive en Stemme for Plads, for over 10.000 til 20.000 Tons 2, for over 20.000 til 30.000 Tons 3, for over 30.000—40.000 Tons 4 og for 40.000 Tons og derover 5 Stemmer for Plads.

Som tidligere omtalt har de britiske Linieredere ogsaa besluttet at støtte Planen.

STORSTRØMSBROEN

Det gigantiske Bygningsværk, er fuldendt, og Storstrømsbroen taget i Brug under Festligheder fra hele Landets og Nabolandenes Side. Det er unægtelig ogsaa et imponerende Arbejde, der her er udført.

Storstrømsbroens Længde er 3270 Meter, og saa er endda ikke medregnet, at Brodæmningen paa Falstersiden gaar et Stykke ud i Vandet. Med denne Udstrækning er den ny Bro Europas længste. Den overgaas i det hele taget i Længde kun af Helligale-Broen over East-River i New York, der 4830 m lang. Til Sammenligning tjener, at Lillebæltsbroen er 1177,8 m lang, hvoraf de 825 er Strækningen fra Kyst til Kyst.

Fra Masnedø hæves Broen langsomt ud til de tre Gennemsejlingsfag, der har en fri Højde af 26 Meter. Derfra falder Broens Højde mod Falstersiden, hvorfra Jernbanedæmningen fortsætter ind i Landet. Ved Enderne af Broen ligger selve Brobanen ca. 18 Meter og ved Gennemsejlingsfagene ca. 28 Meter over Vandoverfladen.

Storstrømsbroens Anlæg har som bekendt medført, at der ogsaa er bygget en ny Bro ved Masnedø, hvad man maatte være taknemmelig for forrige Aar, da den gamle Jernbanebro blev sejlet ned. Ved Hjælp af den ny Bro blev det muligt i Løbet af faa Dage at faa genoprettet Trafikken og bragt Lolland-Falster i normal Forbindelse igen med det øvrige Land. Den ny Masnedøbro er en Klappbro, som i Maanedens Begyndelse blev færdigjusteret, efter at den havde faaet sin Vejbelægning.

Brobyggerne *Dorman, Long & Co.*, det engelske Firma, der har været Hovedentreprenør ved Storstrømsbroen, har naaet deres Verdensry og mægtige Størrelse gennem et halvt Hundrede Aar.

Firmaet beskæftiger ca. 40.000 Mennesker, har 17 Hojovne i Brug og producerer gennemsnitlig 32.000 Tons Staal om Ugen. Men Firmaet raader ogsaa over betydelige Hjælpekilder selv. Det har saaledes Kulminer, Malmbrud og Kalkbrud og udfører selv alle de Processer, der skal til ved Fremstilling af Jern og Staal. Til Storstrømsbroen er medgaaet 20.000 Tons Staal, som successive er bragt fra England til Havnen paa Masnedø af særlige Dampere.

Selskabets Præsident er The Honourable Viscount Greenwood, Privy Councillor, Kings Council.

Foruden Viscounten er der Anledning til at nævne endnu nogle af de ledende Mænd indenfor *Dorman, Long & Co.* der særlig har haft Tilknytning til Broarbejdet, saaledes den administrerende Direktør Mr. J. G. Goodenough og Mr. Ennis, der under Broens Bygning har været administrerende Direktør for Firmaet og nu er Medlem af Selskabets Bestyrelse.

Endvidere er der Mr. Ruck, der siden Oprettelsen af Firmaets Brobygningsafdeling har ledet store Arbejder rundt om i Verden, bl. a. New Tyne Broen i Newcastle og Memorial Broen i Bangkok. Mr. Ruck blev Chef for Brobygningsafdelingen i 1934 og har ført Tilsyn med Storstrømsbroen. Endelig maa nævnes Kapl. Ingeniør *Poul Middelfboe*, der er administrerende Direktør og Formand i Bestyrelsen for *Dorman, Long & Co.s* danske Datterselskab »Dansk-Engelsk Staalkonstruktions-Aktieselskab«.

Paa dansk Side er det Statsbanernes Ingeniører under Banechef *Flensborgs* Ledelse, der har forestaaet Tilsynet, mens selve det forretningsmæssige Samarbejde er sket med *Christiani & Nielsen*.

Der er Grund til at være stolte af dette Arbejde, og Danmarks Navn vil i Forbindelse hermed gaa ud over Verden i den kommende Tid.

EFTER BROBYGNINGEN

Men naar man nu har givet Storstrømsbroen al den Ære og Anerkendelse, den forlæner, vil det maaske — post festum være rimeligt at sig et Par borgerlige Ord, Broerne og Skibsfarten vedrørende. Det er selvfølgelig godt, at bygge Broer — naar Landet har Raad til det. Der skaffes Penge til Arbejds løn, der udføres en Bedrift, der omtales, o. s. v. Men i de sidste Par Aar er det ligesom vi herhjemme har faaet Broer paa Hjernen. Nu har vi Lillebæltsbroen og Stor-

strømsbroen, og mon det saa ikke kunde være nok. Det er tilstrækkelig tit sagt fra svensk Side at Øresundsbroen er en Absurditet. Det samme gælder vel nok i endnu højere Grad Store Bælts Broen. De svæver jo ganske vist ogsaa endnu i Luften, men der er adskillige, der prøver at hale dem ned paa Jorden, og de forskellige kendte danske Ingeniørfirmaer har anvendt megen Flid paa at udregne, hvor godt disse Broer kunde betale sig.

Det er naturligvis Ideerne fra de store Diktatorlande, der ogsaa paa dette Punkt smitter. Mussolini har bygget Byer ude i de pontiske Sumpe — hvorfor kan vi ikke lige saa godt ved et Magtbud anlægge en By paa Saltholm eller ude paa den jyske Hede? — Hitler har bygget sine meget omtalte Autostradaer. Altsammen først og fremmest for at give Arbejde. Nu har de allesammen nok at bestille med Fremstilling af Krigsmateriel, men udover Rekylgeværer maa vi jo ikke forsøge os der, og derfor er det, der maa findes Arbejde. Lad det nu være godt med Storstrømsbroen. Den er med sin blændende Form et straalende Udtryk for Tidens Teknik, og det er naturligvis smigrende for os selv, at vi kan faa bygget Europas største Bro. Men vi kan ikke paa dette Felt blive ved. Bliver Danmark tilsidst bro-mæt, er Skibsfarten —

MEDDELELSER FRA DANSK

Meddelelse til Overskibsinspektøren

21. September har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart tilskrevet Overskibsinspektøren saaledes:

«Ved Paatagning af 6. d. M. har Hr. Overskibsinspektøren fremsendt et Brev fra Nakskov Skibsværft modtaget Andragende med Bilag vedrørende Godkendelse til Brug i danske Skibe af et af Firmaet James Pain & Sons, London, fremstillet Linekastningsapparat, bilagt Rapport vedrørende en af Statens Skibstilsyn foretaget Prøve med det nævnte Linekastningsapparat.

Det fremgaar af Sagen, at Apparatet med Udstyr opbevares i en Jernkasse og bestaar af 4 Raketter, 2 Liner à 300 yards, 4 Blus, der tændes ved Friktion uden Brug af Tændstikker, samt et Stativ, der er indrettet til at fastskrues i Hjørnet af nævnte Jernkasse. Stativet er forsynet med en bevægelig Skaal, hvori Raketten lægges og affyres. Ved Hjælp af den bevægelige Skaal gives Raketten den ønskede Elevation.

Det fremgaar endvidere af Sagen, at Raketten ved en afholdt Prøve førte 260 m Line ud.

I denne Anledning skal man til Efterretning og videre fornøden Bekendtgørelse meddele, at Handelsministeriet herved i Medfør af Art. 23 i Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen af 31. Maj 1929 godkender det omhandlede Linekastningsapparat til Brug i danske Skibe.»

Hvilket herved meddeles.

Losning af Korn i Cardiff

Fra *Testcasegruppen* i London fik Nordisk Skibsrederforening for nogen Tid siden Anmodning om at deltage i Omkostningerne vedrørende en græsk Damp, som havde lossen en Ladning Byg i Cardiff. Efter Certepartiet skulde Skibet losses paa fast as vessel can deliver during ordinary working hours of the port.»

Modtagerne i Cardiff, Spillers Ltd., hævdede, at den sædvanlige Rate for Losning med deres Elevator i Cardiff var 600 Tons pr. Dag. Imidlertid mente Rederiet, at dette var et allfor lille Kvantum pr. Dag, bl. a. fordi s.s. »Taygetos«, naar man fraregner den Tid, da Skibet laa paa Lossepladsen, uden at der blev arbejdet, var lossen med en gennemsnitlig Hurtighed af 1000 Tons pr. Dag, og et andet Skib havde lossen Korn til de samme Modtagere med disses Elevator med en Hurtighed af mere end 3000 Tons paa 20 Timer.

Sagen blev indbragt for Retten, men da dette var gjort, betalte Modtagerne hele Rederiets Krav paa Demurrage, hvad der jo synes at lyde paa, at Modtagerne selv ikke mente at kunne gennemføre deres Paastand om, at den sædvanlige Losseshurtighed kun var 600 Tons pr. Dag.

Sejladsen gennem Masned Sund

Samlidig med at Storstrømsbroen i Søndags blev aabnet, traadte den nye Vej- og Jernbanebro over Masned Sund jo ogsaa i Funktion, og der er i den Anledning udstedt nye Regler for Sejladsen gennem Masned Sund.

Fra 26. September vil den gamle Jernbanebro som oftest henstaa i udsvinget Stilling. De nuværende Reglementer for

der sjældent har det for godt — blevet et yderligere reduceret Erhverv, for hvad skal man tilsidst sejle med, hvis alt skal befordres via Bro og Bane. Derfor — lad det nu kun blive ved dette storstilede Offer paa Tidens Alter — Storstrømsbroen, og lad os glæde os som smaa Børn ved et Stykke Legetøj over, at vi har Europas længste Bro.

STØRRE KUL-IMPORT

Trods de betydelige Vanskeligheder, der i Foraaret viste sig m. H. t. vor Kulimport, særlig fra England, hvor Minerne var alt andet end leveringsdygtige, viser dog den Opgørelse, der foreligger m. H. t. vor Kulimport i Aarets første 8 Maaneder, nogen Stigning sammenlignet med i Fjor.

Vi har i Maanederne Januar—August i Aar indført 2 Mill. 763,084 Tons Kul mod i Fjor 2 Mill. 507,907 Tons.

Fra England har vi i Aar aflaget 2 Mill. 123,758 Tons mod tilsvarende i Fjor 2 Mill. 99,105 Tons.

Vor Import af tyske Kul er steget fra 323,317 Tons i Fjor til 473,087 Tons i Aar, mens der for Tilførslerne fra Polen er en lille Nedgang, fra 175,449 Tons i Fjor til i Aar 166,232 Tons.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Passage gennem Broerne er indtil videre fortsat gældende, dog med følgende Ændringer og Tilføjelser:

Signalerne for begge Broers Gennemsejling vises fra en paa den nye Bros Klappille anbragt Signalnast, men i Stedet for som hidtil sorte Kugler bruges nu røde Lys, saaledes at Signalerne saavel om Dagen som om Natten er følgende:

a) 1 rød Lys, betyder, at Gennemsejling er forbudt, eller at der skal ankres,

b) 2 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende østfra kan passere Broerne,

c) 3 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende vestfra kan passere Broerne,

d) vises der foruden det under b eller c omhandlede Signal tillige et violet Lys, betyder det, at der skal varpes igennem Broerne.

Ved paany at stryge 1 (henholdsvis 2) af de 2 (henholdsvis 3) Lys, der danner Gennemsejlingssignalet, og ved samtidig at afgive et kraftigt Lysignal tilkendegives det, at Broen — trods det afgivne Signal for Passage — ikke kan aabnes.

Gennemsejlingsaabningen i den nye Bro vil fra 26. ds. fra Mørkets Frembrud være afmærket med en rød Lanterne paa Bagbords Side og en grøn Lanterne paa Styrbords Side.

Danzigs Ind- og Udførsel over Havnen i April Kvartal 1937

Danzigs Statistiske Kontor meddeler vedrørende Vareomsætningen over Havnen i April Kvartal 1937 med Værdiangivelse følgende:

Indførsel: 398,993,6 T. til Værdi i 1000 G. 36.060. Udførsel: 1,352,916,1 T. til Værdi i 1000 G. 77.555.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen til Danzig i April Kvartal 1936 androg 207,389,5 T. til en Værdi af 21.9 Mill. Gylden, hvilket viser en Fremgang paa 101,000 T. eller 94 pCt. i Vægt og 14,2 Mill. Gylden eller 67 pCt. i Værdi.

Udførslen fra Danzig androg i April Kvartal 1936: 985,797,8 T. til en Værdi af 70,9 Millioner Gylden eller en Opgang i 1937 paa 367.000 T. eller 37 pCt. i Vægt og 9,6 Mill. Gylden eller 14 pCt. i Værdi.

Vareomsætningen med Danmark er følgende:

Indførsel: 2,429,7 T. til en Værdi i 1000 G. 1,033. Udførsel: 49,210,2 Tons med Værdi i 1000 G. 3,294.

I April Kvartal 1936 androg Indførslen fra Danmark til Danzig 625,1 T. til en Værdi af 420.000 Gylden. Herefter er Indførslen vægtmæssigt steget til det firedobbelte, værdimæssigt til det to og en halv dobbelte. Fremgangen skyldes særligt en Fremgang i Gruppen »Fedt og Olie« paa 200,00 Gylden og Gruppen »Næringsmidler« paa 250.000 Gylden væsentligt Oliekager.

Udførslen til Danmark androg i April Kvartal 1936 67,965,7 T. til en Værdi af 5 Millioner Gylden. Her er altsaa en Nedgang paa 18,700 T. eller ca. 28 pCt. vægtmæssigt og 1,8 Million Gylden eller 36 pCt. i Værdi. Handelsbalancen, der i April Kvartal 1936 var 4,6 Mill. Gylden pas-

siv for Danmarks Vedkommende, er i dette Kvartal kun passiv med 2,2 Millioner Gylden.

Vareomsætning over Danzigs Havn i August Maaned 1937

Nedenstaaende gives en Oversigt over de fra og til Danmark ind- og udførte Varer.

Indført fra Danmark: 4 t. Sædfrø, 5 t. Frugt.

Udført til Danmark: 95 t. Korn (mod 19.000 t. i 1936), 35 t. Bælgfrugter, 99 t. Mel, 160 t. Planter.

Udført til Danmark: 35.200 t. Kul, 20 t. Tjære, 275 t. Brændselolie.

Indført fra Danmark: 246 t. vegetabil Olie, 240 t. animalsk Fedt og Olie, 750 t. Ben, Tran.

Indført fra Danmark: 1.428 t. Oliekager.

Udført til Danmark: 10.187 t. Oliekager.

Indført fra Danmark: 17 t. Farvestoffer.

Udført til Danmark: 2850 t. Træ.

Indført fra Danmark 170 t. Metalvarer.

Udført til Danmark: 11 t. Rør, 28 t. Metalvarer.

Udført til Danmark: 308 t. Metalvarer.

Danzigs Statistiske Kontor har udsendt en Vægt- og Værdistatistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzig Havn i August Maaned 1937, der hid sættes nedenstaaende:

Indførsel: 137,830,2 T. til en Værdi i 1000 G. 12,164,049.
Udførsel: 433,900,3 T. til en Værdi i 1000 G. 26,541,595.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Juli Maaned androg 152,779,4 t. til en Værdi af 12,729,119 Gylden, medens Udførslen androg 493,593,4 T. til en Værdi af 29,447,833 Gylden.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 5200 t. Sild, c. 83,800 t. Erts, c. 14,900 t. Svolvikies, c. 6,600 t. Kul, c. 2900 t. Koks, c. 1800 t. Tjære, c. 1400 t. Garvestof, c. 8300 t. Godningsstof, v. 4400 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: c. 2600 t. Havre, c. 275,700 t. Kul, c. 13,700 t. Koks, c. 3100 t. Naktafrembringelser, c. 2400 t. Oliekager, c. 12,000 t. Godningsstof c. 107,800 t. Træ, c. 4900 t. Jern og Staal, c. 1600 t. Metalvarer.

Nyt Fyr paa Færøerne

Forleden tændtes ved Vestmanhavn paa Heyganæs et nyt Indsejlingsfyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2,5 Sek., Blink 0,5 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 13,2 m. Synsvide for hvidt Lys: 7 Sømil. Fyret er anbragt paa et Fyrstativ paa Øst-Gavlen af Pakhuset ved Ophalerbeddingen. Saavel Pakhus som Fyrstativ er rødmalel. Fyret lyser som følger: 1. Grønt i Pejling fra 191 Gr. til 201 Gr. 2. Hvidt i Pejling fra 201 Gr. til 204½ Gr. 3. Rødt i Pejling fra 204½ Gr. til 206½ Gr. Fyret er til at begynde med tændt paa Prøve, og der vil eventuelt senere ske en mindre Ændring af Fyrvinklerne. Brændetid: 20. Juli—20. Maj.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsfarten paa Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

»Ifølge derom gennem Udenrigsministeriet modtaget Underretning vil de i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 20. September 1937 om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 105 af 17. April 1937 angaaende Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien (Tillæg Nr. 4) omhandlede nye Regler for Ombordtagning af Kontrol-Officerer indtil videre ikke vil blive sat i Kraft.

De om Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien gældende Bestemmelser findes herefter indtil videre i Bekendtgørelse Nr. 105 af 17. April 1937 med Tillæg af 12. Maj 1937 og 19. Juni 1937 (Tillæg Nr. 2 og Nr. 3).»

International Tanker Owners Ass.

International Tanker Owners Association Ltd., der afholder Generalforsamling i London den 7. Oktober, har udsendt Regnskabet for Halvaaret, der udløb den 3. Maj i Aar. Det fremgaar heraf, at Redernes Bidrag i Tiden fra 4. Februar til 3. August, der ifølge Reglerne skal medtages i Regnskabet, androg 457,423 £, Indmeldelsesafgiften og Renter udgjorde 614 £, ialt 458,037 £.

»Lysaker II« solgt hjem til Norge

Damperen »Lysaker II«, der efter at være hævet fra Havbunden udfør Esbjerg og slæbt til København af Svitzer, har ligget ved Nordhavnsværftet, er nu solgt til Norge for en Pris af 177,000 Kr.

Der indkom fra mange forskellige Sider Tilbud om at købe Skibet, men det menes at være »Lysaker II« oprindelige Ejer, Skibsreder Ludv. Lorentzen, Lysaker, der har generhvervet Skibet.

»Lysaker II«, der er bygget 1922, var paa 938 Brutto Tons. Inden Skibet kan komme ud at sejle igen, forestaar der en meget omfattende Reparation. Der skal være indkommet Tilbud fra en Række skandinaviske Værfter varierende fra omkring 150,000—170,000 Kr. Reparationsarbejdet ventes at blive overdraget et norsk Værft.

Nationalbankens Repræsentantskab

Nationalbankens Repræsentantskab har afholdt sit ordinære Kvartalsmøde, og paa Dagsordenen stod Valg af et nyt Medlem i Stedet for afdøde Kammerherre Valløe. Valgt blev Direktør I. A. Kørbing, D.F.D.S., og det maa hilses med Tilfredshed, at Skibsfarten nu paany har et Medlem i Nationalbankens Repræsentantskab, idet en saadan Repræsentant har manglet siden Skibsreder, Konsul D. Lauritzens Død.

Havneafgifterne i London

Havneafgifterne i London vil, efter hvad en Havneautoritet har erklæret over for Reuters Bureau, blive forhøjet fra den 8. Oktober. Aarsagen hertil er navnlig, at Havnearbejderne har faaet deres Lønninger forhøjet fra 5 til 15 pCt.

Sejladsen paa Næstved

Sejladsen ved Næstved foregaar nu gennem det nye Løb langs Papirfabrikernes Kaj, saaledes at den gamle Aa fra Tømmierpladserne til Vadestedet i Aaderup ikke mere betragtes som Sejlløb. Paa Grund af Arbejdet i Sejlløbet og ved Havnebassinerne ved Næstved vil der stadig

kunne forekomme midlertidige Uregelmæssigheder. Søfarende henvises derfor til hos Havnevæsenet i Næstved eller Karrebæksminde at søge Oplysninger om Dybde og Besejlingsforhold.

Udnævnelse

Det meddeles officielt, at Inspektør ved Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, cand. mag. *Knud Klem* er udnævnt til Direktør for dette Museum.

Nogen Forandring i Museets Drift betyder denne Udnævnelse ikke; den betyder derimod en Anerkendelse af det energiske og dygtige Arbejde, Hr. Klem gennem de Aar, han har været Inspektør, har udfoldet for det interessante Museum indadtil og udadtil.

Nyt Fyr paa Hveen

Til Sikkerhedsforanstaltninger for Skibsfarten har Lødsstyrelsen i Sverige forlangt godt 2 Mill. Kr. for næste Budgetaar. Heraf skal godt 100.000 Kr. anvendes til Anskaffelse af Motorredningsbaade til Utlångan og Skanör Redningsstationer. Et lignende Beløb kræves til Anlæg af nyt Fyr og Taagesignalstation paa Hveens Sydside samt Forbedring af Taagesignalanlægget ved Hakons Fyrplads paa Hveens Østside.

Storstrømsbroens Materiel

Det store flydende Materiel af Slæbebaade, Kraner og Pramme, der har været anvendt ved Bygningen af Storstrømsbroen, skal efter Aftale med Direktør *Fischer Andersen*, Svendborg Skibsværft, bringes til Svendborg for at gennemgaa Eftersyn, Dokning og Reparation.

Professor Sindballes danske Søret

Kristian Sindballe: Dansk Søret, Hæfte 2. Kr. 6,75 (Gyldendal).

Sidste Aar begyndte Professor Kristian Sindballe, som det vil erindres, Udsendelsen af sit stort anlagte Værk »Dansk Søret«. I Aar fortsættes det med andet Hæfte. Mens første Hæfte behandler de talrige offentligretlige Regler, Love og Traktater, saa drejer den nye Del sig særlig om privatretlige Forhold. Her behandles saadanne Emner som: Særlige Retsplejeinstitutter — Det almindelige Skibsregister som privatretligt Institut — Sammenstød mellem registrerede og uregistrerede Rettigheder — Redereregister — Hvilke Personer Rederen svarer for — Skibsførerens Tjenesteplicht og Ansvar — Skibsførerens Myndighed — Tjenesteforholdets Ophør — Skibsfarten og Socialforsikringen.

Skibsværfts-Brand i Korsør

En af de voldsomste Brande, der i en Aarrække har fundet Sted i Korsør, udbrodt Torsdag paa Lilleø Skibsværft, der ligger paa Korsør Havns nordligste Side. Branden skyldtes en Eksplosion i en Blæselampe, der fandt Sted i et Tømmerværksted. Gløder tændte Ild i noget Tjærereb, hvorfra Ilden forplantede sig til nogle Tønder med Tjære, der eksploderede. Ilden bredte sig til et Materialeskur og Kontorbygningen samt til en stor Byggehal, og hele Komplexet, der spænder over ca. 500 Kvadratmeter, var fuldstændig onspændt af Flammer. Med 4 Motorsprøjter begrænsedes Ilden til disse Bygninger.

Skaden anslaaes til mellem 50 og 100,000 Kr.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge aabnede med en meget fast Tendens i alle de ledende Trades, men senere er der indtraadt en Reaktion, og i de allersidste Dage har man i visse Markeder haft Vanskelighed ved at placere tidlig Tonnage.

River Plate har været jævnt aktivt. Kornpriserne har svinget lidt, og i Overensstemmelse hermed har Markedet været noget uensartet. Ugen slutter dog med en fast Tendens, og sidste Slutning var 7500 Tonner n.a. Rosario/Hull direkte til 37/9d, 1/10 Oktober. Tilgangen af Tonnage til River Plate Markedet er ret begrænset, og da man venter en Udvidelse i Efterspørgslen efter Korn, menes det, at Markedet staar overfor en Periode med fastere Tendens. Af de øvrige Kornmarkeder har Sortehavet været det mest aktive. En lang Række Baade er sluttet til Rater omkring 24/— à 24/6d, Basis Rotterdam eller Antwerpen med sædvanlige Tillæge for U.K. Destinationer.

Donau har taget en enkelt Baad til Antwerpen eller Rotterdam til 29/6d, tidlig Oktober Lastning. Montreal har været mindre aktivt. Den sidst betalte Rate af 5/— pr. qr. blev dog opretholdt for Oktober/November Lastning. Der har været nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Korn fra Gulfen, men paa Grund af ret stort Udbud af Ballast Tonnage var Tendensen noget svagere, og sidste Slutning blev gjort til 5/9d, hvilket er en Nedgang paa 3d.

Australien betalte 15/— Præmie for prompt 8000 Tonner og indikerer 17/6d Tillæg for Tonnage, der kan give ny Høst Lastning. Rederne er dog ret reserverede, og Aflutningernes Antal er ringe. Det syd-afrikanske Kornmarked har været uden større Interesse. Der noteres 33/6d, Basis Cape Town, og 37/6d for Durban Lastning til U.K., ligesom der er en enkelt Ordre i Markedet Cape Town/St. Lawrence til 35/6d. For en Mellemstørrelse Baad indikeres 39/— til Danmark.

De oversøiske Markeder har været uden større Forandringer. For handy Tonnage fra Cuba til Ant-

werpen kan positivt slutes til 29/—. Scrapjern fra Staterne til U.K. ligger uforandret til omkring 25/6d for 4000 Tonner.

Pacifickysten ligger noget svagere. I Begyndelsen paa Ugen sluttedes til 47/— paa f.i.o. Basis til Europa, men i Øjeblikket noterer Befragterne ikke mere end 44/3d à 45/—.

Østens Markeder viser kun ringe Interesse for Oktober og tidlig November Tonnaage, og der er efter Sigende adskillige Oktober Baade, som det kniber for at finde passende Beskæftigelse. Soyabønner indikerer omkring 48/9d for November/December, Basis Rotterdam/Hamburg. Risafskiberne har sluttet Tonnage fra Saigon til Bordeaux/Rotterdam til 50/6d, hvilket er en Nedgang paa 1/6d i Forhold til foregaaende Slutning. Fra Madraskysten er sluttet dansk Dieselbaad til 50/— til U.K. for Oktober/November, og Bombay/Karachi har betalt 48/9 for Linsæd/Kerner for Oktober.

Paa de europæiske Markeder er der ikke sket større Forandringer. Russerne har betalt 26/6d. for Erts til Staterne, og Middelhavsraaterne ligger gennemgaaende noget fastere paa Grund af den stærke Konkurrence, dette Marked har fra Russisk Sortehav. Jordnødderne svinger omkring 50/—, Basis Saloum/Continentet.

Østersø- og Hvidehavsmarkederne er trevne, og det synes desværre som om den sædvanlige Slutspurt paa disse Markeder udebliver i Aar. Kulraten England/Danmark er noget fastere. Der kan antagelig faas omkring 7/6d à 7/9d for 3000 Tonner med hurtig Losning.

Paa Timecharter Markedet har der været ganske betydelig Forretning i den forløbne Uge. Rateniveauet er vel hævdet. Det synes nu igen, som om Befragterne er villige til at engagere sig for lang Tid, og der noteres forskellige Ordre, specielt for moderne Dieseltonnage for Perioder indtil 2 Aar til omkring 8/— à 8/6d.

Forlist paa Vej til Nakskov

Til Nakskov er indløbet Meddelelse om, at man berygter, at en polsk Yacht med 7 Mand om Bord er forulykket paa Rejse fra Gøteborg til Nakskov.

Det drejer sig om »Krzystof Arziszegewski«, der i Foraaet blev købt i Tyskland og foræret til det polske akademiske Sejlerforbund.

Om Bord befandt sig Kaptajnen, Kommandør Paszkiewicz og 6 Studenter.

I Gøteborgs Skærgaard har man fundet et Skib sunket med to Master ragende op over Vandfladen, og man sætter dette Fund i Forbindelse med det befrygtede Forlis.

Høje Skibspriser for gammel Tonnage

Der sælges ikke mange Skibe til Ophugning for Tiden. Dertil er Prisen for høj, og de gamle Skibe kan holdes i lønnende Fart med de Fragter, der betales i Øjeblikket.

Priserne paa gammel Tonnage er fortsat stigende. I den engelske Fagpresse nævnes en Række Eksempler. Saaledes solgtes en i 1914 bygget engelsk 10,000 Tonner for et Aars Tid siden til Grækenland for 20,000 Lstr., men nu er Skibet videregøst til Tyskland for 62,000 Lstr. Endvidere nævnes en 7,000 Tons Dødvægt solgt for tre Aar siden fra Frankrig til England for 13,000 Lstr. Nu er den solgt tilbage til Frankrig for 49,000 Lstr.

Der nævnes en lang Række lignende Salg i den senere Tid, hvor der er opnaaet Fortjenester paa 150—250 pCt. paa Priser, betalt for faa Aar siden.

Polak Besøg

Direktøren for det polske Søfartsdepartement Leonard Mozdzenski, kom forleden hertil med det polske Skoleskib »Dar Pormorza« og aflagde bl. a. Besøg i Østasiatisk Kompagni.

Kollision i Fræskøbing

Da Færgen »Ærø« forleden bakkede ud af Færgelejet, var M.J. »Anita« fra Flensborg for indgaaende i Havnen. »Anita« kom imidlertid saa nær paa Færgen, at der skete en mindre Kollision, hvorved »Anita« fik Spryddet knækket og Boven let beskadiget, dog ikke mere end at Skibet efter at være udlosset, kan sejle til Faaborg for Reparation.

Odense køber en Dieselmotor til 1½ Mill. Kr.

Odense Byraad vedtog i sit Møde i Mandags efter Forslag fra Elektricitetsudvalget at anskaffe en ny Dieselmotor til Elektricitetsværket ved Havnen. Anskaffelsessummen er 1½ Mill. Kr. Dieselmotoren, der bliver paa 7500 HK., skal leveres af Burmeister & Wain, medens Thomas B. Thrige, Odense, skal levere Generatoren.

90 Tunfisk fanget paa een Dag

Fiskerne paa Sjællands Odde har forleden oplevet et Tunfisk-Eventyr uden Lige. I Mandags i forrige Uge ankom de første Stimer til Oddens Kyst, og 32 Stykker blev bragt i Havn. Men denne hidtil største Fangst er dog for intet at regne mod Resultaterne om Onsdagen.

Allerede ved 11-Tiden om Formiddagen var der fra Bundgarnene langs Sjællands Odde Kyst indbragt 3000 kg Tunfisk. Og efterhaanden som Fiskerne kom ud til deres Garn, voksede det samlede Fangstudbylte. I eet Bundgarn blev fanget 45 Tunfisk. Ialt blev den samlede Dagsfangst ca. 90 store Tunfisk.

Kortbølge Radiokysttjeneste

Den engelske »Postmaster-General« meddeler, at al Kortbølge-Radiotjeneste med Trawlere, Kystbaade og andre mindre Skibe, som er forsynet med Radio, nu staar aaben

til alle Dele af England. Tjenesten udføres gennem »The Post office Coast wireless« Stationer, Humber Radio i Nærheden af Grimsby og Seaforth Radio i Nærheden af Liverpool.

Fiskeriet i de danske Farvande

Fiskeridirektoratet har udsendt Beretning om Fiskeriet i de danske Farvande i August. Overalt var Fiskeriet begunstiget af rolige Vejrforhold, men Udbyttet blev dog ikke saa godt som ventet paa denne Aarstid.

For Fiskeriet fra Esbjerg blev Fangsterne af levende Rødspætter gennemgaaende lidt mindre end i Maanedens forud; Priserne var derimod noget bedre, og det økonomiske Udbytte har derfor, saavidt det skønnes, ligget paa Linie med Udbyttet for Juli Maaned.

Om Fiskeriet i det norrøjske Kontrol-distrikt oplyses, at Rødspætteskieret for hele Vestkystens Vedkommende maa betegnes som over middel; indenfor Skagen var Fiskeriet middelgodt.

Aalefiskeriet foregik hovedsagelig i Limfjorden og var paa sine Steder temmelig godt særlig for Vaadfiskeriets Vedkommende.

I Lillebælt var Udbyttet af saavel Rødspætter som Skrubber og Ising bedre end tidligere paa Sommeren; det samme var Tilfældet syd om Fyn, hvor der mellem Øerne undertiden blev taget Dagsfangster paa 50—70 kg Skrubber; Rødspættfangsterne var derimod overvejende smaa. I den nordlige Del af Storebælt gav Vaadfiskeriet jævnt gode Fangster af Fladfisk hele Maaned igennem.

Bornholm rundt var Rødspætte-, Skrubbe- og Isingfangsten overalt ringe. Derimod blev der paa Rønne-Banke enkelte Dage taget gode Fangster af store Pighvarrer.

Om Fiskeriet efter Sild og Makrel oplyses om Sildeskieret, at ved Bornholm fiskedes der mest paa de østlige Fangstpladser. Det daglige Fangstkvantum laa noget over den Mængde, der kunde afsættes til Rogning. Da Afsætningsforholdene var daarlige, sejlede en Del Fiskere til Sverige for at drive Sildefiskeri med svenske Havne som Basis.

Østasiatisk Industri og Plantage-Kompagni

Det østasiatiske Industri og Plantage Kompagni har afholdt ordentlig Generalforsamling under Ledelse af Højesterelssagfører Fr. Bülow. Bestyrelsens Formand, Forpagter Sonne, henviste til den tidligere udsendte Beretning og Regnskabel, der har været offentliggjort, og knyttede dertil en Række supplerende Bemærkninger:

Med et Driftsoverskud af 4,548,000 Kr. har Selskabet i det forløbne Aar forøget det forudgaaende Aars tilsvarende Overskud med 722,000 Kr. Den overvejende Del heraf, nemlig næsten 90 pCt., skyldes forøget Udbytte af Selskabets Gummplantager og Tinmine.

Det saaledes foreliggende Driftsresultat aabner Bestyrelsen Adgang til dels at foreslaa en Udbetaling af 14 pCt. Dividende til Aktionærerne mod 12 pCt. i Fjor, og dels at videreføre den solide Udbygning af Selskabets Konsolidering, som Gummidepressionen i Treaaret 1929—30 til 1931—32 gjorde det nødvendigt at iværksætte.

Dansk Soyakagefabrik var i forrige Regnskabsaar med en Forarbejdning af 227,000 Tons Raastoffer naaet 16,000 Tons over dens hidtil forarbejdede Maksimum. Det sidste Driftsaars Forarbejdning er imidlertid formindsket med netop tilsvarende 16,000 Tons, samtidig med at Produktionens Salgsværdi ifølge Driftsaarets højere Prisniveau udgjorde 71 Mill. Kr. mod 66 Mill. Kr. i det forudgaaende Aar. Udførselsværdien udgjorde 39,5 Mill. Kr. eller 55 pCt. af det samlede Salg.

Til trods for at Driftsaaret har frembudt følelige handelspolitiske Vanskeligheder for Omsætningen med Udlandet, har Dansk Soyakagefabrik alt ialt præsteret et tilfredsstillende og for Selskabets samlede Regnskab betydningfuldt Driftsresultat.

Mount Austin (Johore) Rubber Estates, Ltd., der har en Aktiekapital paa 600,000 Lstr., har i det pr. afvigte 31. Marts afsluttede Regnskabsaar produceret 2,344,000 lbs. Gummi, hvilket er rigeligt 5 pCt. mere end saavel det forudgaaende Aars Produktion som Overslaget for det sidst forløbne Driftsaar.

Efter Dækning af Udgifter til Nybygninger, Materiel og unge Plantninger udgjorde Aarets Nettoudbytte 38,484 Lstd. mod 16,759 Lstr. i Fjor. Der udbetaltes 6 pCt. i Dividende imod 2½ pCt. i Fjor, og der overførtes rundt 30,000 Lstr. i ny Regning.

East Asiatic Rubber Estates, Ltd., har en Aktiekapital paa 800,000 Lstr., og dets samlede Areal udgør 13,166 acres, hvoraf 11,866 acres bærer moden Gummplantning.

Aarets Produktion udgjorde 3,209,000 lbs. eller netop den samme Mængde, som produceredes i det forudgaaende Aar. Efter Afgivelse af 5000 Lstr. til en Fond for Kultiveringsarbejder udgjorde Nettofortjenesten 64,758 Lstr. mod 44,961 Lstr. i det forudgaaende Driftsaar. Der udbetaltes i Dividende 7½ pCt. imod 5 pCt. Aaret før, og der overførtes i ny Regning 25,000 Lstr.

Selskabets Interesse i Teluk Merbau Plantations, Ltd.,

hidrører fra, at af dette Selskabs Aktiekapital paa 425,000 Lstr. ejer East Asiatic Rubber Estates, Ltd., Hovedparten. Produktionen i det pr. 31. December afsluttede Regnskabsaar androg rundt 16,5 Mill. Kokosnødder og 360,000 lbs. Gummi.

Der udbetaltes en Dividende af 5 pCt., hvorved der tilforles East Asiatic Rubber Estates' Aarsregnskab et Beløb af 10,437 Lstr. Teluk Merbaus Areal omfatter 6437 acres med Kokosnødder og 1301 acres Gummiareal.

Pong Tin Minens Driftsresultat er i det forløbne Aar væsentlig forbedret paa Grund af saavel forøget Produktion som et højere Prisniveau.

Mod en Produktion af 248 Tons i det forudgaaende Aar fremstillede der nemlig i sidste Driftsaar 341 Tons Tineris. Og medens Prisen ved Driftsaarets Begyndelse var 178 Lstr., androg den ved dets Slutning 252 Lstr. pr. Ton Tinnemel.

Aarets Driftsoverskud andrager Kr. 4,547,810.28, der i Forbindelse med Overførsel fra forrige Aar og Renteindtægt giver en samlet Indtægt af Kr. 7,353,576.17. Efter Fradrag af Administrationsudgifter, Kr. 161,240.66, og Hensættelse til Skatter, 1,600,000 Kr., fremkommer et Beløb af Kr. 5,522,335.51, der fordeles saaledes: Lovmæssig Reservefond 250,000 Kr., 14 pCt. Dividende til Aktionærerne 2,100,000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 45,000 Kr., Overførsel i ny Regning Kr. 3,197,335.51.

Generalforsamlingen gav enstemmigt Decharge og vedtog den foreslaede Fordeling af Overskudet.

De amerikanske Sømand

Fire Dampere, der tilhører den amerikanske Eksportlinie »Exeter Exceller«, har ikke kunnet afsejle fra New York, idet Besætningerne nægter at tage til Middelhavet, med mindre de faar udbetalt en Godtgørelse paa 250 Dollars og der tegnes en Livsforsikring paa 20,000 Dollars for hver Mand.

Fra Vancouver meddeles, 35 Sømand paa den britiske Damp »Delcroy«, der skulde til Dairen med en Trælast, var gaaet fra Borde, idet de nægtede at sejle til de kinesiske Farvande, medmindre de fik en særlig Farepræmie udbetalt. Kaptajnen nægtede at gaa ind herpaa og fik Politiet til at føre Mændene ombord igen.

Fra San Pedro i Kalifornien telegraferes:

Dampren »Wic Ita«, tilhørende Statsdampskibsselskabet »Pioneerlines«, der er undervejs til Kina med 19 Bombardementsflyvemaskiner og andet Krigsmateriel, er gaaet til Ankers her. Havnemyndighederne og Rederiets Personale vil ikke oplyse, om Dampren er blevet ramt af Vaabenforbudet. Damprens Besætning erklærer imidlertid, at den ikke vil sejle videre, hvis den ikke faar et særligt Gratiale paa 250 Dollars. Ubekræftede Rygter gaar ud paa, at Krigsmateriellet vil blive omladet til en anden Dampren.

Shanghai Kolerazone

De japanske Myndigheder har erklæret Shanghai for Kolerazone og har truffet strenge Forsigtighedsforanstaltninger for at forhindre, at Sygdommen breder sig til de Omraader, Japanerne har besat. Skibe, der fra Shanghai kommer til Japan, bliver underkastet Karantæne.

Japansk Skibsbygning med Statsstøtte

De to japanske Rederier »Nippon Yusen Kaisha« og »Osaka Shosen Kaisha« er, efter hvad det japanske Blad »Nichi Nichi« meddeler, bevilget ca. 34 Mill. Yen i Statsstøtte til Nybygninger. Førstnævnte Rederi skal bygge to 20 miles Skibe til Pacifikfart, 2 til Ruten paa London og 2 til Fart paa Australien. Det andet Rederi skal bygge 2 Skibe til Farten paa Sydamerika og 3 til Østafrika-Ruten.

»Gustav Holm« fri af Isen

Forleden indløb Meddelelse fra Gronlandsskibet »Gustav Holm«, hvis Drift i Isen i de sidste fjorten Dage eller mere har været fulgt med den største Spænding herhjemme fra. Skibet er Mandag Nat Kl. 24 kommet fri af Isen og er nu paa Vejen hjemad. Alt vel om Bord. Skibet vil anløbe Akureyri for at supplere sine Forsyninger med Kul og Vand.

Skibets gisnede Position, da det kom ud af Isen var 69 Grader 18 Nord, 20 Grader 44 Vest.

Danmark paa New-York-Udstillingen

Komiteen for Danmarks Deltagelse i Udstillingen i Udlandet har i Paris underskrevet en foreløbig Kontrakt med en Repræsentant for den amerikanske Regering, Generalkommissær Grover Whalen, som sikrer Danmark et Areal paa 1000 Kvadratmeter paa New York-Udstillingen i 1939. Det nævnte Areal er overdækket, og kun Bygningens indre Arkitektur kan frit bestemmes fra dansk Side, medens dens Ydre maa afpasses efter Omgivelserne, idet Bygningen skal ligge ved »Nationernes Plads« og iøvrigt tæl ved den amerikanske Nationalbygning. Desuden faar Danmark Raaderet over 2000 Kvadratmeter skraat bagved det ovennævnte Areal og ligesom dette umiddelbart op ad

de Arealer, hvor de andre nordiske Landes Udstillinger ventes at komme til at ligge.

Indenfor Skibsfart, Industri, Haandværk og Landbrug saavel som blandt vore store Ingeniørfirmaer menes Planen at have vakt adskillig Interesse. Nu gælder det om at skaffe de fornødne Midler.

Bur-Wain Autodiesel

Da Bur-Wain Autodiesel A/S nu er registreret, har Bestyrelsen til Formand valgt Ingeniør Knud Højgaard og til Næstformand Ingeniør P. Kampmann. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har billiget, at Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri foreløbig indstattes som Direktion for Selskabet.

PERSONALIA

60 Aar

Den danske Konsul i Libau, *Gebhardt Tidemand*, fyldte d. 27. September 60 Aar. Konsulen begyndte sin Shipping-Uddannelse i København hos Firmaet Hecksher & Søn, men drog allerede ved Aarhundredskiftet til Udlandet, hvor han fortsatte sin Uddannelse i Shippingfirma i St. Petersburg og Reval. Derfra gik Farten videre til Rostorff-Don og til Tiflis, men i 1907 drog han alter op mod Østersøen og var i en Aarrække Befragter i Firmaet P. Bornholdt & Co., afbrudt af en fireaarig Periode som Befragter i Rederiet A. P. Møller. I 1920 vendte han tilbage til Libau, og siden 1925 har han haft Det Forenede Dampskibs-Selskabs Agentur dér. Konsul Tidemand har dog stadig bevaret Interessen for Danmark, ikke mindst for de gamle Sømænd, og for sit Arbejde i Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond er han udnævnt til Fondens Æresmedlem.

Tidligere Skibsfører i Rederiet J. Lauritzen, Kaptajn *L. P. Larsen*, fyldte i Torsdags 60 Aar. Kaptajn Larsen forlod Søen for en Del Aar siden og er nu bosiddende i Esbjerg, hvor han er Skibstilsynsmand.

Grosserer A. F. Hovmand 60 Aar

En ualmindelig vellidt og repræsentativ Erhvervsmand, Grosserer *A. F. Hovmand*, Formanden for British Import Union fyldte 26. September 60 Aar.

Grosserer Hovmand, der er Son af Skibsmægler Alfred Hovmand, Bandholm, tog i 1897 Studentereksamen og traadte snart ind i Faderens Forretning.

Videre Uddannelse fik han i Shippingbranchen, bl. a. i Firmaet Bessler, Waechter, Glover & Co.'s Glasgow-Filial. Her avancerede han hurtigt til Sub-Manager, en Stilling, han bestred i flere Aar. I 1907 vendte Grosserer Hovmand tilbage til Danmark og etablerede sin egen Forretning i Kul, Jern og Shipping. De mange Forbindelser han havde under sit Ophold i England, kom i høj Grad British Import

Union tilgode og var i det hele taget dem, der mest bidrog til dette Bindeleds Trivsel.

Grosserer Hovmand sidder bl. a. i Bestyrelsen for Dansk-Norsk Dampskibsselskab.

50 Aar

En af vore dygtigste Industrimænd, Direktør i A/S Vølund *Aage Christensen* fyldte 26. September 50 Aar.

Efter at have taget Præliminæreksamen blev han praktisk uddannet i Maskinfaget og tog i 1910 Eksamen i Zürich som Maskiningeniør. Efter en kort Tid at have haft Ansættelse hos M. P. Allerups Eftf. i Odense knyttes han til Akts. Sophus Berendsen, som han først forlod i 1919, da han blev Direktør i Vølund, til hvis administrerende Direktør han valgtes det følgende Aar.

Indenfor Jernindustriens Organisationer har *Aage Christensen* i Tidens Løb varetaget flere Tillidsposter og desuden sidder han i Bestyrelsen for flere inden- og udenlandske Selskaber af anden Art.

Jubilæum

Maskinmester *Th. Saabye Christensen* fejrede 24. September 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Han begyndte som Assistent i Amerikabaaden »C. F. Tietgen«, blev Undermaskinmester i 1916 og gør nu Tjeneste som 2. Mester i Damperen »Taarnholm«.

Aalborg Værft

Bestyrelsen for Aalborg Værft A/S har paa et Bestyrelsesmøde vedtaget at udnævne Værftets Leder siden Direktør Myginds Død Overingeniør *H. Hermann* til Underdirektør.

Udnævnelsen træder straks i Kraft.

Dødsfald

Tidligere Direktør i Københavns Flydedok og Skibsværft og derefter paa Strandgadeværftet, *Adolf Uggerløse* er død 68 Aar gammel.

Uggerløse, der var født i Helsingør, blev som Maskiningeniør ansat paa Helsingørs Skibsværft. Her var han en halv Snes Aar, og efter et Ophold i Glasgow anlagde han, da Aktieselskabet Københavns Flydedok og Skibsværft i 1897 skulde begynde sin Virksomhed, dette Selskabs Maskinafdeling. Han var Leder af Maskinafdelingen og Direktør i Selskabet. Efter at dette i 1927 var gaaet op i i Burmeister & Wain, var han Direktør paa Strandgadeværftet i fem Aar.

Havnefoged *Peter Christensen*, Karrebæksminde, er død, 59 Aar gl. Christensen var velkendt ikke mindst af de mange Lystsejlere, som om Sommeren i uroligt Vejr har søgt Ly i Karrebæksminde, og som har nydt godt af hans altid beredvillige Hjælpsomhed i den vanskelige Havn med den rivende Strøm.

POSITIONSLISTE PR. 29. SEPTEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg afg.* Hull 25.9.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, ank. Acton Grange 24.9.
s.s. *Aaro* pass. Barry Is. 17.9. p. R. t. Huelva.
s.s. *Aase* ank. Crecksea 18.9.
mt. Aase Mærsk pass. Aden 7.9.
s.s. *Absalon* ank. Tyne 17.9.
m.s. *African Reefer* pass. Madeira 28.9.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Port Said-Rotterdam 23.9. hjg.
s.s. *Agnete* ank. Tyne 17.9.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Manchester 9.9.
s.s. *Alabama* afg. B. Aires 25.9. til Santos.
s.s. *Alfa* pass. Dungeness 28.9.
s.s. *Alf* ank. København 21.9.
s.s. *Algarve* afg. Messina 28.9. til Palermo.
m.s. *Almena* afg. New York 16.9. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 24.9.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Gdynia 19.9.
m.s. *American Reefer* pass. Christobal 17.9.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Kbhvn. 19.9.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Moji-Saigon 23.9. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Pernambuco 16.9. til Curacao.
s.s. *Anna* pass. Brunsbuttel 27.9.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 12.9.
s.s. *Anne* afg. St. John's NB 16.9. til Port Williams.
m.s. *Argentina* ank. Kbhvn. 27.9.
m.s. *Arizona* ank. Odense 27.9.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Newcastle NB 16.9. Antwerpen.
m.s. *Asbjorn*, Bjark, ank. Saigon 10.9.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Kobe 24.9.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Delfzijl 23.9.
s.s. *Aslaug* afg. Haifa 8.9. til Tripolis.
m.s. *Asnæs* ank. Drogheda 27.9.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Port Alberni 25.9.
s.s. *Astra* afg. Archangel 22.9.

s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Bayonne 23.9.
m.s. *Australian Reefer* pass. Azores 27.9.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Moji til San Francisco 5.9.
s.s. *Avance* pass. Helsingør 7.9. p. R. t. Boness.

B

s.s. *Belgien* ank. Drammen 22.9.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Balboa 22.9.
s.s. *Bergenhus* afg. Stettin forv. 29.9. til Kbhvn.
s.s. *Bertha* pass. Dragør 11.9.
s.s. *Bes* pass. Lands End 23.9.
s.s. *Betty* ank. Aalborg 25.9.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Quebec 15.9. til Newfoundland.
s.s. *Birgitte* pass. Dunnet Hd. 15.9. p. R. t. St. Stephen NB.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Amsterdam 16.9.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Bilbao 21.9.
s.s. *Bodil* pass. Ushant 27.9.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Hungerberg 25.9. til Kings Lynn.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. V. Constitucion 8.9.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Nantes 24.9.
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Gibraltar p. R. t. London 26.9. hjg.
s.s. *Brasilien* ank. San Nicolas 27.9.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. San Francisco 18.9.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Dakar 23.9.
s.s. *Britta* ank. Rivadeo 26.9.
s.s. *Broholm* afg. Tripoli 25.9. til Collo.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Frederikshavn 27.9.
s.s. *Brynhild* afg. Danzig forv. 30.9. til Preston.

C

m.s. *California* afg. Rio 4.9. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Borch, afg. Cristobal til Los Angeles 17.9. udg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. San Miguel 19.9.
s.s. *Carmen* afg. Rochester 27.9.
m.t. *Caroline Mærsk* pass. Dover 14.9.
s.s. *Charkow* afg. Dunkirk forv. 30.9. til Middelfart.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28.9.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	453,75	AMSTERDAM.....	250,70
BERLIN.....	181,95	STOCKHOLM.....	116,66
PARIS.....	15,66	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,40	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,20	PRAG.....	16,00
ROM.....	24,10	WARSAWA.....	86,10

m.s. *Chastine Mærsk* ank. Kobe 15.9.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Avonmouth 22.9. hjg.
 m.s. *Chilean Reefer* ank. Buenos Aires 27.9.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Montreal 21.9.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Bathurst 21.9.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Rosario.
 s.s. *Christiansborg* afg. Puerto Cabello 17.9.
 s.s. *Cimbria*, Lund, pass. Brunsbüttel 23.9. p. R. t. Bayonne.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. London 23.9.
 s.s. *Clara Clausen* ank. Lübeck 23.9.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 23.9.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Shields 24.9. til Murmansk.
 s.s. *Cyriel*, Rasmussen, ank. Archangelsk 11.9.

D

s.s. *Dagmar Clausen* pass. Fornæs 16.9. sydg.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 27.9.
 s.s. *Dagmar* afg. Savona 28.9.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Zeebrügge 27.9.
 m.s. *Danmark* afg. North Shields 25.9.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, ank. Gøteborg 24.9. udg.
 s.s. *Delaware* afg. Oslo 27.9. til Kbhvn. (ank. forv. 28.9.)
 s.s. *Dorrit* afg. Palermo 25.9.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 16.9.
 s.s. *Ebro* ank. Kbhvn. 29.9.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Bathurst 20.9.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Lødingen 13.9.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conakry 24.9.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conakry 24.9.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Curacao 4.9.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Amsterdam 28.9.
 s.s. *Elisabeth* ank. Goole 22.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Tromsø 15.9.
 s.s. *Ellen* afg. Portsmouth 21.9.
 s.s. *Ellensborg* ank. Goole 27.9.
 s.s. *Else* ank. Rouen 27.9.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Boston, Lincl. 20.9.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Antwerpen 10.9.
 m.t. *Emilie Mærsk* afg. Antwerpen 10.9.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Trinidad 7.9.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Immingham 28.9. til Archangel.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Bordeaux 27.9.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, pass. Lødingen 27.9. til Torquay.
 s.s. *Erik Boye* afg. Helsingør 24.9.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Southampton til St. Thomas 25.9. udg.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, pass. Tromsø 26.9. p. R. t. Dunball Wharf.
 s.s. *Erna* ank. Izmir 26.9.
 s.s. *Ester* ank. Kemi 28.9.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. St. Nazaire 25.9.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. London 20.9.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. San Francisco 19.9. hjg.

F

m.s. *Fano* ank. Mariager 28.9.
 s.s. *Finland* ank. Kbhvn. 21.9.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Penang til Colombo 24.9. hjg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Saffi 23.9.
 s.s. *Frankrig* afg. Nordenham 22.9.
 s.s. *Fredensborg* pass. Kbhvn. 23.9.
 s.s. *Frederiksberg* ank. Huelva 25.9.
 s.s. *Freja* ank. Kbhvn. 14.9.
 s.s. *Frida* pass. Christobal 22.9.
 s.s. *Frode* afg. Herøen 21.9. til Searsport.
 s.s. *Fylla* pass. Hanstholm 21.9. vestg.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 27.9.
 s.s. *Georgia* afg. Bahia 24.9. til Madeira.
 s.s. *Gerd* afg. Port Williams 15.9. til Liverpool.
 s.s. *Geyda* pass. Hollenau 28.9.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Archangelsk 25.9.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Hongkong 29.8.
 s.s. *Gorm* afg. New York forv. 28.9. til Oslo.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hampton Rds. 16.9. til Panama Canal.
 s.s. *Grete* pass. Equator 19.9.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Windau 25.9.
 s.s. *Gudenaag* afg. Rouen 22.9. til Boness.
 s.s. *Gudrun* pass. Gibraltar 16.9. p. R. t. Alexandria.

s.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 7.9.
 s.s. *Gunhild* pass. Spurn Hd. 19.9. p. R. t. Goole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Immingham 23.9.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Singapore 20.8.
 s.s. *Gyda* afg. Hampton Rd. 14.9.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, afg. Archangel 26.9. til Irvine.
 s.s. *Hafnia* afg. Burntisland 25.9. til Nr. Sundby.
 s.s. *Halfdan* afg. Riga forv. 1.10. til Kbhvn.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Sfax 25.9.
 s.s. *Hans* ank. Mullerup 28.9.
 s.s. *Hans Broge* afg. Kbhvn. 23.9. til Sunderland.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Murmansk 15.9.
 s.s. *Harald* afg. Middelfart forv. 28.9. til Kolding.
 s.s. *Harriet* ank. Cardiff 28.9.
 s.s. *Helene* pass. Dungeness 28.9.
 s.s. *Helga* afg. Havana 22.9.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Lizard 16.9. vestg.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Abo 19.9.
 m.s. *Herdis* pass. Spurn Hd. 17.9. udg.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Honningsvaag 16.9.
 s.s. *Hilde* ank. Bremen 27.8.
 s.s. *Hindsholm* ank. Kbhvn. 24.9.
 s.s. *Holland* afg. Riga 22.9.
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 27.9.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Archangel 12.9.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* afg. Riga forv. 29.9. til Liepaja.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 27.9.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Liverpool 24.9.
 s.s. *Inger* pass. Øland 29.9.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. London 23.9. til Haukipudas.
 s.s. *Inger Toft* ank. Aalborg 26.9.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Kobe 25.9. udg.
 s.s. *Irene Maria*, Larsen, ank. Amsterdam 19.9.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Bombay 25.9.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Gdynia 26.9. til Brügge.
 s.s. *Ivar* ank. Houston 26.9.

J

s.s. *Jakob Mærsk* afg. Beyrouth 18.9.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kieler-Kanal 24.9. p. R. t. Southampton.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Istanbul 7.9.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Singapore 25.9. udg.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 21.9.
 s.s. *Jenny* ank. Marseille 25.9.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Pauillac 21.9.
 s.s. *Johanne* ank. Izmir 26.9.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Kopervik 14.9. til Archangel.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg forv. 28.9. til Nørresundby.
 s.s. *Jonna* pass. Equator 16.9.
 s.s. *Juliane* pass. Lødingen 5.9. p. R. t. Archangel.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Perim p. R. t. Colombo 23.9. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Methil 27.9.
 s.s. *Jytte* afg. Leningrad 14.9.
 s.s. *Jægersborg* ank. Leningrad 22.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Horsens 24.9.
 s.s. *Kalo*, Huusum, ank. Helsingør Dok 17.9.
 s.s. *Karen* ank. Dublin 17.9.
 s.s. *Karen Toft* ank. Hull 24.9.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 27.9. til Manchester.
 m.s. *Katrine Mærsk* ank. Curacao 14.9.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Helsingør 24.9. sydg.
 s.s. *Kentucky* i Time Charter.
 s.s. *Kirsten* afg. London 19.9. til Goole & Helsingfors.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Ridham Dock 15.9.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Karrebæksminde 27.9.
 s.s. *Knud* afg. Liverpool 27.9. til Hull.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Esbjerg 22.9.
 s.s. *Knut* pass. Kbhvn. 19.9.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Bangkok 24.9. udg.
 s.s. *Laila* afg. New York 25.9.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Dakar 20.9.
 s.s. *Laura* afg. St. John 20.9.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Bordeaux 16.9.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Tyne 14.9.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Archangel 14.9.
 s.s. *Lilleborg* afg. Ivigtut 23.9.
 s.s. *Lilian* afg. Kbhvn. 25.9.
 s.s. *Lily* ank. Blyth 19.9.
 s.s. *Linda* pass. Gibraltar 28.9.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 28.9.
 m.s. *Louisiana* afg. Rotterdam 10.9. til River Plate.
 s.s. *Lundby* afg. Vancouver 27.9. til Port Sudan.
 s.s. *Lynæs* pass. Dunnet Head 22.9.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 5.9.
 s.s. *Magnus* afg. Dunkirk forv. 29.9. til Havre.

s.s. *Maja* pass. Brunsbuttel 25.9.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Genoa 26.9. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Leningrad 25.9.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. New York 23.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Burulu 16.9.
 s.s. *Margrete* pass. Skagen 20.9.
 s.s. *Margrethe* ank. London 28.9.
 s.s. *Marianne* ank. Malmø 19.9.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 11.9.
 s.s. *Marie Toft* ank. St. Louis du Rhône 23.9.
 s.s. *Marna* ank. Valparaiso 22.9.
 m.s. *Marocco* afg. Tunis 27.9. til Marscilles.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Kbhvn. 26.9. til Leningrad.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Ushant 23.9.
 s.s. *Marx* ank. Melhil 22.9.
 s.s. *Maryland* afg. Madeira forv. 28.9. til Lissabon.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Kopervik 20.9. til Archangel.
 m.s. *Meonia*, Sørensens, afg. Rotterdam til Southampton 25.9. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 15.9.
 s.s. *Michael Jepsen* ank. Hongkong 21.8.
 s.s. *Minsk* afg. Antwerpen 24.9. til Alexandria.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Kbhvn. 27.9.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, pass. Lødingen 26.9. til Vardø.
 s.s. *Najaden* afg. Wiborg 28.9.
 s.s. *Nancy* afg. Kotka 28.9.
 s.s. *Nerma* ank. Odense 24.9.
 s.s. *Nevada* afg. Newcastle 27.9. til River Plate.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Djibouti 16.9.
 s.s. *Niel Mærsk* ank. New York 14.9.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Archangel 21.9.
 s.s. *Niobe* pass. Brunsbuttel 27.9.
 s.s. *Norco* ank. Plymouth 23.9.
 m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 9.9. til Yokohama.
 s.s. *Nordborg* ank. London 23.9.
 s.s. *Nordby* afg. Danzig 22.9. til London.
 m.s. *Norden* ank. Baltimore 17.9.
 m.s. *Nordfurer* afg. Puerto Cabello 8.9. til Ciudad Trujillo.
 m.s. *Nordhavet* afg. Los Angeles 28.8. til Yokohama.
 m.s. *Nordhaval* ank. Port Natal 11.9.
 m.s. *Nordkap* afg. Quebec 15.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nordlys* ank. Buenos Aires 16.9.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. New York 25.9.
 m.s. *Nordpol* ank. Balbao 13.9.

O

s.s. *Odin* afg. Göteborg forv. 29.9. til Kbhvn.
 s.s. *Olaf* ank. Fredericia 25.9.
 s.s. *Olga* ank. Shoreham 21.9.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Skagen 21.9. vestg.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Santos 26.9.
 m.s. *Oregon* afg. Rio 24.9. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* ank. Le Havre 20.9.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 28.9.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Dakar 15.9. til Rouen.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Dungeness 16.9. vestg.
 s.s. *P. N. Danum* afg. Svendborg 23.9. til Gdynia.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Casablanca 26.9. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Immingham 28.9.
 s.s. *Paula* ank. New York 23.9.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Cape Verde p. R. t. Fremantle 18.9. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Yokohama 15.9.
 s.s. *Polly* ank. Antwerpen.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Goole 28.9.

R

s.s. *Randi* afg. Malmø 28.9.
 s.s. *Riga* pass. Holtenu 28.9.
 s.s. *Rigmor* ank. Torneå 18.9.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Fredericia 22.9.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. forv. 29.9. til Hamburg.
 s.s. *Robert* afg. Svendborg 11.9.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Fredericia 22.9.
 s.s. *Rosenborg* ank. Port Talbot 21.9.

S

s.s. *Saga* i Dok siden den 16.9.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Suez 17.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Preston 24.9.
 s.s. *Scandia*, Lorentzen, ank. Danzig 25.9.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Danzig 27.9.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver



INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 25.9. til Antwerpen.
 s.s. *Sejro*, Broekmann, afg. Bremen 24.9. til St. Stephen.
 s.s. *Selma* søsat Frederiksstad 23.9.
 s.s. *Sessa* afg. Iquique 23.9.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Durban 17.9. udg.
 s.s. *Sigrun* afg. Antwerpen forv. 28.9. til Kbhvn.
 s.s. *Silkeborg* afg. Ivigtul 27.9.
 s.s. *Signe* afg. Tyne 18.9. til Kbhvn.
 s.s. *Sigrid* ank. Antwerpen 22.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 25.9.
 s.s. *Skagen* ank. Manchester 28.9.
 s.s. *Skagerak* pass. Hansholm 21.9. vestg.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Avonmouth 3.10.
 s.s. *Skjold* afg. Skien, forv. 28.9. til Aalborg.
 s.s. *Skodsborg* afg. Burntisland 18.9.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 28.9. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Kem 18.9.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. St. Johns Nl., 8.9.
 s.s. *Sophie* afg. Immingham 21.9.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 28.9. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Bordeaux 22.9.
 s.s. *Stella* ank. Malmø 23.9.
 s.s. *Stensby* afg. Kbhvn. 27.9. til Vancouver.
 s.s. *Stjerneborg* ank. Osaka 26.9.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Garston 28.9.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Aalborg 22.9. til Gdynia.
 s.s. *Svanhild* afg. Frederikshavn 27.9.
 s.s. *Svanholm* afg. Liverpool 6.10. til Swansea.
 s.s. *Svava* afg. Avonmouth 28.9. til Blyth.
 s.s. *Svend Pii* pass. Las Palmas 17.9.
 s.s. *Søborg* pass. Skagen 27.9.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Helsingør 28.9. for Dokning.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 11.9.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Kobe 14.9.
 s.s. *Teddy* ank. Kbhvn. 28.9.
 s.s. *Tekla* afg. Riga 14.9. til Hull.
 s.s. *Tennessee* afg. Newcastle 8.9. til Albany.
 s.s. *Tomsk* pass. Ushant 28.9.
 s.s. *Tonny* afg. Aalborg 27.9. til Nakskov.
 m.s. *Thyra S.* afg. Algiers 13.9. til Alexandria.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Singapore 25.9. hjg.
 s.s. *Tove* ank. Helsingør 21.9.
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. New York 24.9. til Cuba.
 s.s. *Transporter* afg. Leith 22.9. til Aalborg.
 s.s. *Trio* ank. Karrebæksminde 28.9.
 s.s. *Tula* afg. Alexandria 27.9. til Jaffa.
 m.s. *Tunis* afg. Antwerpen 25.9. til Casablanca.
 s.s. *Tureby* forv. Rio ca. 2.10.

U

s.s. *Uffe* afg. Swansea 27.9. til Kbhvn.
 s.s. *Ulla* afg. Rosario 25.9.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Rønne 23.9. til Leningrad.
 s.s. *Uranienborg* pass. Samoa 15.9.

V

s.s. *Valborg* afg. Kemi 17.9.
 s.s. *Vendia*, Kiilsgaard, ank. Le Havre 24.9.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Parlington 23.9. til Oslo.
 s.s. *Viborg* ank. Garston 25.9.
 s.s. *Viola* afg. Antwerpen 22.9. til Alexandria.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 20.9. til River Plate.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 28.9. til Stettin.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Durban 22.9.
 s.s. *Wilh. Colding* pass. Helsingør 24.9. nordg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 26.9.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 29.9. til Kbhvn.

Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Fairisle 27.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. 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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

**ARBEJDSGIVERE****OG FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af
en betryggende forsikringsmæssig Pen-
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRÉ BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eff. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordrup 3096Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

KAJ & PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**STEVEDORE
KOMPAGNIET**Telefoner:
537 & 4055Telegr.-Adr.:
Mamdresch

Aalborg

**Weioliin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**VINKE & CO.**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkcco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

- og ¹⁰⁰ år
Carlsberg

"GAMLE"
eller
"HOF"

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

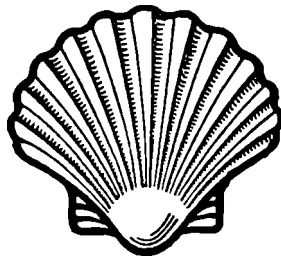
Captains' Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

WORLD-WIDE BUNKERING SERVICE



SHELL OIL FUEL

FOR

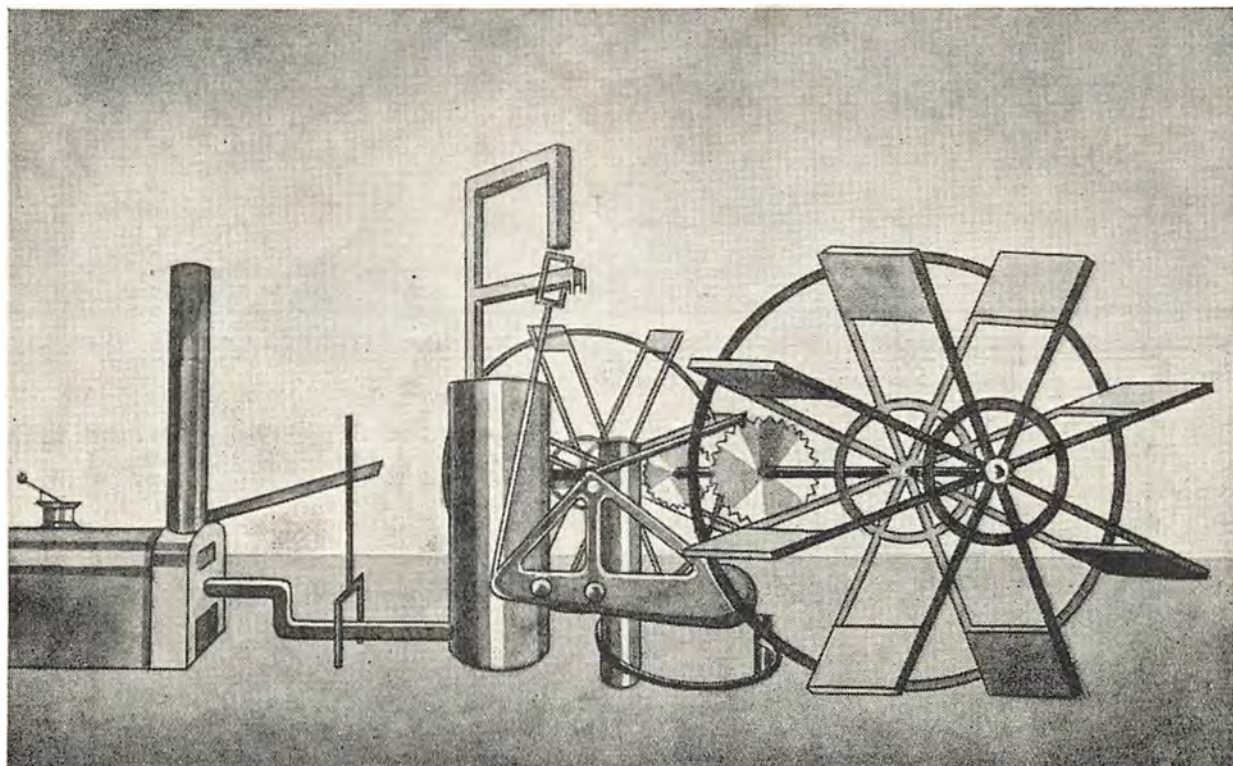
MOTOR SHIPS AND STEAMERS' BUNKERS

MARINE OILS

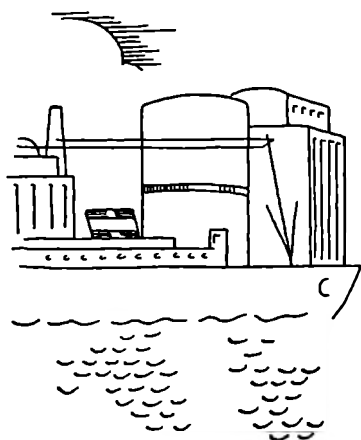
AND OIL FOR ALL INDUSTRIAL PURPOSES

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO. :: SHELL HUSET :: COPENHAGEN, V.



I alle større Havne Verden over **faas GARGOYLE MARINE OLIER**



VACUUM OIL CO.s Teknikere skabte i sin Tid den første mineralske Olie, der brugtes til Marinedampmaskiner.

71 Aar — tilbragt med at løse Smøreproblemer af enhver Art over hele Verden, har givet Vacuum Oil Company's Eksperter en uhyre Erfaring, og derfor kan Gargoyle Marine Olier byde Skibsfarten disse *vægtige* Fordele:

- **Bedre Beskyttelse af Maskineriet**
- **Større Sikkerhed i Driften**
- **Færre Reparationsudgifter**
- **Mindre Forbrug**

— og saa leveres de i samme ensartede Kvalitet Verden over

GARGOYLE MARINE OLIER

Vacuum Oil Company A/s, København

Smøreoliespecialister

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 41

TORS DAG 7. OKTOBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN SAAKALDTE SKANDINAVISKE SØMÆNDS KLUB I U. S. A.

Gennem længere Tid har Forholdene været yderst vanskelige for skandinaviske — og vist iøvrigt ogsaa andre europæiske — Skibe i amerikanske Havne, hvad Mandskabsforholdene angaar, baade for Skibe engagerede i amerikansk Havn og for skandinaviske Skibe, som mere lejlighedsvis anløber amerikanske Havne.

Siden 1935's Begyndelse findes der i Amerika en Organisation som kalder sig »Scandinavian Seamen's Club« med Hovedkontor i New York og Afdelinger i de fleste betydelige Havne i U. S. A. Denne Klub, som ingen Forbindelse har med de skandinaviske Sømandsorganisationer, lægger simpelthen an paa at diktere Hyrer og Forlyringsvilkaar for alle de Mandskaber, som skandinaviske og andre ikke-amerikanske Skibe er nødt til at antage i Amerika, uden Hensyn til de Tarifaftaler som disse Mandskaber, i Følge deres Hyrekontrakt, eller som Medlemmer af deres Landes respektive Sømandsorganisationer er bundet af. Det lykkes dem ogsaa i mange Tilfælde.

Klubben og dens Afdelingers Aktivitet gaar endnu længere. Den dels lokker, dels truer Besætningen paa danske, norske og svenske Skibe i amerikanske Havne til at bryde deres Hyrekontrakter, dels ved at rømme, dels ved overfor Skibene at stille nye, af Klubben dikterede Betingelser for Mandskabet, for at det skal fortsætte i sine Stillinger.

Forholdene har efterhaanden udviklet sig saadan, at der næppe er andet for end at skride alvorligt ind mod disse selvbestaltede Folk, der kun ser deres Fordel i at torpedere enhver Ordning, der er afsluttet mellem Rederne og Sømandsorganisationerne. Fra de skandinaviske Landes Side kan man kun sige, at indenfor de forskellige Organisationer — det være sig Redernes eller Sømændenes — ser man fuldstændig ens paa disse anonyme Fyres Manipulationer: De er samfundsfarlige, de bør bekæmpes, de har kun til Formaal at ødelægge enhver Form for fredeligt Samarbejde indenfor Erhvervet; men det, der er det aller værste er, at de søger fuldkommen at borteliminere Respekten for den trufne Aftale. Dermed vil man jo være ude i det fuldkomne Anarki, for hvor er vi henne, hvis Aftaler m. H. t. Hyre o. s. v. er underkrevet og saa Mandskabet, naar det en Dag ligger i en amerikansk Havn, simpelthen nægter at efterkomme Ordre i Følge Aftale. Det kalder man Mytteri — der er ikke andet Ord for det, og det er paa høje Tid, at der skrides ind overfor disse Manipulationer. Konsekvensen vilde jo iøvrigt ogsaa være den, at de skandinaviske Skibe saa, naar de kom til Havne, hvis Land betalte daarligere Hyre end disses — og det er mange Lande, der gør det — skulde betale de samme lavere Lønninger som det paagældende Lands, men om noget saadant har der naturligvis aldrig været Tale.

Det har været meddelt, at en Delegation for skandinaviske Sømandsorganisationer i nær Fremtid skulde rejse til Amerika, hvor den skulde undersøge de skandinaviske Søfolks Forhold i Anledning af at flere Hundrede af dem er gaet i Land eller er blevet lokket eller tvunget dertil. Det er endnu ikke afgjort,

om det bliver en fælles skandinavisk eller om hvert Land vil sende sin eller sine Repræsentanter. Initiativet til Delegationen udgaar fra den europæiske Sømandskonference i Paris den 20. September. Det maa alvorligt haabes, at det skal lykkes at belære Lederne af den ulovlige Organisation derovre om, at de driver en for de skandinaviske Landes Skibsfart og Søfolk fuldkommen selvmorderisk Trafik, og at Resultatet, hvis de ikke indstiller deres Virksomhed, uvægerligt vil blive den, at de skandinaviske Skibe saa vidt muligt og i saa stor Udstrækning, som det tænkes kan, holdes borte fra amerikanske Havne, eller ogsaa at Skibene affolkes for skandinaviske Søfolk. Det er jo saa muligt, at disse anonyme Herrer faar Øjnene op for, at de er inde paa et farligt Spor, hvis det da ikke blot er deres Formaal at skabe Ufred. Dog Splid mellem Organisationerne i Hjemlandet har de da ikke formaact at skabe. Indenfor dem er man sjældent enige om Synet paa Mytteri-Klubben og dens Arbejde.

NORGES REDERE OG SITUATIONEN

Norges Rederforbund har holdt sit Aarsmøde i Oslo og her udtalte Forbundets Præsident, Skibsreder Chr. Haaland bl. a., at Rederne maa stille det Krav, først og fremmest til sig selv, men ogsaa til andre som direkte eller indirekte er interesseret i Bedriftens Trivsel og Fremgang, at Stillingen søges konsolideret og *tillades* konsolideret bedst muligt, mens der nu er Anledning til det. Skibsreder Haaland fremhævede endvidere Betydningen af et tillidsfuldt og maalbevidst Samarbejde mellem Myndighederne og Skibsfartens Mænd til Styrkelse af dette Erhvervs Modstandskraft i kommende vanskelige Tider.

Andre Skibsfartsnationer lægger an paa under aktiv, offentlig og privat Medvirkning at sikre en stigende Andel af de hjemlige Transporter for deres eget Flag. Det er klart, at vi vil møde forøget Konkurrence overalt, naar den nuværende Aktivitet indenfor Erhvervslevet mindskes.

Det er en Samfundsopgave af største Betydning for Myndighederne at yde deres Støtte under Redernes Kriseforberedelser gennem en Skattepolitik, som stimulerer til Oplægning af Reserver, gennem en Socialpolitik som ikke paalægger de norske Skibsfartsselskaber større Byrder, end andre Landes maa taale, gennem en Erhvervspolitik, som ikke hæmmer Tillemplings- og Fornylsesevnen indenfor Rederierhvervet og gennem en Udenrigspolitik og Handelspolitik, som tilsigter at give norsk Skibsfart frie Hænder, saa langt et lille Lands Evner og Indflydelse rækker.

Med Hensyn til Flaadens Udvidelse, vilde Skibsreder Haaland fastslaa, at der ikke er Grundlag for de Antydninger som lejlighedsvis er fremkommet i den udenlandske og delvis ogsaa i den norske Presse om, at de norske Redere skulde have forøget deres Flaade udover alle naturlige Forudsætninger sidste Aar.

Det kan spørges, om ikke Rederne selv ved et praktisk og forstaaelsesfuldt Samarbejde kan forebygge altfor raske og stærke Tilbageslag i Konjunkturerne eller rettere sagt Fragterne.

For ikke stort mere end et Aar siden stod vi endnu midt i »Minimumsfragterne«. De var indført som Midde til at bringe Verdens Skibsfart over Krisen. Det er altsaa ikke længere siden, at vi alle var under Krisens

Tegn. Det er rigtigt at minde om det, saa vi ikke for snart begynder at tænke og handle som om den nuværende Konjunktur vil vare evigt.

Det er ogsaa rigtigt at minde om, at vi saa hen til Minimumsfragterne som et Bedringsmiddel. Nu ser vi, at Omslaget kom og at det maatte komme, selv om vi i Skibsfarten havde forsømt ethvert kunstigt Sæneringsmiddel. Det er det store, det mest betydningsfulde ved denne Udvikling, at den har vist os alle, at Verden gaar sin Gang, og at der gælder visse økonomiske Love, som ikke lader sig neutralisere af Importreguleringen, Selvforsyningsforanstaltninger, Toldmure osv. Den Krise som freinkaldte Minimumsfragterne er forbi. I Dag eksisterer de derfor kun paa Papiret.

Det Skridt at erklære, at de er definitivt bortfaldne har dog endnu ingen villet tage. Og Spørgsmaalet om deres Plads i Fremtiden er ikke afgjort.

Det nuværende Minimumsfragtsystem er nøje knyttet sammen med den engelske Subsidiclov, som udløber i Aar. Vore engelske Venner er optaget af at drøfte Muligheden for at opretholde Fragtreguleringen i en eller, anden Form. Fra det nordiske Redermøde i København i September Maanedes Begyndelse blev det som nævnt udtalt, at en eventuel Nyordning, som bygger paa Samvirke fra andre Landes Side, maa forudsætte en forudgaaende international Drøftelse og Udformning af Principper og Detailler for Planen. Imidlertid har vi senere faaet en Kopi af den Plan som de engelske Redere forbereder. Den indeholder intet, som tyder paa, at internationalt Samarbejde indgaar som Led i den. Der er derfor ingen Grund til at opholde sig yderligere ved denne Sag i Dag.

Paa Mødet udtalte forskellige af Norges andre Redere sig ret indgaaende bl. a. *Erling H. Samuelsen* der sagde: Vi ved jo alle, at der jo ikke var nogen, der i sin Tid gik ind for Planen med Minimumsfragtsystemet med særlig stor Begejstring. Vi ved ogsaa alle, hvorfor Minimumsfragtsystemet kom i Stand og har virket. Men vi bør ikke glemme, at det var efter Tryk fra engelsk Side, at vi gik med. I Dag har vi i alt Fald ikke længere Brug for nogen Minimumsfragter; jeg tror at alle norske Redere er enige med mig i, at Systemet nu bør ophæves. Minimumsfragterne i Dag er uhensigtsmæssige og i enkelte Trades hindrende for en naturlig Udvikling af Markedet, men man har ikke villet sætte noget ind paa at gennemføre en Forandring af disse Forhold, fordi man mente, at Minimumsfragterne automatisk vilde ophøre med den naturlige Stigning af Fragterne.

Forholdet har imidlertid ændret Karakter nu, da dette Fragtreguleringssystem fra britisk Side tænkes fortsat. Vi har i disse Dage faaet oversendt den nye Scheme, som agtes lanceret fra britisk Side. Den er udformet uden at norske eller andre Landes Redere har haft Anledning til at være med ved Udformningen. Den er tænkt at være bindende til Udgangen af 1939, altsaa over 2 Aar ud i Fremtiden. Denne Scheme *inviteres vi nu til at deltage i.*

Jeg tror, at det er paa sin Plads at sige herfra i Dag, at det er ikke den Vej, vi finder naturlig og rimelig for internationalt Samarbejde.

Vi har jo i Handling vist vore engelske Kolleger, at vi er rede til Samarbejde, naar Situationen kræver det. Jeg kan derfor ikke se, at det skulde forårsage nogen »ill feeling« at vi i Dag staar fast paa det Standpunkt, at vi ikke ønsker — under de nuværende Forhold — at deltage i nogen ny Scheme. Vi ønsker at slaa frit, men hvis Situationen igen skulde kræve det i Fremtiden, kan vi godt give Udtryk for, at vi da vil yde vor Medvirkning til Fremme for Skibsfarten — paa samme Maade som vi forholdt os, da den nuværende Plan skulde gennemføres.

Det er klare og rene Ord. Der er intet at tage fejl af.

KUL- OG KOKSPRISERNE

Det Danske Kulkompagni har udsendt en Redegørelse om Aarsagerne til de høje Priser.

Den henviser først til det stærkt forøgede Verdensforbrug af Kul og Koks, der dels skyldes Oprustningerne, dels den større Beskæftigelse indenfor Industrien. Da Stigningen fremkommer efter flere Aars Stagnation, har Produktionen i de forskellige Lande haft vanskeligt ved at indstille sig efter det stigende Forbrug. Et typisk Eksempel danner England, hvorfra Danmark i Henhold til Handelsaftaler skal aftage langt den største Del af sit Brændselsforbrug. Englands Hjemmeforbrug af Kul, der i 1933 kun var 157 Mill. Tons, var i 1936 steget til 185 Mill. Tons, og i samme Periode faldt Eksporten fra 53 til 47 Mill. Tons, eller 1½ Gang Danmarks Aarsforbrug.

Som Aarsag til denne Nedgang i Eksporten anføres, at England ikke har været konkurrencedygtig, og at Produktionen grundet paa manglende egnet Arbejds-kraft, Forfald af Miner, der i Aarevis har ligget stille, etc. ikke har kunnet holde Trit med det stærkt stigende Begær. I første Halvdel af 1937 er Produktionen dog atter steget saa meget, at Eksporten har kunnet forøges med ca. 2 Mill. Tons i Forhold til 1. Halvaar 1936. Endvidere har den engelske Lov om Kontrol med Kulsalget tvunget Priserne i Vejret. Efter Loven maa der ikke sælges én Ton Kul, hverken til Hjemmeforbrug eller til Eksport, uden at Pris, Betingelser, Leveringstid m. m. er godkendt af Pris-kontrollen. Minearbejderne er sikret en vis stor Andel af det, Industrien faar ind ved de højere Priser.

Endelig har Fragtstigningen, som indtræffer efter flere daarlige Aar for Skibsfarten sin væsentlige Andel i Stigningen.

Stigningerne i Produktionslandene paa Kul og Koks og Opgangen i Fragterne fra i Fjor til i Aar belyses gennem følgende Tal:

Kul: De bedste Kvaliteter Newcastle Dampkul og Skotske Nøddekul koster p. t. 6 à 8 sh. mere pr. Ton f.o.b. end i Fjor, og Skibsfragten er ca. 3 sh. højere; Markedsprisen er altsaa steget 10 à 12 Kr. pr. Ton. Prisen paa Singles og andre Sorter Smaakul til Industribrug er endda steget endnu mere.

Koks og Cinders: Priserne for de gode Kvaliteter er nu 18 til 20 sh. højere pr. Ton f.o.b. end ved Sæsonens Begyndelse i Fjor, og Skibsfragten er ca. 4 sh. højere; Markedsprisen er altsaa steget 24 à 27 Kr. pr. Ton eller op til ca. Kr. 1,35 pr. hl.

Kulkompagniet mener ikke, at der er Udsigt til en Svækkelse af Markedet i blot nogenlunde nær Fremtid. Tværtimod tyder alt paa fortsat Fasthed i indeværende Sæson paa saavel Kul- og Koks- som Fragtmarkedet.

MASKINMESTRENS LØNNINGER

Maskinmestrene har holdt Møde, og ved den Lejlighed som ogsaa andet Steds blev der udtalt Utilfredshed med Lønningerne — navnlig til de unge Folk indenfor Faget. Det nævntes saaledes, at en ung Maskinasistent ikke tjente saa meget som en ung Maskinarbejder. Det er muligt, at det i visse Tilfælde er saadan, men Maskinmestrene glemmer saa, at Maskinarbejderen, der har den nævnte Løn, aldrig naar videre — mens den unge Maskinasistent er at betragte som en Slags Lærling, og som saadan faar han en Løn af fra 204—245 Kroner om Maanden foruden Opholdet ombord. Hvor mange Lærlinge faar det? Og siden opnaar han de meget betydelige Lønninger, der bliver den Maskinmester, der har gjort Tjeneste indenfor sit Erhverv i nogle Aar, til Del.

FORHYRINGSRAADET

Handelsministeriet har udnævnt Ekspeditionssekretær *Ove Nielsen* til Formand for Forhyringsraadet i København.

Forhyringsraadet har iøvrigt følgende Sammensætning:

Rederrepræsentanter: Skibsreder *Chr. Harhoff*, Skibsreder *E. B. Kromann*, Skibsinspektør *E. Salomonsen* og Kaptajn *Th. Petersen*. Suppleanter: Skibsreder *E. Hahn-Petersen* og Skibsinspektør, Kaptajn *E. N. Erichsen*. Repræsentanter for Mandskabet: Forretningsfører *H. J. Christiansen*, Maskinmester *K. A. Rasmussen*, Forbundsformand *Chr. Borgland* og Afdelingsformand *R. Jensen*. Suppleanter: Forretningsfører *V. Rasmussen* og Sekretær *J. Madsen*.

Raadets Sekretariatsforretninger varetages af Sekretær i Handelsministeriet *E. Lysgaard*.

SØKONTROLLEN VED SPANIEN

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

Fra den internationale Komité for Ikke-Indblanding i Spaniens indre Anliggender er gennem Udenrigsministeriet modtaget Underretning om, at der fra Fredag den 1. Oktober d. A. at regne vil blive iværksat forskellige Ændringer i de gældende Regler for Ombordtagning af Kontrol-Officerer for saa vidt angaar Skibe, der forinden Anløb af spansk Havn anløber fransk eller portugisisk Mellemhavn. Endvidere vil Kontrolhavnen Brest fra 15. Oktober at regne blive erstattet med Falmouth. I Overensstemmelse hermed har Handelsministeriet under 30. September udfærdiget en Bekendtgørelse om Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien. Samtidig hermed er alle tidligere Bekendtgørelser angaaende Søkontrollen ophævet.

Det tilraades Skibe, der ikke har faaet tilsendt den ny Bekendtgørelse, at indhente nærmere Instruktion fra deres Rederi.

DANSKE SKIBE OG PROVINSENS SKIBSHANDLERE

Forskellige Provinsblade har i den sidste Tid behandlet et Spørgsmaal om danske Skibes Køb hos

MEDDELELSER FRA DANSK

Krigsklausul i Certepartierne

For nogen Tid siden udarbejdede The Baltic and International Maritime Conference i Samraad med Nordisk Skibsrederforening og engelske Sagkyndige en Krigsklausul til Indpasning i Rejse- og Timecertepartier. Senere har ogsaa Chamber of Shipping udsendt en Klausul, som i visse Maader adskiller sig fra den forannævnte, bl. a. ved at den ikke indeholder de to første Led i Konferencens Klausul, som giver Parterne Ret til at annullere under visse Forudsætninger. Men ellers følger Chamber of Shippings Klausul nøje Konferencens Klausul for de tre sidste Punkters Vedkommende, og Nordisk Skibsrederforening udtaler, at den er tilbøjelig til at mene, at den Ordlyd som Chamber of Shippings Klausul for disse Punkters Vedkommende er noget bedre end Konferencens, men Parternes Ret til at annullere er altsaa her helt udeladt. Den nye Chamber of Shipping Klausul har følgende Ordlyd:

1. The Master shall not be required or bound to sign Bills of Lading for any blockaded port or for any port which the Master or owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach.

2. (A) If any port of discharge named in this charter-party or to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or

(B) if owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (a) entry to any such port or discharge of cargo intended for any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the vessel to reach such discharging port—the cargo or such part of it as may be affected shall be discharged at any other safe port in the vicinity of the said port of discharge as may be ordered by the Charterers (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owner's discretion dangerous or prohibited). If no such orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the

Provinsens Skibshandlere. Det hedder saaledes:

Provinsens Skibshandlere er utilfredse med de danske Redere, der for Størstedelens — og for de størstes — Vedkommende har hjemme i København. Skibshandlerne besværer sig over, at de danske Rederier saa godt som udelukkende provianterer i København og fremhæver det urimelige i, at Provinsbyerne saaledes afskæres fra at sælge noget til de danske Skibe, der henter deres Fragtindtægter i Provinsens Havne.

— Det er en Situation, der har foreligget i mange Aar, siger en af Aarhus' Skibshandlere. Fejlen er, at vi ikke har nogen effektiv Organisation bag os. Faa Steder er der saa modstridende Interesse mellem København og Provins som paa dette Omraade. Imidlertid er det rigtigt, at vi bliver forbigaaet og faktisk inlet kan sælge til de danske Skibe, der kommer til Provinshavnene. Der er fourageret »hjemmefra«, saa kan vi andre være Kunder lige saa meget, vi vil. Det er det rene og skære Københavneri.

Sagen har været forelagt paa Centralorganisationen af de jydskse Købmandsforeningers Møde fornylig og Formanden for Handelsforeningen af 1887 i Aarhus, Købmand Møller Rasmussen udtaler til »Aarhus Stiftstidende«:

— Vi mener, at det er forkert, vi her i Jylland lader vore Fragter bringe frem med Skibe, hvis Redere provianterer alt i København. Det er jo ikke Aarhus alene, det drejer sig om, men Aarhus Havn er dog den største Havn og den største Aftager. Ikke helt faa Ladninger gaar desuden herfra med Lastbiler til Midtjylland. De jydskse Skibshandlere holder de samme Priser som de københavnske — og besørger som sagt deres Fragter med disse Rederes Skibe. Man forstaaer Utilfredsheden.

Sagen vil nu blive drøftet paa Hovedbestyrelsens Møde i København. Der vil derefter eventuelt blive oplaget en Forhandling med Skibsrederne. Vi vil forsøge at tage Sagen med det gode!

Fra Skibsfartens Side svares hertil:

Man vil indenfor Rederne absolut ikke have noget imod at optage en Forhandling med Provinsens Skibshandlere, og man vil ogsaa gerne handle med dem. Men Forudsætningen maa saa ogsaa være den, at Provinsens Skibshandlere møder med konkurrencedygtige Priser!

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Master may in their or his discretion decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contract of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of cargo being discharged at any such other port the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the Cargo at any such other port shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

3. The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages destination, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any "de facto" government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as to with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.

If by any reason of or in compliance with any such direction or recommendation the vessel does not proceed to the port or ports originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the vessel may proceed to any safe port which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port shall be paid by the Charterers and or Cargo Owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

De svenske Hyre-Overenskomster

Forhandlingerne mellem Sveriges Redareforening og Svenska Sjöfolksförbundet er resulteret i, at Parterne er enedes om et Forslag til ny Overenskomst. Forslaget gaar nu til Afstemning blandt Søfolksforbundets Medlemmer, og Svar skal afgives den 15. Oktober. Opsigelsesfristen for den nugældende Overenskomst udløber ikke for den 30. November.

D.F.D.S.' »Nidaros« solgt til Ophugning

Det Forenede Dampskibs-Selskab har solgt Damperen »Nidaros« til Danziger Værft til Ophugning. »Nidaros« er bygget hos Löbnitz & Co. i Renfrew i 1890 og er paa 1024 Brutto Tons. Den har i Aarenes Løb været benyttet paa en Række Ruter, sidst i Østersøfarten, men har været oplagt i længere Tid. Onsdag afgik den gamle Damper paa sin sidste Rejse ført af Kaptajn Carl Brinch.

Københavns Havnebestyrelse

Komiteén vælger som bekendt to Medlemmer til Københavns Havnebestyrelse, hvor den seks-aarige Valgperiode udløber med indeværende Aar. Som Komiteéns Medlemmer for Tidsrummet 1. Januar 1938 til 31. December 1943 genvalgte i Mødet den 30. September Direktør Th. Adler Svanholm og nyvalgte Grosserer Rudolph Schmidt i Stedet for Konsul Chr. G. Hansen, der har ønsket at træde tilbage ved sin Valgperiodes Udløb.

Skibe under Bygning

Der er i Øjeblikket 56 Skibe under Bygning eller i Ordre ved danske Værfter. Der er Forhandlinger i Gang om flere Nybygninger, men der er visse Vanskeligheder ved at faa Materialerne frem.

Tyskland køber Hvalfangere

Overretssagfører Anders Jahre i Sandefjord har i disse Dage solgt til Tyskland de to Hvalbaade »Kos 3« og »Ross 1«, tilhørende et amerikansk Hvalfangstselskab, som han repræsenterer. Køberne er de samme tyske Firmaer, der i sin Tid købte det flydende Kogeri »Sydis«. Overdragelsen er godkendt af den norske Regering paa visse Betingelser.

Nyt Firma

Efter i 1 Aar at have ledet Firmaet Jens Tofts Rederifdeling er Hr. S. A. Thomsen efter eget Ønske d. 1. September frattraadt denne Stilling og har nu startet sit eget Firma for Befragtning, Klarering og Køb og Salg af Skibe. Hr. Thomsen, der har 30 Aars Erfaring i »shipping«, vil bestræbe sig for at yde »service« saavel til Rederne som til Købmandene.

100 Aars Jubilæum

Bugsererselskabet Firmaet Lütgens & Reimers fejrer den 8. Oktober sit 100 Aars Jubilæum i Hamburg. Det er en mægtig Udvikling, Firmaet kan se tilbage paa, og i Dagens Anledning er udsendt en smuk Brochure, der illustrerer Selskabets Historie. Det er meget faa Virksomheder, der naar et saadant Aaremaal, og der er alene derfor Grund til at notere Dagen.

25 Damp-Bugserbaade og 5 andre Baade paa ialt 8200 H.K. sejler nu med det kendte hvid-sort-hvide Flag »L. & R.«. Der beskæftiges ialt 350 Mennesker i den store omfattende Virksomhed. I Anledning af Jubilæet har Firmaet inviteret samtlige sine udenlandske Repræsentanter til Hamburg. Ogsaa blandt danske Redere har Lütgens & Reimers et stort Klientel.

40 Aars Jubilæum

Havnebygmester Godfred Lorenz, der trækker sig tilbage fra sin Stilling med Udgangen af dette Aar, fejrede 1. Oktober 40-Aars Dagen for sin Ansættelse ved Københavns Havnevæsen, hvor han har gjort en stor Indsats i Arbejdet for Udbygning og Modernisering af Havnen, har været med i dens store Udvikling og haft sin væsentlige Andel i de store Udvidelser, der har fundet Sted. Det faldt ganske naturligt, at man, da Havnebygmester Lorenz for et Par Aar siden fyldte de 70, saa bort fra Havnevæsenets normale Aldersgrænse og lod Havnebygmesteren fortsætte og fuldføre de af ham projekterede store Arbejder, blandt andet Bygningen af Knippelsbro, der vil være fuldført i Løbet af nogle Maaneder.

Rutefarten paa Aarhus

C. Clausens Rederi i Aarhus foretager for Tiden en betydelig Udvidelse af sine Ruter. I første Omgang har man udvidet Bremen-Ruterne, af hvis Skibe »Helen Clausen« hver 14. Dag vil anløbe Halmstad og »Dagmar Clausen« en Gang om Maaneden anløbe Memel.

Rederiet har endvidere overtaget Repræsentationen for den svenske Fallenius-Linie, der har de tre Motorskibe »Prins Carl«, »Prins Knut« og »Prins Axel« i Fart mel-

lem Aarhus og Göteborg, en Rute, der i Løbet af faa Aar har skabt sig en smuk Position.

Interessant Forsøg paa »Ingolf«

Inspektionsskibet »Ingolf« har paa Hjemrejsen fra Grønland den 6. September i Atlanterhavet foretaget nogle Forsøg med Bølgedæmning. Disse Forsøg, der fandt Sted under Vindstyrke 9 med tilsvarende Sø, faldt afgjort ud til Fordel for Tran.

1 Liter Tran dækkede samme Areal som 21 Liter Olie og gav Søens Overflade en blank Hinde, som blev liggende 3 à 4 Gange saa længe som den, der frembragtes af Olie. Den anvendte Olie var kasseret Turbineolie.

J. Lauritzens »Selma« søsat i Frederikstad

Den første af de to Fragtbaade som J. Lauritzens Rederi har under Bygning paa »Frederikstads mek. Værksted« i Norge blev søsat i Torsdags. Skibet, der fik Navnet »Selma«, er paa 2,500 Tons d.w. og det forsynes med Værftets patenterede Dampmotor og med Kedlerne paa Hoveddækket.

»Selma« er Værftets Byggenummer 284, og det er det 12. Skib, Værftet sætter i Soen af denne Type. I Løbet af næste Maaned søsættes Søsterskibet »Tanja«.

Forretningsovertagelse

Scandinavian Steel & Shipping Agency, hvis Indehaver, Grosserer A. Th. Poulsen, døde for nogen Tid siden, er fra 1. Oktober overtaget af Ingeniør, cand. polyt. A. Lønborg-Holm, M. Ing. F. og M. I. N. A.

Nye udenlandske Dampskibslinier

Bremer-Firmaet Nikolaus Haye & Co. har aabnet en regelmæssig Rute mellem Bremen og Halmstad med Afsejling fra Bremen hver anden Lordag og fra Halmstad den derpaa følgende Onsdag. Det samme Rederi har aabnet en maanedlig Rute mellem Bremen og Memel.

Det japanske Rederi Kawashaki Kisen Kaisha agter at oprette en ny Rute fra Februar 1938 mellem Kobe, den mexikanske Gulf, Brasilien og Argentina via Panamakanelen. Ruten vil blive maanedlig.

Udveksling af danske og spanske Varer

Der er i disse Dage opnaaet Enghed om en ny Vareudveksling mellem General Franco og Danmark. En saadan Udveksling af Varer — der fra dansk Side bestaar af færøsk Klipfisk — gennemførtes for nogle Maaneder siden, og der kommer nu en lignende Forretning i Stand.

Beløbet drejer sig om ½ Mill. Kr., og til Gengæld for Salget af Klipfisken skal vi aftage for 100,000 Kr. Vin fra Malaga, endvidere for 150,000 Kr. frisk Frugt og for 250,000 Kr. tørret Frugt, særlig Figner, der dog først kommer hen under Jul.

Ny amerikansk Kæmpedamper

Skibsfartskommissionen har antaget et Tilbud paa 15,750,000 Dollar eller ca. 71 Mill. Kr. paa Bygning af en ny Rutedamper til Erstatning for Damperen »Leviathan«. En Bevilling paa 33 1/3 pCt. af Omkostningerne bliver ydet United States-Linien i Form af Statstilskud til Bygningen. Skibet skal være færdigt i Løbet af 852 Dage.

Sejladen mellem Hongkong og Canton standset

»Canton Steamship Company« har fra de kinesiske Militærmyndigheder faaet Meddelelse om, at intet Skib vil faa Lov at passere Munden til Floden Sikiang, før der gives anden Ordre. Sejladen mellem Hongkong og Canton er standset, og det meddeles fra paalidelig Kilde i Canton, at Sikiang er fuldstændig blokeret af Kineserne.

Amerikas Udenrigshandel

Vareindførselen i August Maaned androg 246 Millioner Dollars mod 265 Mill. Dollars i Juli Maaned. Udførselen havde en Værdi af 278 Mill. Dollars mod 267 Mill. Dollars. Guldindførselen beløb sig i August til 105 Mill. Dollars.

Prøvetur

Nakskov Skibsværft har efter en vellykket Prøvetur afleveret Nybygningen, Dieselmotorskibet »Alex. van Opstal« til Compagnie Maritime Belge, Antwerpen.

Skibets Dimensioner er: Største Længde 447' 3 1/2", Længde mellem Perpendikulærer 420', Bredde 57', Dybde til Hoveddæk 29' 3" og Dybde til Shelterdæk 38' 3". Dets Lasteevne er 8300 Ts. Dodvægt, og det er bygget til Lloyd's højeste Klasse med aubent Shelterdæk med Bak, Huse midtskibs og Poop. Skibets Dobbeltbund, der strækker sig over hele dets Længde, er indrettet til Brændselolie.

Skibet er forsynet med 2 Master og 6 Samsonposter, 16 Ladebomme, hvoraf 1 med 30 Tons, 1 med 15 Tons og 14 med 5 Tons Løfteevne, der betjenes af 12 Stk. 5 Tons og 2 Stk. 7 Tons elektriske Lossespil fra Thomas B.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Som nævnt i vor sidste Beretning sluttede foregående Uge med en svagere Tendens i praktisk talt alle de ledende Markeder, og det mest karakteristiske Træk i den nu forløbne Uge har været Befragternes Forsøg paa at snakke Raten ned. Naar Fragtmarkedet er roligt, er det som Regel altid Kornets Skyld, og dette er ogsaa Tilfældet nu, idet de europæiske Importører kun viser ringe Interesse for nye Engagementer. Rederne tager dog Situationen med Ro, og Befragternes Forsøg paa at presse Raten lykkes kun i ganske enkelte Tilfælde.

River Plate Markedet har været roligt. Der er kun sluttet et forsvindende Antal Baade, hvilket som nævnt ovenfor skyldes Befragternes Vanskelighed ved at sælge. Ballast Limit'en blev iøvrigt forlænget fra 31. November til 28. Februar næste Aar. Rent psykologisk kom denne Udstrækning af Ballast Limit'en paa et uheldigt Tidspunkt, og specielt vil det sikkert blive vanskeligt for Redere af tidlig Tonnage at gennemføre de Rater, der betalles for blot en Uge siden. Værdien af November Tonnage ligger omkring 35/- à 35/6d. til p.p.U.K., 34/- à 34/6d. til Antwerpen eller Rotterdam.

Af de øvrige Kornmarkeder har Sortehavet været aktivt, og Russerne maatte for Oktobers Vedkommende betale den uforandrede Rate af 25/-, Basis Antwerpen/Rotterdam, hvorimod det lykkedes dem at faa November Tonnage til 6/- lavere. Montreal tog tidligt i Ugen Tonnage til 5/-, men det lykkedes senere Befragterne at presse Raten ned til 4/10¹/₂d. pr. qr. Fra Gulven sluttedes for tungt Korn til Antwerpen eller Rotterdam paa Basis af 5/9d., og til U.K. til 6/-. Australien fik Tonnage for ny Høst til omkring 18/9d.

Præmie. Paa dette Marked er der stadig en god Efter-spørgsel for Januar/Februar Positioner.

Sukker fra Cuba noteres uforandret i 27/- for stor Tonnage til U.K. Continent, og for Scrap fra U.S.N.H. til Gdynia noteres 28/- for 3/5,000 Tons Størrelser. Pacific Kyst Markedet har været jævnt aktivt med 47/6d. beløst paa f.i.o. Basis fra Britisk Columbia til U.K. Continent.

Østens Markeder synes at være kommet over den Svaghedstilstand, der har hersket en Uges Tid. Soya-bønne-Befragterne viser fornyet Interesse for Tonnage, selvom de kun indikerer omkring 47/6d. à 48/-. Ris fra Saigon vil betale 50/6d. for November/December/Januar. De indiske Markeder ligger ligeledes noget fastere, og der indikeres 50/- for Kerner/Linsæd fra Madras Kysten og 47/6d. fra Bombay Siden til U.K.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene i det stor hele uforandrede. Middelhavet har været inde i en Periode af Fasthed, men i Overensstemmelse med Russernes formindskede Tonnage-Behov fra Sortehavet er dette Marked ogsaa roligere.

Paa Trælastmarkederne savner man stadig den sæsonmæssige Slutspurt, men der er jo endnu et Stykke Tid til, før Isen lukker for Operationerne paa disse Markeder, saa der er jo Mulighed for, at denne Slutspurt sætter ind i sidste Øjeblik.

Kul/Kokes fra England til Danmark er roligere. Raten ligger omkring 7/6d. for 3,000 Tonnere.

Der er som sædvanlig sluttet en Del Tonnage paa Timecharter Basis i den forløbne Uge. Rateniveauet er i det store og hele uforandret, hvorimod Efter-spørgslen i Overensstemmelse med Forholdene paa de aabne Markeder er noget mere begrænset.

Thrige, Odense. Endvidere findes der, ligeledes af Thomas B. Thriges Fabrikat, elektrisk drevne Ankerspil, Forhalingsspil og elektrisk Styremaskine. I de midtskibs Huse er indrettet Kahytter etc. for 12 Passagerer.

Prøveturen foretoges i Langelandsbæltet, og »Alex. van Opstal« er nu paa Vej gennem Kielerkanalen til Antwerpen.

Sydamerikansk Skib løber af Stabelen i Nakskov

Forleden løb Nakskov Skibsværfts Byggenummer 82 af Stabelen. Det er bygget for Compania Sudamericana de Warpores i Valparaiso og faar Navnet »Copiapo«.

Nybygningen faar følgende Dimensioner: Længde 410 Fod, Bredde 58 Fod og Dybde 33 Fod 9 Tm. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse og bliver meget hurtiggående, idet det skal kunne skyde en Fart af 16 Knob paa Last.

»Copiapo« bygges som kombineret Fragt- og Passagerskib.

Mindesmærket for de 1500 engelske Sømænd afsløret

Juleaften 1811 strandede de to engelske Linieskibe »Defence« og »Sct. George« paa Jyllands Vestkyst, hvorved ca. 1500 Mand mistede Livet.

En Kreds af Danske har nu ladet rejse et Mindesmærke for de omkomne ude i Fjand Klitter, ca. 2 1/4 km Syd for Torsminde, hvor Strandingen fandt Sted. Mindesmærket blev afsløret den 1. Oktober, og forinden fandt en Mindegudstjeneste Sted i Sdr. Nissum Kirke.

Søkadetlærlinge fra Skoleskibet »Lossen« paraderede ved Kirken og Mindesmærket, og en Gruppe Luftfartøjer overfløj Pladsen omkring Mindesmærket ved Afsløringen.

»Hulda Mærsk« solgt

Dampskibsselskabet af 1912 (A. P. Møller) har solgt Damperen »Hulda Mærsk« til Skibsreder Chr. Borg, Dampskibsselskabet Viking. »Hulda Mærsk«, der er bygget paa Københavns Flydedok og Skibsværft i 1912, laster ca. 1200 Tons dw., og Prisen har efter Forlydende været ca. 15,400 Pd. Sterling. (ca. 345,000 Kr.) Skibet ventes til Danmark i Slutningen af Oktober, til hvilken Tid Overtagelsen skal finde Sted.

Isbryder-Tjenesten i Limfjorden

Repræsentanter for de vestlige Limfjordsbyer har været i København og forhandlet med Ministeriet om Isbryder-

tjenesten i Limfjorden. Resultatet blev et Tilbud om, at Trafikministeriet stiller Statsbanefærgen »Valdemar« til Disposition under eventuelle Isvanskeligheder.

Senere har der været afholdt et Møde i Struer med Deltagelse af en Række jyske Byers Havnebestyrelser, og her drøftedes Planer i den nævnte Anledning. Der var bl. a. Stenning for at gøre »Valdemar« mere effektiv ved at indlægge nye Kedler og forstærke Maskinen. Man var ogsaa inde paa Tanken om at bygge en helt ny Isbryder, men denne Plan er vist uigennemførlig, idet den vil koste ca. 1 Mill. Kr.

Senere paa Aaret vil der atter blive indkaldt til et Møde for at forhandle om en varig Ordning angaaende Isbrydertjenesten.

Danmarks tredlestørste Sejlskib faar Motor

Danmarks en Gang saa store Sejlskibsflaade vil i Løbet af kort Tid blive yderligere formindsket, idet 3-masted Skonnert »Merkur« af Marstal i Øjeblikket ligger i Marstal, hvor der installeres Motor i Skibet.

»Merkur« er bygget i Faaborg 1902 og er paa 174 Brutto-Tons. Dets Reder er Skibsreder E. B. Kromann, Marstal.

»Merkur« var Danmarks trediestørste rene Sejlskib, og det er rimeligvis kun et Spørgsmaal om Tid og Lejlighed, naar det næststørste af vore Sejlskibe, 3-masted Skonnert »Frida« af Marstal (303 Brutto-Tons), der har samme Reder som »Merkur«, faar installeret Motor.

Svendborg Havn og Sund

Lodserne ved Svendborg Sund og Svendborg Havn har overfor Havneudvalget gjort opmærksom paa, at der forskellige Steder i Sundet har dannet sig Ansamlinger af Dynd, Sand og lign., saaledes at dette vanskeliggør Sejladsen gennem Sundet, da man ikke har Sikkerhed for, at Dybderne svarer til, hvad der staaar paa Søkortene.

Havneudvalget mener, at der burde ske en Henvendelse til Staten om Medvirken til at bringe Forholdene i Orden, da det ikke kan tilkomme Havnen alene at afholde Udgifterne ved at sikre den normale Vanddybde i et Gen-nemsejlingsløb i Svendborg Sund.

Byraadet vedtog at rette en saadan Henvendelse til Staten, idet man forventer, at Staten enten vil stille et Uddybningsfortøj til Raadighed eller — hvis Havnen selv skal foretage Uddybningen — da deltage med en vis Part af Udgifterne.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORBERING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

MARIAGE

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

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. — TLF. 200.
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

NAKSKO

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

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

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

FAABORG

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(2 Ledninger)
& 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

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

IDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551**Uddybningen af Høje Stene-Løbet**

Den projekterede Uddybning af Høje Stene Løbet er blevet anbefalet til Gennemførelsen af Dansk Sejlskibsforning for mindre Skibe ud fra den Betragtning, at en ordentlig Sejrende her ogsaa er af Betydning for den almindelige Skibsfart. Efter Vandbygningsvæsenets Opnaalinger er Omkostningerne for en Rende paa 30 m Bredde og 4,1 m Dybde beregnet til ca. 150,000 Kr.

Re-Eksporten i stadig Nedgang

Danmarks Handelsomsætning med Udlandet, som Statistisk Departement udsender, viser, at Reeksporten fra

LÜTGENS & REIMERS, HAMBURG 11

— 1837 - existing 100 years - 1937 —

TOWAGE - LIGHTERAGE

Large fleet of powerful and suitable steamtugs in any size

Day and night service

Telegr.-Addr.: "BEISTAND" - Telephone: 365993

General-Agent for Denmark: Jørgen A. Rasmussen

33 Amaliegade, Copenhagen K.

(also representing Esthonia and Finland)

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Danmark er i stadig Tilbagegang; den udgjorde saaledes i 1929: 96 Mill. Kr., i 1931 var den 73 Mill. Kr. og i 1936 kun 53 Mill. Kr. Reeksporten har været nedadgaende i en lang Aarrække, men Importreguleringen har givet den et yderligere Stød nedad. Reeksporten beløb sig i Aarene umiddelbart før Importreguleringen til 1—6 pCt. af den samlede Eksport, men siden da er den faldet til 3.9 pCt. i 1936. Særlig bemærkelsesværdigt er det, at Aaret 1936 med de stigende Priser og den stigende internationale Omsætning mellem de fleste Lande kun kan opvise en dansk Reeksport paa 1 Mill. Kr. mindre end 1935.

PERSONALIA**60 Aar**

Skibsmaskininspektør ved Statsbanerne *H. C. Schambye* fyldte 3. Oktober 60 Aar. Han var oprindeligt Maskinmester i Det Forenede Dampskibs-Selskab, men gik i 1903 i Statsbanernes Tjeneste. I 1919 knyttedes han til Generaldirektoratet, og siden 1922 har han været Maskininspektør i Søfartsafdelingen.

Dødsfald

Forhenværende Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *M. Jørgensen*, Odense, er afgaaet ved Døden, 76 Aar gammel. Da Kaptajn Jørgensen for en Del Aar siden af Helbredshensyn tog sin Afsked, bosatte han sig i Odense, hvor han i en Aarrække var Medlem af Sorelten.

Tidligere Skibsfører i D.F.D.S. *Viggo Kann* er død, 64 Aar gammel. Kaptajn Kann havde i over 25 Aar været ansat i D.F.D.S. men for tre Aar siden blev han under en Rejse til Apopleksi, da han befandt sig paa Kommandobroen og maatte saa forlade Søen.

POSITIONSLISTE PR. 6. OKTOBER 1937**A**

s.s. *Aalborg* ank. Danzig 3.10.
s.s. *Aarø*, Teilmann-Thomsen, afg. Lissabon 4.10.
s.s. *Aarø* afg. Brest 18.9. til Huelva.
s.s. *Aase* pass. Spurn Hd. 26.9.
m.t. *Aase Mærsk* pass. Aden 7.9.
s.s. *Absalon* ank. Tuborg Havn 28.9.
m.s. *African Reefer* ank. Antwerpen 5.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar-Rotterdam 30.9. hjg.
s.s. *Agnete* ank. Tyne 17.9.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Manchester 21.9.
s.s. *Alabama* ank. Santos 30.9.
s.s. *Alfa* ank. Pasajes 1.10.
s.s. *Alf* ank. Kbhvn. 29.9.
s.s. *Algarve* pass. Gibraltar 5.10.
m.s. *Almena* afg. New York 16.9. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Middlesbrough 3.10 udg.
s.s. *Alsund*, Hansen, pass. Kielkanalen 30.9. p. R. t. Bahia, Brasilien.
m.s. *American Reefer* ank. Vancouver 28.9.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Hull 29.9. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Curacao 27.9.
s.s. *Anna* ank. Korsør 6.10.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 12.9.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Saigon 1.10. udg.
s.s. *Anne* ank. Rimouski 22.9.
m.s. *Argentina* ank. Aalborg 3.10.
m.s. *Arizona* afg. Odense 29.9. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* pass. Dover 30.9. østg.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Saigon 1.10. til Dunkirk.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Kobe 24.9. hjg.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Dewenthoth 1.10.
s.s. *Aslaug* pass. Gibraltar 26.9.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. New Westminster 30.9.
s.s. *Astra* afg. Harstad 27.9.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Bayonne 30.9. til Huelva.
m.s. *Australian Reefer* ank. Basse Terre 3.10.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Portland 29.9.
s.s. *Avance* pass. Skagen 29.9. sydg.

Bs.s. *Belgien* afg. Danzig 29.9.

m.t. *Bente Mærsk* ank. Curacao 25.9.
s.s. *Bergenhus* afg. Aalesund 5.10. til Trondheim.
s.s. *Bertha* afg. Antwerpen 25.9.
s.s. *Bes* pass. Hollenau 4.10.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Quebec 15.9. til Newfoundland.
s.s. *Betty* ank. Aalborg 25.9.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Honningsvaag 4.10.
s.s. *Birgitte* pass. Dunnet Hd. 15.9. p. R. t. St. Stephen N. B.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Ushant 3.10. u. R. t. Middlesbro.
s.s. *Bodil* ank. Bordeaux 2.10.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Hungerburg 25.9., pass. Kbhvn. 29.9. p. R. t. Kings Lynn.
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Dover p. R. t. London 4.10. hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. V. Constitucion 8.9.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Nordenham 3.10. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien* afg. San Nicolas 1.10. til B. Aires.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Pointe a Pitre 3.10.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Marseilles 3.10.
s.s. *Britta* ank. Immingham 4.10.
s.s. *Broholm* pass. Gibraltar 5.10.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Frederikshavn 27.9.
s.s. *Brynhild* afg. Danzig 30.9. til Preston.

C

m.s. *California* ank. Kbhvn. 2.10.
m.s. *Canada*, Borch, ank. Vancouver 30.9.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Pt. Armuelles 1.10.
s.s. *Carmen* ank. Odense 3.10.
m.t. *Caroline Mærsk* pass. Dover 14.9.
s.s. *Charkov* afg. Middelfart 5.10. til Kbhvn.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Hongkong 28.9.
m.s. *Chilean Reefer* afg. Buenos Aires 1.10.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Gøteborg 1.10.
s.s. *Christiansborg* afg. Puerto Cabello 17.9.
m.s. *Chr. Holm* ank. Caripito 5.10.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Bathurst 21.9.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Rosario 28.9. til Buenos Aires.
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Bayonne 28.9.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Leith 2.10. til Korsør.
s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 28.9. til Kolding.
m.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Auckland 3.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5.10.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	453,50	AMSTERDAM.....	250,65
BERLIN.....	181,85	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	15,05	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,40	HÆLSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,35	PRAG.....	16,00
ROM.....	24,05	WARSAWA.....	86,10

s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Kopervik 25.9. til Murmansk.
s.s. *Cyril*, Rasmussen, afg. Archangelsk 1.10.

D

s.s. *Dagmar Clausen* pass. Fornæs 16.9. sydg.
s.s. *Dagmar* ank. London 5.10.
s.s. *Dagmar* afg. Napoli 4.10.
s.s. *Dania*, Danholt, pass. Holtenau 4.10. p. R. t. Stettin.
m.s. *Danmark* afg. Tyne 25.9. til Aruba.
m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Ushant p. R. t. Sydney 3.10. udg.
s.s. *Delaware* afg. Gdynia forv. 5.10. til Kbhvns. Red for Ordre.
s.s. *Dorrit* pass. Gibraltar 30.9.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 16.9.
s.s. *Ebro* ank. Antwerpen 4.10.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Bathurst 24.9.
s.s. *Effie Mærsk* ank. Archangel 18.9.
s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 4.10. til Manchester.
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Marseille 2.10.
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Specia 23.9.
s.s. *Ellensborg* ank. Hull 30.9.
s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Amsterdam 28.9.
s.s. *Elisabeth* ank. Oslo 27.9.
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Archangel 19.9.
s.s. *Ellen* pass. Skagen 28.9.
s.s. *Else* ank. Rouen 2.10.
s.s. *Emanuel*, Christensen, pass. Kapervik 1.10. til Archangel.
s.s. *Emilie Mærsk* afg. Antwerpen 10.9.
m.l. *Emma Mærsk* afg. Port Arthur 27.9.
s.s. *Energi*, Jørgensen, pass. Lødingen 4.10. p. R. t. Archangel.
s.s. *England*, Stengade, ank. Bordeaux 27.9.
s.s. *Enighed*, Kristoffersen, pass. Lødingen 27.9. p. R. t. Torquay.
s.s. *Erik Boye* afg. Helsingør 24.9.
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Southampton til St. Thomas 25.9. udg.
s.s. *Erindring*, Jørgensen, pass. Aalesund 30.9 p. R. t. Dunball Wharf.
s.s. *Erna* ank. Izmir 26.9.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Nantes 29.9.
s.s. *Esther* pass. Brunsbüttelkoog 5.10.
s.s. *Estland*, Fischer, ank. Helsingør 3.10.
s.s. *Estrid* pass. Spurn Hd. 23.9. p. R. t. Port Williams.
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Los Angeles til Cristobal 27.9. hjg.

F

s.s. *Flynderborg* ank. Kalundborg 3.10.
s.s. *Fano*, Korff, afg. Riga 28.9., pass. Brunsbüttel 1.10. p. R. t. Antwerp.
s.s. *Fano* pass. Øland 5.10.
s.s. *Finland* ank. Antwerpen 29.9.
m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Colombo til Aden 1.10. hjg.
s.s. *Frankrig* ank. Danzig 30.9.
s.s. *Fredensborg* ank. Newport Mon 29.9.
s.s. *Frederiksborg* ank. Huelva 25.9.
s.s. *Freya* afg. Riga 23.9. til Hull.
s.s. *Frida* afg. Callao 2.10.
s.s. *Frøde* afg. Herøen 21.9. til Searsport.
s.s. *Fylla* pass. Hanstholm 21.9. vestg.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 2.10. til Antwerpen.
s.s. *Georgia* afg. Bahia 24.9. til Madeira.
s.s. *Gerda Toft* pass. Wick 4.10.
s.s. *Gerda* pass. Dungeness 1.10.
s.s. *Gerd* ank. Liverpool 24.9.
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Hongkong 29.8.
s.s. *Gorm* afg. New York 29.9. til Oslo.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Los Angeles 27.9. til Manila.
s.s. *Grete* ank. Buenos Aires 1.10.
s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Boness 4.10.
s.s. *Gudena* afg. Boness 28.9.
s.s. *Gudrun* ank. Alexandria 25.9.
s.s. *Gudrun Mærsk* pass. Aden 12.9.
s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 26.9.
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Hull 24.9.

s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Singapore 20.8.
s.s. *Gyda* afg. Port Williams 22.9. til London.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, pass. Tromsø 1.10. p. R. t. Irvin.
s.s. *Hafnia*, Ravn, pass. Holtenau 4.10. p. R. t. Aarhus.
s.s. *Halfdan* afg. Kbhvn. 5.10. til Dunkirk.
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Algiers 29.9.
s.s. *Hans Broge* ank. Sunderland 26.9.
s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 5.10. til Vejle.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Immingham 30.9. til Archangel.
s.s. *Harald* ank. Danzig 2.10.
s.s. *Harriet* ank. Oporto 3.10.
s.s. *Helene* ank. Immingham 30.9.
s.s. *Helga* ank. New York 1.10.
m.s. *Henning Mærsk* pass. Lizard 16.9. vestg.
s.s. *Henry Tegner* afg. Åbo 19.9.
m.s. *Herdis* ank. Antwerpen 17.9.
s.s. *Hertha Mærsk* ank. Archangel 20.9.
s.s. *Hilde* p. R. t. Searsport.
s.s. *Hindholm* dokker i Svendborg.
s.s. *Holland* ank. Boness 29.9.
s.s. *Hulda Mærsk* pass. Lødingen 30.9. sydg.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 4.10.
m.s. *India*, Krarup, afg. Dairen 4.10. hjg.
s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Salismünde 1.10.
s.s. *Inge Mærsk* afg. Tail of Bank 28.9. til Seaham.
s.s. *Ingeborg S.* ank. Haukipudas 26.9.
s.s. *Inger* ank. Gravesend 3.10.
s.s. *Inger Toft* ank. Riga 3.10.
s.s. *Irene Maria*, Larsen, afg. Amsterdam 29.9.
m.s. *Irlønd*, Meinertz, pass. Aden 1.10.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Brugge 3.10.
s.s. *Ivar* ank. New Orleans 3.10.

J

s.s. *Jacob Mærsk* ank. Mersi 19.9.
m.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Portland 3.10. til Huelva.
m.l. *Jane Mærsk* pass. Ushant 30.9.
m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Manila 2.10. udg.
s.s. *Jenny* ank. Marseilles 25.9.
s.s. *Jerny* ank. La Nouvelle 3.10.
s.s. *Jessie Mærsk* ank. Pauillac 21.9.
s.s. *Johanne* afg. Izmir 1.10.
s.s. *Johannes Mærsk* ank. Archangel 23.9.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 3.10.
s.s. *Jonna* ank. Buenos Aires 29.9.
s.s. *Juliane* pass. Lødingen 5.9. p. R. t. Archangel.
m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Penang 4.10. udg.
s.s. *Jutta* ank. Helsingør 4.10.
s.s. *Jytte* afg. Leningrad 14.9.
s.s. *Jægersborg* pass. Kbhvn. 3.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Danzig 30.9.
s.s. *Kalo*, Huusum, ank. Bremen 4.10.
s.s. *Karen* afg. Troon 28.9.
s.s. *Karen Toft* ank. Huelva 1.10.
s.s. *Karla* afg. Walvis Bay 2.10.
s.s. *Katholm* ank. Manchester 3.10.
m.s. *Katrine Mærsk* afg. Curacao 25.9.
s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Lovisa 30.9. til Leningrad.
s.s. *Kentucky* afg. Tampico forv. 5.10. til Galveston.
s.s. *Kirsten* afg. Goole 23.9. til Helsingør.
s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Swansea 21.9.
s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, ank. Narva 4.10.
s.s. *Knud* ank. Hull 1.10.
s.s. *Knud Villemoes* afg. Burntisland 28.9. til Esbjerg.
s.s. *Knut* ank. Halmsund 22.9.

L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 2.10.
m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Saigon til Singapore 2.10. hjg.
s.s. *Lars Kruse* ank. Halmsund 22.9.
s.s. *Laura* afg. Cardiff 5.10.
m.s. *Leise Mærsk* afg. Lissabon 24.9. til Odessa.
s.s. *Lica Mærsk* pass. Belle Islen 24.9.
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Archangel 14.9.
s.s. *Lilian* pass. Brunsbüttelkoog 6.10.
s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 4.10.
s.s. *Lily* pass. Skagen 24.9.
s.s. *Linda* ank. Malaga 2.10.
s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 27.9.
m.s. *Louisiana* ank. Villa Constitucion forv. 5.10.
s.s. *Lundby* afg. Vancouver 27.9. til Port Sudan.
s.s. *Lynæs* pass. Dunnet Head 5.10.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Ardrossan 27.9.
s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 4.10.
s.s. *Maja* pass. Helsingør 5.10.
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Catania til Port Said 1.10. udg.
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Leningrad 1.10.

m.s. *Marchen Mærsk* ank. New York 23.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Burutu 16.9.
 s.s. *Margrete* ank. Melhil 23.9.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Marianne* ank. Kotka 26.9.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 11.9.
 s.s. *Marie Toft* pass. Gibraltar 2.10.
 s.s. *Marna* afg. Valparaiso 5.10.
 m.s. *Marocco* ank. Neapel 4.10.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Leningrad 29.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Gibraltar 27.9.
 s.s. *Marx* ank. Melhil 22.9.
 s.s. *Maryland* afg. Lissabon 2.10. til Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Honningsvaag 24.9.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Marseilles 3.10. udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 29.9.
 s.s. *Michael Jepsen* ank. Hongkong 21.8.
 s.s. *Minsk* afg. Oran 2.10. til Alexandria.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 3.10. til Ghent.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Vardø 2.10. til Archangel.
 s.s. *Najaden* pass. Brunbuttelkoog 4.10.
 s.s. *Nancy* pass. Dungeness 4.10.
 s.s. *Nerma* afg. Jacobstad 5.10.
 s.s. *Nevada* afg. Newcastle 27.9. til River Plate.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Djibouti 16.9.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Philadelphia 22.9.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Archangel 30.9. til Skotland.
 s.s. *Niobe* ank. Goole 6.10.
 s.s. *Norco* ank. Plymouth 23.9.
 m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 9.9. til Yokohama.
 s.s. *Nordborg* ank. Rotterdam 2.10.
 s.s. *Nordby* afg. Danzig 22.9. til London.
 m.s. *Norden* afg. Baltimore 18.9. til New Orleans.
 m.s. *Nordfarer* ank. Manzanillo 17.9.
 m.s. *Nordhavet* ank. Yokohama 19.9.
 m.s. *Nordhval* afg. Port Natal 19.9. til Fremantle.
 m.s. *Nordkap* ank. Port Alfred 16.9.
 s.s. *Nordlys* ank. Buenos Aires 16.9.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. New York 2.10.
 m.s. *Nordpol* afg. Colon 14.9. til Providence.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 5.10.
 s.s. *Olaf* afg. Fredericia 2.10. til Danzig.
 s.s. *Olga* ank. Shoreham 21.9.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Skagen 21.9. vestg.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Santos 26.9.
 m.s. *Oregon* afg. Rio 24.9. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* ank. Caibarien 27.9.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 28.9.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Rouen 26.9.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Bathurst 27.9.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Danzig 29.9. til Leningrad.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Rotterdam 3.10. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Aalborg 2.10.
 s.s. *Paula* afg. New York 1.10.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Kap Verde for Fremantle 18.9. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Hongkong 30.9.
 s.s. *Polly* pass. Hanstholm 25.9.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Aarhus 4.10.

R

s.s. *Randi* ank. Stockholm 2.10.
 s.s. *Rigmor* ank. Torneå 18.9.
 s.s. *Riga* afg. Groningen 5.10.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Fredericia 22.9.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Robert* pass. Skagen 27.9.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Fredericia 22.9.
 s.s. *Rosenborg* afg. Port Talbot 2.10.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 5.10. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Suez 17.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Oporto 4.10.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Dieppe 1.10.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 3.10. p. R. t. Nantes.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Sejro*, Brockman, afg. Bremen 24.9., pass. Coenhaven 26.9.
 s.s. *Selma* søsat Frederiksstad 23.9.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/T

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sessa* ank. Havana 5.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Laurence Marques 30.9. udg.
 s.s. *Signe* afg. Kbhvn. 24.9. til Oulu.
 s.s. *Sigrd* pass. Skagen 28.9.
 s.s. *Sigrun* afg. Odense 5.10. til Aalborg.
 s.s. *Silkeborg* afg. Ivigut 27.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Vaiste Bay 2.10.
 s.s. *Skagen* ank. Warrington 28.9.
 s.s. *Skagerak* ank. Themsen 24.9.
 s.s. *Skandia* ank. Avonmouth, forv. afg. 5.10. til Manchester.
 s.s. *Skjold* afg. Horsens 5.10. til Kbhvn.
 s.s. *Skodsborg* ank. Ivigut 1.10.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 5.10. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. St. John's Nd. 18.9.
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Honningsvaag 5.10.
 s.s. *Sophie* pass. Kbhvn. Rd. 25.9.
 s.s. *Stadion II* ank. Oslo 1.10.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Bordeaux 30.9. til Huelva.
 s.s. *Stella* afg. Kirkkonielemi 4.10.
 s.s. *Stensby* afg. Kbhvn. 24.9. til Vancouver.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Moji 1.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Garston 28.9.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Gdynia 29.9. til Bordeaux og Bayonne.
 s.s. *Svanhild* afg. Newcastle forv. 5.10. til River Plate.
 s.s. *Svanholm* ank. Liverpool 27.9.
 s.s. *Svava* afg. Blyth antagelig 5.10. til Nakskov.
 s.s. *Svend Pii* ank. Aarhus 29.9.
 s.s. *Søborg* ank. Kemi 4.10.

T

s.s. *Taarnholm* dokker i Helsingør.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. Geraldton 6.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Los Angeles 3.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Nakskov 5.10. til Oslo.
 s.s. *Tekla* ank. Hull 25.9.
 s.s. *Tennessee* ank. Newport News 2.10.
 m.s. *Thyra S.* ank. Alexandria 20.9.
 s.s. *Tomsk* ank. Antwerpen 1.10.
 m.s. *Tongking*, Berg, afg. Penang for Aden 29.9. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Nakskov 5.10.
 s.s. *Tove* afg. Wiborg 29.9. til London.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Cuba 4.10. til Baltimore.
 s.s. *Transporter* afg. Leith 22.9. til Aalborg.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Kbhvn. 5.10. til Nakskov.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 5.10. til Stettin.
 s.s. *Tula* afg. Beyrouth 2.10. til Algier.
 m.s. *Tunis* afg. Nemours 4.10. til Oran.
 s.s. *Tureby* ank. Santos 3.10., derefter Montevideo og B. Aires.

U

s.s. *Uffe* ank. Kbhvn. 2.10.
 s.s. *Ulla* afg. Rosario 26.9.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Rønne 23.9. til Leningrad.
 s.s. *Uranienborg* ank. Port Pirie 1.10.

V

s.s. *Valborg* afg. Kemi 17.9.
 s.s. *Vendia*, Kiilsgård, ank. Nr. Sundby 3.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Partington 23.9. til Oslo.
 s.s. *Viborg* ank. Newport Mon 1.10.
 s.s. *Viola* afg. Antwerpen 22.9. til Alexandria.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 20.9. til River Plate.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Geraldton 7.10.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Havre 28.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Rouen 3.10.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 4.10.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 30.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr: »Skibværftene

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

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 38TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

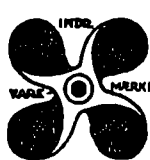
AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (8 lines)
Vinkco

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. O/YSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.
WASA (Finland)**Medlemmer af
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

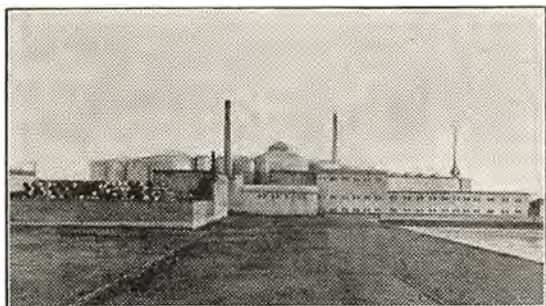
DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

VERITAS OIL

BRÆNDELS- OG SMØREOLIER
TIL DIESELMOTORER



Bunkerstationer :

København
Esbjerg
Aarhus

Sønderborg
Gøteborg
Stockholm

Rotterdam
Antwerpen
Hamborg

Bunkring Dag og Nat

Verdens første, største og hurtigste Dieselmotorskibe anvender
VERITAS DIESEL MOTOR OIL
Smøreoliedepoter i alle Verdens vigtigste Havne



Fabrikation af alle Specialolier og Konsistensfedt,
Dieselmotorolier, Turbineolier m. fl.

ALFRED OLSEN & CO. A/s
KØBENHAVN

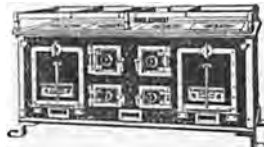
Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN
Telefon Helstrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olive

Forsølg Katalog Tlf. C. 1630

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved dællig Holvande: I det 200 m brede uddybede Lub over Graadysbarren er der i fuld Breddede 7,5 m og i Fyrinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-
tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Tralikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskittet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtebønder og flere Fyrilinier. — Havneavgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge eller Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.P.D.S.'s og Svitser's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton. dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandalgift: Ballastgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Læsning: Losning og Læsning besørget af henvørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeplatforme og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsøllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneavgift: 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 Kroner, 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. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den vestre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekkajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Engshave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnage + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibstornodenheder o. s. v. Ind- og Udgangning af Ballast. Modereret Fartøjsavgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibstornodenheder, for Dykkerundersøgelser, 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 udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe Ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af 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 besørget Losning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Walz) 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

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, Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitser's Blørgnøgdampere 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 Tærdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 laab. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 275 m o. Vandet. Indsøllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneavgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værealgilt: Moderat. Bugsering, tørdok, ingen Lodstvg., naar Lods ikke benyttes; jævrig moder. Afg. Ballastp.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Læsning besørget hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsøllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneavgift: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys, over 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. Ballastgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpenge i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losning og Læsning somkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie, Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 42

TORS DAG 14. OKTOBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SAMARBEJDETS AAND.

Højkonjunktoren indenfor Skibsfarten er stadig Genstand for Omtale og mange Kommentarer, selv om der allerede nu viser sig adskillige Tegn paa, at de gode Tider næppe vil vare saa længe, som der fables om. Naar der fra saa mange Sider stilles Krav til Skibsfarten, det være sig i Form af forøgede Lønninger eller Skatter o. s. v., bør de paagældende betænke, at der er en meget alvorlig Fare ved at hindre Skibsfarterhvervet i at konsolidere sig med de daarlige Tider for Øje. Det kan ikke gøres, hvis alle de forskellige Krav skal imødekommes. Intet andet Erhverv er i den Grad afhængigt af de hastigt skiftende Konjunkturer, og en Kendsgerning er det, at de forholdsvis faa gode Aar for Skibsfarten næsten altid efterfølges af mange daarlige. Det gælder om i gode Tider at konsolidere sig, og i en saadan Situation er det af Betydning, at alle, der arbejder indenfor det paagældende Erhverv, er besjælet af den samme Tanke. Det nytter ikke at stille saadanne Krav, at de vil udmarve de enkelte Foretagender, det nytter ikke at spænde Buen saa haardt, at den sprænges. Er det gode Tider for Erhvervet, saa skal ogsaa hvert enkelt Led mærke det. Men dog maa det være saaledes, at Krav og Ydelser harmonerer, at man ikke vil prøve paa at opnaa øjeblikkelige Fordele ved at stille Krav, der vil betyde Vanskeligheder for Konsolideringen, der er nødvendig af Hensyn til daarlige Tider. Der er indenfor Skibsfarterhvervet ingen, der ikke under de Mennesker, der arbejder sammen med dem, en rimelig Betaling og rimelige Levevilkår. Hvis nogen vilde stille sig skarpt afvisende overfor rimelige Forbedringer, vilde vedkommende hurtigt føle sig isoleret. Men paa den anden Side vilde det være af den største Betydning, om der skabtes en mere omfattende Samarbejds Aand, og saa meget mere, hvis den kunde skabes ad Frivillighedens Vej og ikke ved et Magtbud. Ellvert Erhverv, ikke mindst Skibsfarten, i et Land som Danmark har Muligheder for at vise Vejen, og det vilde maaske faa større Betydning for Udviklingen, end mange straks tænker, om en saadan Frivillighedens Samarbejds Aand skabtes netop i et Land som vort. Tiden er ikke inde til endeløse Stridigheder, men til Samvirke om fælles Interesser, om det fælles Erhverv, der giver dets Udøvere Eksistensen og Eksistensmulighederne.

LLOYDS REGISTER SHIPBUILDING RETURNS

Lloyds Register over Skibsbygning har udsendt sin Kvarotalsoversigt, det er Maanederne Juli, August og September det gælder, og en Mængde interessante og overraskende Oplysninger bringes frem her.

Det viser sig, at der af Handelsskibe under Bygning ved Slutningen af September i Storbritannien og Irland var 15,338 Tons mindre end ved det forrige Kvaritals Slutning. Den nuværende Tonnage under Bygning i Storbritannien og Irland ialt 1.184.635 Tons er imidlertid 256.054 Tons større end den Tonnage, der var under Bygning i Slutningen af September 1936.

Omtrent 180.000 Tons — 15,2 pCt. af den Tonnage der nu bygges i Storbritannien og Irland — er for fremmed Regning.

Tonnagen, der er under Bygning i andre Lande — undtaget dog Rusland og delvis Spanien — er 1.717.710 Tons, hvilket er en Forøgelse paa 35.000 Tons mod sidste Kvarital.

De førende Lande her er: Tyskland 383.468 Tons, Japan 334,530 Tons, Holland 224.726 Tons, U. S. A. 216,028 Tons, Sverige 114,020 og Danmark 103,450 Tons.

Af denne Tonnage er 31,3 pCt. for fremmed Regning.

Det samlede Tal for denne Tonnage, under Bygning i hele Verden, er 2,902,345 Tons, hvoraf 40,8 pCt. er under Bygning i Storbritannien og Irland, mens 59,2 pCt. bygges i andre Lande. Kvaritalstallet viser en Forøgelse paa 19,485 Tons over Tallet ved Slutningen af Juni, og det er det højeste Tal siden Juni 1930.

I Storbritannien og Irland paabegyndtes 218.557 Tons i Løbet af de tre sidste Maaneder, en Formindskelse paa 149,141 Tons sammenlignet med Juni Kvarital. I Kvartalet, der sluttede 30. September, blev der søsat 265,558 Tons i Storbritannien og Irland, en Forøgelse paa 12,950 Tons sammenlignet med det foregaaende Kvarital. Tal fra andre Lande viser 429,785 Tons paabegyndt og 410,152 Tons søsat, en Formindskelse, sammenlignet med forrige Kvarital paa henholdsvis 166,866 og 57,546 Tons.

Dette er bemærkelsesværdigt, for det er første Gang i lange Tider, at man kan notere Tilbagegang. Spørgsmaalet er, om det er blevet for dyrt at bygge, for at Behovet er ved at være dækket, kan der slet ikke være Tale om. Det er uden Tvivl dette, at Skibsbygningspriserne er blevet saa høje, at flere og flere Rederier maa melde fra og paa Trods af de gode Tider, der stadig tales om, konstatere, at der ikke er Raad til at bygge nye Skibe.

Damp og Motor Tankers paa 1000 Tons og videre opefter under Bygning i hele Verden beløb sig til 95 Skibe paa 729,049 Tons, hvoraf 20 Skibe med 140,581 Tons bygges i Storbritannien og Irland, 20 med 147,788 i U. S. A., 18 med 141,720 Tons i Tyskland — altsaa baade Amerika og Tyskland over England! — 7 med 75,300 Tons i Japan, 11 med 71,790 Tons i Holland og 5 med 42,650 Tons i Danmark.

Med Hensyn til Forholdet mellem Motorskibe og Dampere meddeles følgende: Af de 1,184,635 Tons, der var under Bygning i Storbritannien og Irland, var 478,650 Tons Motorskibe, mens Motorskibstonnagen under Bygning i andre Lande — 1,171,072 Tons — var 636,749 Tons højere end Dampertonnagen.

De Skibe, der var under Bygning, omfatter: 14 Dampere og 38 Motorskibe mellem 8,000 og 10,000 Tons, 3 Dampere og 38 Motorskibe mellem 10,000 og 20,000 Tons, 3 Dampere og 5 Motorskibe mellem 20,000 og 30,000 Tons og 4 Dampere over 30,000 Tons.

Der er ved at ske visse Forandringer med Hensyn til Skibsbygningen; endnu kan man altsaa kun svagt ane det, men England staar i Fare for at blive trængt tilbage, mens Tyskland og Japan gaar frem. Dog, om denne Udvikling vil fortsætte, er et andet Spørgsmaal.

DEN SAMME TENDENS

Den samme Tendens som hos Lloyd's spores i Skibsregistreringskontoret i Københavns sidst offentliggjorte Redegørelse for den danske Handelsflaade ved Kvaritalsskiftet.

Den 1. Januar 1937 bestod den danske Handelsflaade

de af ialt 2072 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage af 1,189,493 Tons, nemlig:

549 Dampskibe med 601,519 Tons, 1497 Motorskibe med 585,710 Tons, 26 Sejlskibe med 2264 Tons.

I de nu forløbne 3 Kvartaler af 1937 har der været en Netto-Afgang i Dampskibsflaaden paa 21 Skibe og 29,246 Tons, samt i Sejlskibsflaaden paa 5 Skibe og 623 Brutto-Tons, medens der i Motor- og Sejlskibsmotorskibsflaaden har været en Netto-Tilgang paa 18 Skibe og 24,906 Brutto-Tons, saaledes at den samlede Forandring i den danske Handelsflaade siden Nytaar 1937 har været en Tilbagegang paa 8 Skibe og 4963 Brutto-Tons.

Den 1. Oktober 1937 bestod den danske Handelsflaade derefter af ialt 2064 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage af 1,184,530 Tons, nemlig:

528 Dampskibe med 572,273 Tons, 1515 Motorskibe med 610,616 Tons, 21 Sejlskibe med 1641 Tons.

Baade Damp- og Sejlskibenes Tal er lige i de aller sidste Dage endda yderligere formindsket, og man maa regne med, at den Tilgang for Motorskibe, der vel stadig er følelig, dog ikke længere formaar at opveje den almindelige Tilbagegang i Tonnagen.

Det viser sig altsaa, at det er fuldstændig rigtigt, naar man indenfor Rederikrise har paapeget, at den danske Handelsflaade er inde i en Stagnation eller rettere Tilbagegang, og det skønt Danmark har rige Muligheder for at udvide sin Skibsfart til Fordel for Beskæftigelsen i Landet. Men det er under de forhaandenværende Omstændigheder, til Trods for de saakaldte gode Tider, umuligt for den danske Skibsfart med de Krav, der stilles, at foretage de Udvidelser, som vilde være af saa stor Betydning. Saa længe man vedbliver med at paalægge Skibsfartserhvervet stadig nye Byrder, vil denne triste Udvikling fortsættes, og Skibsfartserhvervet udmarves, fordi der er stillet uoverkommelige Krav til det. Det kan ikke stærkt nok understreges, at de, der er ansvarlige for denne videre Udvikling, bør revidere deres Anskuelse, hvis man ikke ønsker, at Skibsfartserhvervet skal reduceres mere og mere.

SITUATIONEN I MIDDELHAVET

Situationen i Middelhavet er jo ikke blevet mere Sufklaret efter Italiens Afslag til Frankrig og England. Saa meget kan man dog vist sige, at England vil bestrebe sig til det yderste for at hindre et aabent Brud, men paa den anden Side kan uforudsete Begivenheder, inden man ved af det, vælte Spillet over Ende. En almindelig Nervøsitet præger alle Forhold i Forbindelse med Middelhavet, og alt er vel afhængigt af de Skridt, Italien og England nu tager. Uforstaaelig for de fleste europæiske Lande er utvivlsomt Italiens aabne Tillidserklæring til Japan, og hele det udenrigspolitiske Spil, hvori Middelhavet naturligvis spiller en betydelig Rolle, men ikke den afgørende, er for Tiden saa vanskeligt at finde Rede paa, at man gør klogest i at se det fra det Standpunkt, at der leges med Ilden, men de faa, der er direkte Part i Sagen, er dog vel nok saa angst for at faa brændt Fingrene, at det alene i sidste Øjeblik kan holde dem tilbage. Aabner Frankrig sin Pyrenæergrense, er det sikkert ensbetydende med en forøget voldsom italiensk Aktivitet i det med engelske og franske Krigsskibe spækkede Middelhav, og det kan selvfølgelig let give Anledning til Situationer, som det paa Forhaand er umuligt at overse Rækkevidden af.

OSLO-STATERNE MØDES IGEN

Under Aftalerne, der blev truffet i Foraaret mellem Oslo-Konventionens Medlemmer, besluttedes det med Mellemrum at holde Møder mellem Landene, og det næste Møde var berammet til Afholdelse i København i Begyndelsen af Oktober. Det har imidler-

tid maattet udsættes, men man regner nu med, at Mødet vil blive afholdt i København i Begyndelsen af November.

Der er sket saa meget rundt om i Verden siden Oslo-Magternes Repræsentanter mødtes sidst, saa der forestaar utvivlsomt et righoldigt Arbejdsprogram.

For faa Dage siden har den norske Regering foretaget et Skridt, som ogsaa har en vis Interesse paa Baggrund af de forestaaende Forhandlinger. Norge har indført et Tillæg til den nugældende Lov om Betalingsudjævning, og i dette Tillæg hedder det: Dersom der gennem Valutarestriktioner lægges Hindringer i Vejen for det frie Varebytte mellem Norge og et fremmed Land, kan Finansdepartementet bestemme, at Landets Tilgodehavender i Norge udelukkende kan anvendes til Dækning af norske Tilgodehavender i vedkommende Land, og træffe de Bestemmelser, som findes paakrævet til Gennemførelse heraf.

I Formen er denne ny Forordning en Blanko-Fuldmagt til Indførelse af Tvangs-Clearing, og i norske Erhvervskrise opfatter man den som et handelspolitisk Vaaben, til Brug under Forhandlinger med Lande, som valutamæssigt stiller norske Varer ugunstigt.

Det vil være meget sandsynligt, at denne nye Faktor i Handelssamkvemet mellem de forskellige Folk vil give Anledning til Drøftelser af vidtgaende Art paa Mødet i København.

SKIBSFARTEN OG FREMTIDEN

Over Atlanten paa 10½ Time, meddeltes det en Dag i en Overskrift. Og videre hedder det fra London:

De transatlantiske Prøveflyvninger, som i de sidste Maaned er foregaaet med et Urværks Præcision, er nu kun Stof i de engelske Blade, naar der sættes ny Rekord. Det skete i Tirsdags, da den engelske Flyvebaad »Cambria« ankom til den irske Kyst efter at have krydset Atlanterhavet paa 10 Timer 33 Min., hvilket er en Time under »Caledonia«s hidtidige Rekord.

»Cambria« startede fra New Foundland Tirsdag Aften Kl. 20,38 og landede Onsdag Morgen Kl. 7,14 ved Foynes.

Saaledes er altsaa Udviklingen. Saa hurtigt gaar det frem for Flyvningen — i dobbelt Forstand. Enhver, der blot er naaet op i 40'erne vil kunne huske hele denne Udvikling fra de første famlende Flyvemaskineforsøg til nu. Det er gaaet med en saa fantastisk Fart, at det vil være ganske umuligt at spaa noget som helst om Fremtiden.

Men Skibsfartens Rolle kan selvfølgelig let en Dag blive en anden. Undvære den kan Verden næppe nogensinde. Saa længe der er Vand er der Skibe, de to Ting hører nu uvægerligt sammen. Men selve Lufttransporten kan selvfølgelig let blive en — om end næppe synderlig farlig Konkurrent til Skibsfarten. For hvor meget kan der endnu beføres i Luften? De større Transportdampere kan de største Luftskeibe dog daarligt nok tage Kampen op med.

Noget andet vil det blive med Passagererne. Her har Luftfarten alle Kort paa Handen, samtidig med at Skibsfarten har de største Vanskeligheder med en lang Række Passager-Ruter. Lufttrafikken gaar stadig frem i et helt andet Maal end Skibspassagerernes Tal.

NORGES REDERE OG ENGLAND

I engelske Skibsfartskredse har man øjensynligt været meget interesseret i de norske Rederes i vort forrige Nummer omtalte Stilling til Fragtreguleringsplanen, og man kommenterer livligt de ogsaa af os refererede Udtalelser, der faldt paa Norges Rederforbunds Møde.

Det vilde have været formaalsløst, hedder det i et af de engelske Blade, at sammenkalde en international

Konference, før de engelske Redere var indbyrdes enige, men naar det er sket, bør man indbyde til internationalt Samarbejde. Det er ikke tilstrækkeligt, mener Bladene, at henvise til, at man kan optage Samarbejdet, naar det behøves, for »*Prevention is better than cure*«. At selve Fremgangsmaaden fra engelsk Side har været noget uheldig, nævnes der derimod intet om.

Det synes, som om det er forholdsvis faa Redere i England, der er imod et internationalt Samarbejde. Det er ikke mindst med Henblik paa kommende daarlige Tider, at de engelske Blade gaar ind for et Samarbejde paa bred Basis. Det lyder jo for saa vidt meget smukt, men tilbage bliver alligevel Indtrykket af, at Fremgangsmaaden, der blev valgt, ikke var den helt heldige. Det har skabt nogen Bitterhed, indenfor skandinaviske Rederkreise, selvom man selvfølgelig samtidig vil anerkende, at da Forholdene var værst for Trampskibsfarten, blev de engelske Redere af deres udenlandske Kolleger anmodet om at tage Ledelsen for at finde Vejen til Bedring.

ISBRYDNINGSRAADET

Efter at Handelsministeriet har modtaget Forslag med Hensyn til Valg af Suppleanter i Isbrydningsraadet, har dette følgende Sammensætning:

Repræsentant for Handelsministeriet: Departementschef i Handelsministeriet H. Jespersen, Formand. Suppleant: Ekspeditionssekretær i Handelsministeriet Ove Nielsen.

Repræsentant for Marineministeriet: Viceadmiral H. Rechnitzer. Suppleant: Chefen for Marineslaben.

Repræsentant for De danske Statsbaner: Søfartschef C. N. Neergaard. Suppleant: Skibsinspektør R. Hansen.

Repræsentant for Københavns Havnebestyrelse: Havnedirektør F. V. H. Laub. Suppleant: Havnemester H. Hansen.

Repræsentant for Sammenslutningen af danske Havne: Borgmester H. P. Jensen, Nykøbing F. Suppleant: Direktør V. Johansen, Skive.

Repræsentant for Dansk Dampskibsrederiforening: Skibsreder H. A. Hansen og Skibsreder Chr. Harhoff. Suppleanter: Skibsreder T. C. Christensen og Prokurist K. Husted.

Repræsentant for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe: Forretningsfører, cand. polit. E. Borch Johansen. Suppleant: Kaptajn A. H. Petersen.

Repræsentant for Det Forenede Dampskibs-Selskab:

Direktør J. A. Kørbing. Suppleant: Direktør L. O. Normann.

DEN INTERNATIONALE HANDEL

Ved en Bankierbanket forleden holdt den engelske Finansminister *John Simon* en Tale, hvori han bl. a. erklærede:

I den internationale Handel er der i de sidste to Aar indtraadt en tydelig Bedring i Forhold til Krisetidernes lave Niveau. Til Trods for, at Tendensen nu er gunstigere, er der endnu meget at gøre for at naa frem til den internationale Handels Genopblomstring. Der er dog Grænser for Fortsættelsen af denne Bedringsproces i visse Lande eller Grupper af Lande, saa disse fortsætter deres Autarki- og Isolationspolitik. Det bedste Haab for Fremtiden ligger i at knytte de forskellige Lande i Verden sammen gennem den internationale Handels Genoprettelse.

Under en Omtale af de internationale Finanser udtalte Sir John Simon sig rosende om den Maade, hvorpaa den franske Regering kæmpede mod sine Vanskeligheder. Vi hilser, udtalte han, med Glæde Forsikringen om, at den franske Regering er besluttet paa at undgaa enhver Valutakontrol.

Paa samme Maade har man hørt Udtalelser fra amerikanske og franske Statsmænd.

Freden og Handelen hører sammen, og dette gaar da ogsaa gennem de Udtalelser, som Præsident Roosevelt udtalte, og som vakte saa stor Opmærksomhed, det er de enkelte Fredsforstyrre, man maa til Livs nu — saa kan de, der vil, føle sig trufne.

Japan gør det i alle Tilfælde. Roosevelts Udtalelser faldt i Tokio som en Bombe, men det ser ikke ud til, at Japan ellers har reageret. Men at den japanske Handel vil lide under det, der i Øjeblikket sker i Østen, synes soleklart. Andre Nationer har faaet det at mærke straks. Shanghais Handel er gaet tilbage med 90 pCt., og paa samme Maade mange andre Steder. Skulde det komme dertil, at man skred til en Boykott overfor japanske Varer, vilde dette ogsaa betyde et alvorligt Afbræk i den internationale Handel, saa meget mere som Japan næppe vil være sen til at træffe Modforholdsregler.

Det er kun godt, at den internationale Handel i Øjeblikket kan melde om en Højkonjunktur, men Farerne, der truer den, er mange, og Uroen rundt om i Verden er i Øjeblikket af en saadan Art, at man har meget vanskeligt ved at se blot det kortest mulige ud i Fremtiden.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Polens Kuleksport i August Maaned 1937

De fra Polen i August Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	i 1000 Tons
Østrig	69
Czekoslovakiet	5
Sverige	243
Norge	11
Danmark	20
Island	6
Finland	40
Letland	17
Frankrig	129
Belgien	62
Holland	22
Schweiz	25
Italien	133
Jugoslavien	3
Grækenland	10
Ægypten	5
Øvrige Afrika	1
Argentina	24
Bunkerkul	97
Ialt	922
Danzig	30
Ialt	952

Nye Regler for Sejlads paa Spanien

Ikke-Indblandings Komitteen har foretaget forskellige Ændringer i de gældende Regler for Ombordlægning af Kontrol-Officerer. Det danske Handelsministerium har i den Anledning udfærdiget en Bekendtgørelse om Kontrol med Skibe i Anledning af Borgerkrigen i Spanien.

Skibe, som for Anløb af spansk Havn passerer igennem Gibraltarstrædet, skal, uanset Skibets Afgangssted og den Retning, i hvilken Passagen sker, anløbe Gibraltar som Kontrolhavn. For andre Skibe gælder følgende Regler for Anløb af Kontrolhavne:

Dover for Skibe, som passerer den engelske Kanal paa Rejse til spansk Havn fra Havne nord for Dover;

Dover eller Falmouth efter Skibets eget Valg for Skibe, som kommer fra Havne beliggende ved den engelske Kanal syd for Dover;

Falmouth for Skibe, som kommer fra den irske Fri-stat, Skotlands Vestkyst, Nordirland eller fra den irske Kanal eller Bristol-Kanalen;

Le Verdon for Skibe, som kommer fra franske Havne ved Atlanterhavet eller Biscayabugten syd for Brest;

Palermo for Skibe, der passerer Middelhavet eller kommer fra en Plads ved Middelhavet øst for 12 Gr. ø. Lgd.; dog skal for saadanne Skibe, der for Lastning og Losning eller for Ombordtagning eller Ilandsætning af Passagerer anløber Marseille, denne Havn betragtes som Kontrolhavn;

Oran for Skibe, som kommer fra nordafrikanske Havne vest for 12 Gr. ø. Lgd.;

Marseille for Skibe, der kommer fra Havne paa den franske eller italienske Kyst mellem Marseille og 12 Gr. ø. Lgd. eller fra Korsika eller Sardinien;

Cete for Skibe, som kommer fra franske Middelhavshavne vest for Marseille;

Madeira, Gibraltar eller Lissabon for Skibe, som kommer fra Atlanterhavet vest for 15 Gr. v. Lgd. eller syd for 28 Gr. n. Brd.;

Lissabon for Skibe, som kommer fra portugisisk Havn samt for Skibe, som for at anløbe spansk Havn nord for Portugal kommer fra marokkansk Havn ved Atlanterhavet;

Gibraltar for Skibe, som kommer fra marokkansk Havn ved Atlanterhavet for at anløbe spansk Havn syd for Portugal;

Lissabon for Skibe, der før Anløb af spansk Havn anløber portugisisk Havn paa Rejse gennem den engelske Kanal fra Havne nord for Dover, fra Havne beliggende ved den engelske Kanal syd for Dover, fra den irske Fristat, Nordirland, Skotlands Vestkyst, den irske Kanal og Bristol-Kanalen, eller fra Havne mellem Cherbourg og Brest;

Dover, Falmouth eller Le Verdon efter Skibets eget Valg for Skibe, der før Anløb af spansk Havn anløber fransk Havn paa Rejse gennem den engelske Kanal fra Havne nord for Dover, fra Havne beliggende ved den engelske Kanal syd for Dover, fra den irske Fristat, Nordirland, Skotlands Vestkyst, den irske Kanal og Bristol-Kanalen, eller Havne mellem Cherbourg og Brest;

Falmouth eller Le Verdon efter Skibets eget Valg for Skibe, der kommer fra Havne mellem Cherbourg og Brest.

Hvor Falmouth er nævnt, gælder Bestemmelsen dog først fra 15. Oktober. Indtil da benyttes Brest i Stedet for. Under særlige Omstændigheder, naar det skønnes paakrævet af Hensyn til Skibsfartens Interesse, kan der af Kontrolmyndighederne i en af Kontrolhavnene Dover, Lissabon, Gibraltar, Marseille, Palermo eller Madeira træffes særligt Arrangement, for at Skibet kan tage Kontrol-Officer om Bord i anden Havn end ovenfor nævnt.

Gents Havn

Havnebestyrelsen i Gent har udsendt en smuk Brochure, der bringer en Række Oplysninger om Gents Havn i 1936:

Over Gents Havn gaar 10 pCt. af den belgiske Indførsel. Der er ogsaa i indeværende Aar stor Fremgang at spore, og det kan saaledes nævnes, at i April Maaned i Fjor indgik til Gent Havn ialt 175 Skibe med 197,412 NRT. mod 169 Skibe med 179.309 Ton i samme Maaned i Fjor. I de første 8 Maaneder af 1937 indgik 1394 Skibe med 1.489.675 NRT. mod 1372 Skibe med 1.418.816 NRT. i samme Tidsrum i Fjor. Det vil sige en Forøgelse paa 70.959 NRT. eller 5 pCt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

U. S. A.'s Nybygningsplan

Formanden for U. S. A.'s Søfartskomité, Direktør Kennedy, har erklæret, at Regeringens Søfartsprogram gaar ud paa at gøre amerikansk Skibsfart mere konkurrencedygtig ved at bygge 300—350 nye Skibe. Men da Rederne ikke selv er i Stand til at rejse de Midler, der er nødvendige for, at de kan opfylde deres Del af Planen, er der opstaaet Tvivl om, hvorvidt det af Regeringen udarbejdede Nybygningsprogram kan gennemføres.

Regeringen vil lade Staten selv bygge de projekterede Skibe, og til Trods for de gunstige Tilbud om Statsstøtte er Rederierne aabenbart ikke i Stand til eller ikke vil lige til at tage Risikoen ved Nybygningen. Som Aarsag hertil anføres blandt andet Strejkerne, og at Staten begrænser Lønningerne til de korresponderende Redere i Selskaber med Statsstøtte. Endvidere volder det Vanskeligheder, at Staten stiller Krav om, at Skibene skal bygges til meget stor Fart, og at Skibenes Dæk skal forstærkes saaledes, at der i Krigstilfælde kan monteres Kanoner ombord paa disse Skibe.

Krigshyren lokker Søfolk

Blandt Fiskerdrengene i Esbjerg hersker der for Tiden en hel Epidemil for at komme paa Langfart og faa Del i Eventyr og Fortjenester i de Skibe, der sejler i Krigszoner.

Alene i den sidste Maanedstid har en halv Snes Stykker opsagt deres Hyrer om Bord paa Fiskekutterne, og enkelte sejler allerede som Jungmænd. Har de blot været Fiskere i 12 Maaneder, har de efter den afsluttede Overenskomst Lov til at tage Hyre som Jungmænd.

Det svenske Fragtindex

Det svenske Fragtindex, udarbejdet af Handelsbanken, er for September steget med 5 Points i Forhold til Au-

Havnetrafikken paa Rotterdam over Nieuwe Waterweg i September 1937

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 9 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1936, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937:	11.788	19.764.282	10.658	17.744.226
1936:	10.201	17.056.210	9.259	15.129.186
Forskel:	+ 1.587	+ 2.708.072	+ 1.399	+ 2.615.040

	HAMBORG		ANTWEPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937:	13.744	14.909.775	9.101	15.244.820
1936:	12.332	14.597.416	8.479	13.938.878
Forskel:	+ 1.142	+ 312.359	+ 622	+ 1.305.942

I Tidsrummet Januar/September 1937 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 4.519.462 Tons og 2.490.406 Tons større end til Antwerpen.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i August Maaned 1937

I August Maaned 1937 er udført 235,024 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 7,135 t. mod 266,730 t., deraf til Danmark 14,895 t. i Juli Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	85,686 t.
Frankrig	81,434 »
Belgien	21,690 »
Italien	12,601 »
Holland	9,035 »
Danmark	7,135 »
Grækenland	5,984 »
Island	5,151 »
Finland	5,058 »
Letland	1,100 »
Norge	150 »
	235,024 t.

Skibsfarten paa Montevideo

Montevideo Havn har i sidste Aar været anløbet af 1740 Skibe i oversøisk Fart med en samlet Netto-Tonnage af 8,505,816 Tons.

I 1935 var det samlede Anløb af oversøiske Skibe 1631 med en samlet Tonnage paa 8,086,975 Tons.

gust. Tallet er nu 185, hvilket er 67 Points, eller ca 57 Procent, højere end for et Aar siden. Kulfrakterne steg 5 Points, Kornfrakterne 10 Points og Papirmasse 13 Points, men Trælastfrakterne gik ned med 5 Points. Gennemsnitlig steg de indgaende Fragter med 7 Points og udgaende Fragter med 4 Points.

Samtidig foreligger Sveriges Redareforenings Opgørelse over oplagte Skibe. Kun to Skibe er gaaet i Vinterhi og otte har afmønstret som Følge af Reparation og lignende, saa der er faktisk ingen svensk Oplægning for Tiden.

Skibskaptajn faldet død om

Under Losningsarbejdet i Nakskov Havn Lørdag faldt Kaptajn Johansen fra Motorskonnerten »Dagmar«, Faaborg, pludselig død om, ramt af et Hjerteslag. Han blev 49 Aar gammel.

De spanske Trawlere i Frederikshavn

I Sagen mod de spanske Trawlere skete der som bekendt i sidste Retsmøde det, at Rederiet »Pyspe« forlangte Sagen henvist til Landsretten straks og opfordrede Dommeren til at afgive en Kendelse herom. I Onsdags er Kendelsen faldet. Den gaar ud paa, at Sagen ikke skal henvises til Landsretten, for den er forberedt og nærmere undersøgt ved Retten i Frederikshavn. Dette vil formentlig sige, at der ikke i Sagen kan finde flere Udsættelser Sted, idet det maa anses for givet, at der nu foreligger de Oplysninger, som er nødvendige for Sagens Paadømmelse.

Eksamensresultater

Ved den i September/Oktobre afholdte almindelige Maskinisteksamen i Aalborg og Esbjerg har Eksamensresultatet været følgende:

I Aalborg indstillede sig 6 Eksaminander, som alle bestod:

Søren Kristian Andersen 69, Hans Christian Bang 68,

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

De usikre Forhold, der et Stykke Tid har raadet de ledende Varemærkedere, specielt paa Kornmærkederne, har ogsaa i den forløbne Uge medført en svagere Tone i en Række af de ledende Fragtmærkedere.

River Plate Markedet har været inaktivt, og til Trods for Redernes Anstrengelse for at holde Niveauet oppe, lykkedes det Befragterne at sikre sig Tonnage til en Del lavere Rater. Værdien af November/December Tonnage ligger i Øjeblikket omkring 32/6d til p.p.U.K. med Option af Antwerpen eller Rotterdam til 6d mindre. Januar/Februar Positioner betales med samme Rate. Der er dog ikke ret meget disponibel Tonnage i disse Farvande, og selv en ringe Udvidelse i Behovet vil antagelig resultere i, at Befragterne maa sætte deres Rater i Vejret.

Af de øvrige Kornmarkeder har Australien taget en Række Baade for ny Høst Lastning og betalt en Præmie af 18/9d herfor. For November Lastning indikeres 14/6d Præmie, men de faa Baade, der ligger i denne Position, forlanger omkring 15/-. Montreal Markedet ligger afsvækket, og Raten er i dette Øjeblik næppe over 4/9d pr. qr. til U.K. Det samme Forhold gør sig gældende for Gulfen, hvorfra Tonnage tilbydes til 5/9d pr. qr. til U. K.

Russerne fik Tonnage fra Sortehavet til 24/6d, og efter Sigende har disse Befragtere nu dækket ikke alene deres Oktober Behov, men ogsaa for November. Denne Meddelelse foraarsager naturligvis en hel Del Nervøsitet blandt Rederne, men Russerne er jo bekendt som smarte Operatører, og udelukket er det derfor ikke, at de alligevel senere vil vise sig at have Anvendelse for yderligere Tonnage.

Fra Sydafrika sluttede Cape Town/Antwerpen eller Rotterdam 32/6d, og Cape Town/St. John eller Halifax 34/-, November/December.

Ogsaa de øvrige oversøiske Markeder har ligget roligt. Fra Northern Range er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Scrap til U.K. og Gdynia. Raten

ligger omkring 26/- til U.K., og til Gdynia er betalt 28/- fra New York. Scrap fra Gulfen indikerer 33/- til U.K., og Oliekager Gulfen/Danmark noterer \$9,00 à \$9.50.

Pacific Kyst-Mærkederne har været rolige. British Columbia/U.K. er sluttet til 46/9d paa f.i.o. Basis, og en Baad er sluttet for Hvede fra Portland til U.K. Continent til 47/6d, anden Halvdel Oktober. Nordpacific/Australien har taget 514.000 Kubikfod Baad til £13.500, Oktober/November Lastning. For Baad omkring 400.000 Bale indikeres £18.000 paa f.i.o. Basis til Sydafrika.

Østens Mærkedere er de eneste, der udviser Stabilitet. Soyabønner er sluttet til 48/- for November/December. Ris Saigon/Frankrig indikerer fortsat 50/6d, og fra Rangoon er sluttet 6.000 Tonner til Gdynia til 51/-, Option Hamburg/Antwerpen til 1/- mindre. Befragterne er iøvrigt i Markedet for Tonnage for Ris fra Calcutta og/eller Rangoon til Vestindien til omkring 55/-, og for Kerner fra Madras Kysten indikeres 50/- for December Lastning. Efterspørgslen efter Erts fra Vizagapatam og Marmagoa fortsættes. Raten ligger omkring 40/- til Continentet.

De europæiske Mærkedere ligger uregelmæssigt. Middelhavet har taget en lang Række Baade for Erts og Phosphate til vel hævdede Rater, hvorimod Trælastmærkederne stadig er rolige, til Trods for at Sæsonen snart er sluttet.

Kulmarkedet U.K./Danmark er uforandret, og det samme gælder Wales/Syd Amerika, hvorimod Kul fra U. K. og Continentet til Middelhavet ligger svagere. Raten Tyne/Port Said ligger nu ikke højere end 11/6d.

Timechartermarkedet har været roligere, men de betalte Rater ligger dog nærmest uforandrede. Imidlertid maa man vel indstille sig paa, at hvis den nuværende Svaghed i de ledende Trades fortsættes, vil der finde en Afsvækkelse Sted i Raterne paa Timecharterbasis.

Olto Hare, 106, Erik Larsen 56, Kai Molich 100, Niels Søren Harry Pedersen 69 Points.

I Esbjerg indstillede sig 16 Eksaminander, hvoraf 15 bestod:

Anders Peter Christian Johansen Abrahamson 88, Niels Gerald Christensen 70, Hans Verner Grandt 101, Peter Hansen 60, Robert Vilhelm Hesselberg 88, Kaj Breinholt Larsen 85, Kaj Bøge Thane Nielsen 94, Egon Petersen 88, Lehmann Magnus Petersen 90, Kai Rudolph Volf Rasmussen 80, Niels Peter Rothgordt 101, Rainer Ludvig Schlosser 51, Verner Iversen Skov 96, Niels Christian Sørensen 62, Margon Leonhardt Thomsen 100.

For at bestaa kræves 48 Points; højeste Pointsantal er 112.

Frugttransportskibe, der omdannes til Fragtskibe

To ret nye Frugttransportskibe er i disse Dage blevet solgt, begge Skibene er bygget for dansk Regning, derefter solgt til Frankrig, og nu overgaar de til et norsk Rederi.

Skibene er de to Dampere, der under Navnene »Helga« og »Minna« i 1933 blev bygget paa Helsingør Skibsværft til J. Lauritzens Rederi. De to Skibe blev senere af Rederiet solgt til et fransk Rederi »Compagnie Générale d'Armenents Maritime«, og Skibene, der fik Hjemsted i Le Havre, kom til at hedde »Caravelle« og »Martinique«. De er nu, mod Bundbesigtigelse, solgt til Skibsrederne C. T. Gogstad & Co. i Oslo, og Overtagelsen vil snart finde Sted.

Det er det norske Rederis Hensigt ved Overtagelsen straks at foretage en gennemgribende Ændring af Skibene, idet hele det store Køleanlæg skal udtages for derved at give større Lasterum. Skibene skal nemlig ikke mere anvendes i speciel Frugtfart. Kubikkapaciteten forøges derved fra 105.000 til 145.000 for det ene Skibs Vedkommende og for det andet til 150.000 Kbf. Lasteevnen bliver forøget fra 2200 Tons d.w. til 2450 og 2500. »Martinique«s Længde er 260 Fod, medens »Caravelle« kun har en Længde af 256 Fod.

Skibskøb

Svendborg-Flaaden er blevet forøget med en Motorsejler »Danzig« paa 150 Tons, der er indkøbt fra Tyskland af Kaptajn N. Møller, Skovsbostrand. Skibet er repareret og moderniseret ved Skibsværftet i Egersund og er nu kommet til Svendborg Mæglerfirmaet v.d. Hude & Son bliver korresponderende Reder for Skibet.

»Hertha« af Marstal strandet ved Island

Den danske Motorsejler »Hertha« strandede Natten til Tirsdag ved Eyrarbakki i Island. Der er ingen Udsigt til, at Skibet vil kunne bjerges.

»Hertha« er en 3-mastet Skonnert paa ca. 200 Brutto Tons, tilhørende Skibsreder E. B. Kromann, Marstal, bygget af Eg i Faxø Ladeplads 1901.

I Følge Telegram til Rederiet skete Strandingen Mandag Nat, da Skibet laa ved Land, men Fortøjningerne sprang, og Skibet drev ind paa Kysten. Hele Mandskabet er reddet.

»Hertha« føres af Kapt. Thesmer.

Meter-Systemet i England

Med Mellemlum dukker Spørgsmaalet om Metersystemets Indførelse i England op: Det vilde blive hilst med Tilfredshed fra mange Sider, om det kunde blive til Virkelighed. Ved Association of British Chambers of Commerces Møde i Manchester den 14. Oktober vil et Forslag i saa Henseende blive fremsat af de engelske Handelskamre i Sydamerika. Det understreges, at det for den engelske Eksportherandel vil være af overordentlig Betydning om Lovgivningsmagten gik med til en Forandring paa dette vigtige Omraade.

Stabelafløbning

Fra Odense Staalskibsværft søsattes Lørdag Formiddag den 10.300 Tons store Nybygning, som Værftet har udført for Socony-Vacuum Oil Company New York. Det er et nyt Olie-Tankskib til det verdensomspændende amerikanske

ske Firma, og Tegningen til Skibet skyldes den kendte engelske Tankskibs-Konstruktør Sir Joseph Isherwood, der selv overværede Stabelafbygningen.

Den store Nybygning, der døbt af Frk. Daisy Michaelson, Datter af Direktør E. Michaelsen, er efter alle sagkyndiges Udtalelser et overordentlig smukt og praktisk konstrueret Skib til sit Formaal. Det har en Dybgang paa 27,6 Fod, dets Dimensioner er 433,6 × 420 × 60 × 30 Fod, og det er udrustet med en 2800 IHK Dampmaskine fra Borsig.

Man har anvendt dansk Materiale overalt, hvor det paa nogen Maade var muligt, baade til selve Bygningen af Tankskibet og til dets Indretning og Udstyr.

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i September Maaned 1937

Hjemland	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark	376	80.064
Norge	12	11.301
Sverige	41	7.859
Finland	1	208
Rusland	1	2.061
Letland	1	1.265
Polen	2	154
Tyskland	45	4.810
England	9	8.033
Holland	9	3.523
Grækenland	2	5.282
Tilsammen	499	124.560
Heraf Rutebart	142	53.438

Nyt Firma

Hr. S. A. Thomassen, der i 11 Aar har ledet Firmaet Jens Tofts Rederifdeling, er fra 1. September efter eget Ønske frattraadt denne Stilling og har nu startet sit eget Firma for Befragtning, Klarering og Køb og Salg af Skibe

Hr. Thomassen, der har 30 Aars Erfaring i »shipping« vil bestræbe sig for at yde service til Rederne saavel som til Købmændene. Vi bragte Meddelelse herom i sidste Nummer, men beklager, at der havde indsnæget sig en Trykfejl.

Tankskibene

Det er en ganske overordentlig Stigning, der kan noteres for Tankskibsflaaden Verden over. Før Krigen udgjorde den 3 pCt. af den samlede Handelsflaade, i Aar over 15 pCt. Den samlede Tankskibsflaade er ca. 66,3 Millioner Tons Brutto. Heraf ejer England 29 pCt., U. S. A. 25,9 pCt., Norge 18,6 pCt. Derefter er der et langt Spring ned til de efterfølgende Lande, og Danmark f. Eks. har kun en rent minimal Andel.

Sejladser paa Kina

Det meddeles fra London: Fyr- og Sømærker ved de kinesiske Kyster mellem Pakhoi og Chinwangtao er upaalidelige. De kan være eller er udsat for at blive stukket, flyttet eller forandret uden Varsel. Miner og Undervandshindringer kan være udlagt udenfor visse Havne og i visse Floder indenfor det ovennævnte Omraade, og Sejlansvisning maa indhentes. Forladte Skibe kan sandsynligvis paa-træffes til Søs. Dampskibsselskabernes Agenter i Singapore, Hongkong og Shanghai bliver holdt underrettet om Situationen, og det tilraades derfor Skibe, der skal besjle ovennævnte Omraade, forinden at indhente de sidste Underretninger hos Agenterne paa de nævnte Pladsser.

Nye norske Rederi-Selskaber

Der har været indbudt til Aktietegning i »Leif Erichsens Rederi-Aktieselskab« i Bergen, og nu har der været afholdt konstituerende Generalforsamling. Selskabets Aktiekapital er 1,2 Mill. Kr. fuldt indbetalt. Selskabet disponerer over to indkøbte Motorskibe »Lenda« og »Herma« paa henholdsvis 6600 og 3400 Tons Dødvægt, der begge er i Fart.

Skibsreder Odd Godager, Oslo, indbyder til Tegning af Aktier i et nyt Rederi »Norse Lady«, Maksimumskapital 400,000 Kr. Skibsreder Godager har i Sinde at overføre sin Købekontrakt af Motorskibet »Samoan« til det nye Selskab. Skibet er paa ca. 6000 Tons Dødvægt og bygget i 1919.

Det nye Opmaalingskib

Det nye Opmaalingskib, der skal bygges paa Orlogsværftet til Erstatning for den 76aarige Marstrand, der nu skal sælges, bliver et Skib paa ca. 315 ts Displacement fuldt udrustet, med en Længde af 40,75 m, Bredde af 7,25 m og Dybgaaende 2,2 m.

Efter Projektet skal Skibet have olietryk Dampanlæg og forsynes med Ekkolod, S. A. S.-Log, 1 Stk. 2 m Afstandsmaaler, Radiostation og Radiopjeler og 1 fjernstyret Glødelampe-Projektør, og der skal oplægges Kabler med Henblik paa senere Installation af Gyroskopkompasser.

Skibet, der skal have en Besætning paa ca. 30 Mand og Logementsindretning til 10 Mand ekstra, paaregnes færdigbygget inden 1. Maj 1939.

Sejladser i kinesiske Farvande

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i Shanghai modtaget Indberetning af 9. f. M. har de kinesiske Regeringsmyndigheder som Følge af den af den japanske Regering deklarerede Blokade af den kinesiske Kyst mellem Chingwangtao og Pakhoi set sig nødsaget til at træffe dertil svarende Modforanstaltninger, hvorfor den kinesiske Regering anbefaler venligtsindede Magters Skibe, som nærmer sig Kinas Kyst, at udvise den yderste Forsigtighed med Hensyn til at komme indenfor en saadan Afstand fra hvilke som helst japanske Skibe, at de derved vil kunne udsætte sig for Fare som Følge af de kinesiske Forsvarskræfters Operationer.

Det anbefales endvidere alle fremmede Magters Skibe, der har til Hensigt at nærme sig Kinas Kyst, at have de respektive nationale Farver paamaalede deres øverste Dæk paa en saa iøjnefaldende Maade, at de er let synlige fra Luften.

Krigsmateriel til Japan

Havnearbejderne i Glasgow har besluttet at nægte at laste eller losse Skibe, om hvilke de har Mistanke om, at de vil transportere Krigsmateriel til Japan.

»Asnæs«

Rederiet O. F. Svendsens Motorskib »Asnæs« er hjemkommet, efter hele Sommeren at have staaet paa Grund ved Irland. Forleden afholdtes ved Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af denne Begivenhed.

Kaptajn A. C. Ankersen forklarede, at »Asnæs« i Begyndelsen af Marts med tung Ballast var paa Vej til Dublin. Det var i den haarde Vinterstorm, og den 12. Marts kunde man ikke klare sig. Skibet drev ind mod Kysten. Der blev afholdt Skibsraad, og man besluttede at sætte Skibet paa Land. Der var stærk Højvande ved Kysten, da »Asnæs« tog Grunden, og bagefter laa Skibet fuldstændig tørt. Skibet har derefter ligget paa Grund ved Irlands Kyst i 6 Maaneder, idet der ikke var Vand nok til at komme flot. Skibet fik udstedt Sødygtighedspas og sejlede hjem til København, hvor det nu er taget paa Bedding: Styrmandene bekræftede Kaptajnens Forklaring. Der var intet andet at gøre i den alvorlige Situation.

Retsformanden bemærkede, at det var ganske enestaaende, at et Skib staa paa Grund i 6 Maaneder, derefter kommer fri og kan faa udstedt Sødygtighedspas og sejle videre.

Nybygninger til »Torm«

Det første af de tre Fragt-Dieselmotorskibe, som Dampskibsselskabet »Torm« har bestilt paa Helsingør Skibsværft, søsattes i Lørdags. Skibet døbt af Skibsreder Kampens Datter og fik Navnet »Helvig«.

Skibet, der bygges til British Corporation's højeste Klasse, har en Længde af 325 Fod, Bredden er 45,9 Fod og Dybden 28,10 Fod, medens Lastevnen er beregnet til 3900 Tons d.w. Skibet, der er beregnet til Fragtfart, derunder Frugttransport, bliver forsynet med elektrisk drevne Ventilatorer, og det faar alle Nudidens mest praktiske Indretninger for hurtig Losning og Ladning med elektrisk drevne Spil. Maskineriet kommer til at bestaa af en Burmeister & Wain Dieselmotor, bygget paa Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri med Licens. Det bliver en 8-cylindret 2-Takts Motor paa 3600 H.K. beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af godt 14 Knob.

Det nye Skib er bygget med udfaldende Stævn og Krydsershæk; det har Dobbeltbund og enkelte Tanke, der tilsammen kan rumme godt 700 Tons Brændselolie, tilstrækkelig til uafbrudt Fart i 2 Maaneder. Skibet er forsynet med et af Sabroes Køleanlæg for Opbevaring af Proviant. Der indrettes Salon og nogle smukke Kamre for Passagerer.

Stabelafbygningen overværedes af Rederiets Bestyrelse og Direktion og Værftets Ledelse. Afleveringen af den nye Baad er beregnet til midt i næste Maaned, og paa den ledige Bedding lægges Kølen til det tredje af disse Skibe. Nr. 2 søsættes sidst i November.

Udtrykket: »ligge i Havn«

Et Principspørgsmaal om naar et Skib i Henhold til Søarbejdstidsloven skal anses for at ligge i Havn var forleden til Behandling ved Göteborg Raadhuset, hvortil en Sømand havde indstævnet Rederiet Transatlantic med Krav om Betaling for Overarbejde. Rederiet har indvendt herimod, at Skibet i det paagældende Tilfælde, hvor Overarbejdet skulde være blevet udført, befandt sig til Søs. Sømandens Sagfører har imidlertid fremskaffet en Erklæring fra Raumos Havnekaptajn om, at Skibet ligger langt inde i Havnen. Det var ikke gaet ind til den anviste Kajplads, fordi en dansk Dampoptog optog Pladsen her, men var forblevet ude i Isen uden at ankre. Sagsøgeren begrundede sit Krav paa en Henvisning til § 8 i Søarbejdsloven, hvori det hedder, at Sømand, som ikke tilhører Køkkenpersonalet, ikke paa Helligdage, naar Skibet ligger i Havn, maa

anvendes til anden Tjeneste end højst en Times lettere Rengøringsarbejde.

Det hævdes nu i Skrivelse fra Havnekaptajnen, at Skibet befandt sig indenfor Raumos Havneomraade. Skibsføreren anslog dog Afstanden mellem Skib og Kaj til to Skibslængder eller ca. 200 Meter. Det er fastslaaet, at Skibet hverken var fortojet eller forankret. I et saadant Tilfælde opstaar Spørgsmaalet, om Skibet »ligger i Havn« efter Lovens Mening.

Fra den anden Side hævdes, at saa længe Skibet ikke var fortojet eller forankret, men kun laa frit i Isen kunde det ikke betragtes at »ligge i Havn«.

Det skal blive interessant at se, hvad Afgørelse Retten senere kommer til. Foreløbig er Sagen til Drøftelse.

PERSONALIA

Ny Overlods

Overlods ved Flensborg Lodseri, *Peter H. Lorenzen*, der har virket som Lods i de sønderjydske Farvande i 48 Aar, har trukket sig tilbage. Som ny Overlods er udnævnt hans Søn, *Peter Lorenzen* jun.

80 Aar

Fhv. Baadformand *Jens Chr. Møller* fra Stationen Gl. Skagen fylder Torsdag 80 Aar. Fra 1889 var han knyttet til Redningsarbejdet fra denne Station og fra 1907 til 1924 Fører af Redningsbaaden. Hans Navn var ofte nævnt, særlig ved det store Redningsforetagende i 1918, da den spanske Dampet »Igotz Mendi« var strandet, og *Jens Chr.*

Skibs Motor

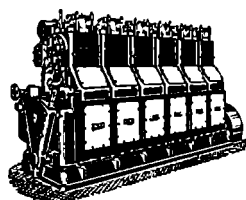
brugt eller ny købes fra 80 til
200 HK helst 3 eller 4 Cylindret.

J. P. Pedersen,
Toftegaards Allé 42
Valby.

Møller og hans Baadbesætning i tre Dage kæmpede med Søen for at redde den store Besætning. Da han i 1924 trak sig tilbage fra Tjenesten, havde han været med til at redde ikke mindre end 256 Skibbrudne.

75 Aar

Den 13. Oktober fyldte tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn *C. E. Andresen*, 75 Aar. Kaptajn Andresen var i flere Aar Fører i Selskabets Vestnorgefart, men forlod Søen i 1928.



BUKH DIESEL MOTORER

4 TAKT

MED TRYKFORSTØVNING
MED TRYKOMLØBSSMØRING

HOVED-
MOTORER 6-600 H. K. HJÆLPE-
MOTORER

A/S MOTORFABRIKEN BUKH

TELF. 505 . KALUNDBORG . TELF. 506

POSITIONSLISTE PR. 13. OKTOBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Goole 10.10.
s.s. *Aaro* afg. Huelva 29.9. til Ghent.
s.s. *Aaro*, Teilmann Thomsen, afg. Cadiz 10.10. til Charlottetown.
s.s. *Aase* pass. Spurn Head 26.9.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Trieste 4.10.
s.s. *Absalon* afg. Tuborg Havn 2.9.
m.s. *African Reefer* pass. Dungeness 10.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 10.10. hjg.
s.s. *Agnete* ank. Kbhvn. 27.9.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Manchester 21.9.
s.s. *Alabama* afg. Santos 7.10. til Bahia.
s.s. *Alf* ank. Danzig 6.10.
s.s. *Alfa* afg. Bilbao 8.10.
s.s. *Algarve* pass. Dover 12.10.
m.s. *Alinena* afg. New York 30.9. til Azua.
m.s. *Alsia*, Andersen, afg. Kobe til Vancouver 11.10.
s.s. *Alssund*, Hansen, pass. Madeira 8.10. p. R. t. Bahia, Brasilien.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Hull 29.9. hjg.
m.s. *American Reefer* afg. San Francisco 11.10.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 1.10. til Dakar.
s.s. *Anna* ank. Wiborg 12.10.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Balboa 6.10.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Saigon til Aden 9.10. udg.
s.s. *Anne* afg. Rimouski 29.9. til Garston.
m.s. *Argentina* afg. Oslo 11.10. til River Plate.
m.s. *Arizona* afg. Odense 29.9. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Antwerpen 30.9.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. 6° N. 92°04 Ø. 6.10. p. R. t. Dunkirk.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Kobe til Vancouver 11.10.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Kbhvn. 10.10.
s.s. *Aslaug* ank. London 3.10.
s.s. *Astra* ank. Zaandam 5.10.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Huelva 8.10. til Fredericia.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. New Westminster 30.9.
m.s. *Australian Reefer* afg. Basse Terre 6.10.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Portland til Yokohama 8.10.
s.s. *Avance* pass. Skagen 29.9. sydg.

B

s.s. *Belgien* ank. Rouen 6.10.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Curacao 29.9.
s.s. *Bergenhus* ank. Stettin 12.10.
s.s. *Bertha* ank. Riga 6.10.
s.s. *Bes* pass. Helsingør 11.10.
s.s. *Betty* ank. Stettin 10.10.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Dover 8.10. østg.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Archangelsk 7.10.
s.s. *Birgitte* pass. Dunnet Hd. 15.9. p. R. t. St. Stephen N.B.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Hull 9.10.

s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Immingham 10.10.
s.s. *Bodil* ank. Casablanca 12.10.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 12.10.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Esbjerg 10.10.
s.s. *Bothal*, fung. Frederiksen, ank. Kbhvn. 10.10.
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Aires 10.10. til Santos.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Pointe a Pitre 3.10.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Marseilles 3.10.
s.s. *Britta* ank. Stockholm 11.10.
s.s. *Broholm* ank. Antwerpen 12.10.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Frederikshavn 27.9.
s.s. *Brynhild* ank. Preston 6.10.

C

m.s. *California* ank. Nr. Sundby 11.10.
m.s. *Canada*, Borch, afg. Seattle 7.10.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Puerto Armuelles 1.10.
s.s. *Carmen* ank. Aalborg 7.10.
m.t. *Caroline Mærsk* pass. Dover 14.9.
s.s. *Cimbria* afg. Bremen 11.10. til Kbhvn.
s.s. *Charkow* i Dok i Kbhvn.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Hongkong 28.9.
m.s. *Chilean Reefer* ank. Buenos Aires 13.10.
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Charleston 16.10.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Bathurst 29.9.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Buenos Aires 2.10. til Rotterdam.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Göteborg 1.10. udg.
s.s. *Christiansborg* afg. Baltimore 5.10.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Gdynia 9.10. til Leningrad.
s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 28.9. til Kolding.
m.s. *Columbia*, Müllertz, forv. afg. Auckland 8.10.
s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Lødingen 29.9.
s.s. *Cyril*, Farup, forv. ank. Rotterdam 12.10.

D

s.s. *Dagmar* afg. Palermo 7.10.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 10.10.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Fornæs 16.9. sydg.
s.s. *Dania* afg. Danzig 12.10. til Reykjavik.
m.s. *Danmark* forv. ank. Aruba 15.10.
m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Kap Verde p. R. t. Sydney 10.10. udg.
s.s. *Delaware* ank. Kbhvn. 6.10. for Dokning.
s.s. *Dorrit* ank. Liverpool 9.10.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Methil 7.10.
s.s. *Ebro* afg. Antwerpen 7.10. til Casablanca.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Bathurst 24.9.
s.s. *Ejfte Mærsk* afg. Archangel 30.9.
s.s. *Egholm* ank. Manchester 9.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12.10.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	453,00	AMSTERDAM.....	260,40
BERLIN.....	181,75	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	15,25	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	78,35	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,30	PRAG.....	18,00
ROM.....	24,05	WARSAWA.....	86,00

m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 9.10.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Port Said 30.9.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, forv. afg. West Hartlepool 13.10.
 s.s. *Elisabeth* afg. Gdynia 6.10.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Archangel 1.10.
 s.s. *Ellen* afg. Nakskov 3.10.
 s.s. *Ellensborg* pass. Skagen 11.10.
 s.s. *Else* afg. Rouen 12.10.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Archangel 9.10.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Haifa 2.10.
 m.l. *Emma Mærsk* ank. Buenos Aires 4.10.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Archangel 9.10.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, ank. Fowey 12.10.
 s.s. *England* ank. Nordenham 8.10.
 s.s. *Erik Boye* afg. Helsingør 24.9.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Dunball Wharf 6.10.
 s.s. *Erna* afg. Gometch 10.10.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Cristobal til Los Angeles 9.10. udg.
 s.s. *Ester* afg. London 11.10.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Bilbao 11.10.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Riga 8.10.
 s.s. *Estrid* pass. Spurn Head 23.9. p. R. t. Port Williams.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Kingston til London 9.10. hjg.

F

m.s. *Fano* ank. Wiborg 10.10.
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Hull 9.10. til Bordeaux.
 s.s. *Finland* afg. Methil 6.10.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Aden til Port Said 9.10. hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kemi 10.10.
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 3.10.
 s.s. *Fredensborg* afg. Brest 9.10.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Huelva 5.10.
 s.s. *Freya* ank. Hull 29.9.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 11.10.
 s.s. *Frode* ank. Scarsport 10.10.
 s.s. *Fylla* afg. Dunston 5.10.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 12.10.
 s.s. *Georgia* afg. Madeira 9.10. til Kbhvn.
 s.s. *Gerd* ank. Bremen 2.10.
 s.s. *Gerda* ank. Marseille 11.10.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Grangemouth 5.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Hongkong 29.8.
 s.s. *Gorm* afg. New York 29.9. til Oslo.
 s.s. *Grete* ank. Rio de Janeiro 11.10.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. San Pedro 28.9.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Boness 3.10.
 s.s. *Gudena* ank. Danzig 5.10.
 s.s. *Gudrun* ank. Alexandria 25.9.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Mohammedah 23.9.
 s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 28.9.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Hull 24.9.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Singapore 20.8.
 s.s. *Gyda* afg. London 2.10. til Hull.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Irvine 8.10.
 s.s. *Hafnia* pass. Brunsbüttel 12.10. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Halfdan* ank. Rouen 12.10.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Algiers 29.9.
 s.s. *Hans*, From, afg. Nakskov 11.10. til Aalborg.
 s.s. *Hans Broge* afg. Sunderland 6.10. til Kbhvn.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Immingham 30.9. til Archangel.
 s.s. *Harald* ank. Danzig 2.10.
 s.s. *Harriet* afg. Pomaron 12.10.
 s.s. *Helene* ank. Stettin 10.10.
 s.s. *Helga* afg. New York 10.10.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. Keywest 30.9.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Hull 5.10.
 m.s. *Herdis* ank. Quebec 29.9.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Archangel 27.9.
 s.s. *Hilde* afg. Port Williams 29.9. til Havana.
 s.s. *Hindsholm* dokker i Svendborg.
 s.s. *Holland* afg. Boness 6.10.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Gt. Yarmouth Rds. 7.10.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Riga 11.10.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Kobe 11.10. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Riga 9.10. til Boston, Engl.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Seaham 2.10.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Kbhvn. 2.10.
 s.s. *Inger* ank. Frederikssund 13.10.
 s.s. *Inger Toft* pass. Kbhvn. 10.10.
 s.s. *Irene Maria*, Larsen, ank. Archangelsk 9.10.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Port Said 8.10.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Ivar* afg. New Orleans 9.10. til Norfolk, Va.

J

s.s. *Jakob Mærsk* pass. Gibraltar 30.9.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Huelva 9.10. til Ghent.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Ushant 30.9.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Hongkong til Yokohama 10.10. udg.
 s.s. *Jenny* ank. La Nouvelle 3.10.
 s.s. *Jenny* ank. Oran 8.10.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Bordeaux 27.9.
 s.s. *Johanne* pass. Gibraltar 8.10.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Archangel 23.9.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 11.10.
 s.s. *Jonna* ank. Rio de Janeiro 11.10.
 s.s. *Juliane* pass. Lødingen 5.9. p. R. t. Archangel.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Singapore til Bangkok 9.10. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Jacobstad 12.10.
 s.s. *Jytte* afg. Zeebrugge 9.10.
 s.s. *Jægersborg* ank. Lowestoft 6.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Hanstholm 9.10. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Kala*, Huusum, afg. Bremen 7.10. til Scarsport, pass. Coenhaven 8.10.
 s.s. *Karen* pass. Kbhvns. Red 4.10.
 s.s. *Karen Toft* pass. Zeebrugge 11.10.
 s.s. *Karla* afg. Walvisbay 2.10.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 9.10.
 m.s. *Katrine Mærsk* ank. Lissabon 4.10.
 s.s. *Kejserrinde Dagmar* afg. Lovisa 30.9. til Leningrad.
 s.s. *Kentucky* ank. Galveston 7.10.
 s.s. *Kirsten* pass. Hirtshals 26.9. p. R. t. Helsingfors.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansen 25.9.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Narva 4.10.
 s.s. *Knud* ank. Aalborg 10.10.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Hartlepool 6.10. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* afg. Holmsund 5.10.

L

s.s. *Laila* afg. Primentel 11.10.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Singapore 8.10. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Dakar 28.9.
 s.s. *Laura* afg. Cardiff 5.10.
 m.s. *Leise Mærsk* pass. Malta 30.9.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Charlottetown 27.9.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Archangel 5.10.
 s.s. *Lilian* ank. Antwerpen 12.10.
 s.s. *Lily* ank. Kemi 4.10.
 s.s. *Lilleborg* afg. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Linda* afg. Malaga 9.10.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Preston 8.10.
 m.s. *Louisiana* ank. Villa Constitution 6.10.
 s.s. *Lundby* afg. Vancouver 27.9. til Port Sudan.
 s.s. *Lynæs* pass. Hollyhead 11.10.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Ardrossan 27.9.
 s.s. *Magnus* ank. Havre 12.10.
 s.s. *Maja* ank. Kotka 8.10.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Aden til Singapore 10.10. udg.
 s.s. *Mana*, Albertsen, ank. Amsterdam 6.10.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. New York 23.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Burutu 16.9.
 s.s. *Margrete* afg. Methil 30.9.
 s.s. *Margrethe* ank. London 12.10.
 s.s. *Marianne* pass. Hanstholm 5.10. vestg.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Ostermoor 11.9.
 s.s. *Marie Toft* ank. Huelva 3.10.
 s.s. *Marna* afg. Coquimbo 4.10.
 m.s. *Marocco* afg. Palermo 12.10. til Lissabon.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Leningrad 5.10. til Acton Grange, pass. Kbhvn. 8.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Marseilles 7.10. til Arzew.
 s.s. *Marx* pass. Kbhvns. Red 5.10.
 s.s. *Maryland* ank. Kbhvn. 12.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Archangel 27.9.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 6.10.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Suez til Colombo 11.10. udg.
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Hongkong 21.8.
 s.s. *Minsk* afg. Alexandria 12.10. til Jaffa.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Blyth 10.10.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Archangel 5.10.
 s.s. *Najaden* ank. Rouen 7.10.
 s.s. *Nancy* ank. Antwerpen 12.10.
 s.s. *Nerma* ank. Odense 12.10.
 s.s. *Nevada* afg. Newcastle 27.9. til River Plate.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Djibouti 26.9.
 m.s. *Niel Mærsk* ank. Christobal 7.10.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Archangel 30.9. til Skotland.
 s.s. *Niobe* ank. Odense 11.10.
 s.s. *Norco* ank. Immingham 8.10.
 m.s. *Nordbo* afg. Los Angeles 9.9. til Yokohama.
 s.s. *Nordborg* pass. Finisterre 11.10.
 s.s. *Nordby* afg. London 2.10. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* afg. Galveston 30.9. til Cobe.
 m.s. *Nordfarer* ank. Caibarien 24.9.
 m.s. *Nordhavet* ank. Yawata 26.9.
 m.s. *Nordhval* afg. Port Natal 19.9. til Fremantle.
 m.s. *Nordkap* afg. Port Alfred 20.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nordlys* afg. Buenos Aires 30.9. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. New London 23.9. til Providence.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. St. John NB. 8.10.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 12.10.
 s.s. *Olga* ank. Shoreham 21.9.
 s.s. *Olaf* afg. Kbhvn. 12.10. til Manchester.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Tromsø 29.9.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Santos 26.9.
 m.s. *Oregon* afg. Rio 24.9. til Lissabon.
 s.s. *Orion* ank. New York 5.10.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Caen 5.10.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Cardiff 6.10.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Bathurst 3.10. til Antwerpen.
 s.s. *P. N. Danm* ank. Leningrad 1.10.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Kbhvn. 9.10.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 10.10.
 s.s. *Paula* pass. Cristobal 10.10.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Kap Agulhas p. R. t. Fremantle 4.10. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Hongkong 30.9.
 s.s. *Polly* afg. Luleå 5.10.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Leningrad 11.10.

R

s.s. *Randi* ank. Danzig 8.10.
 s.s. *Rigmor* pass. Skagen 4.10.
 s.s. *Riga* afg. Brage 8.10.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Archangel 30.9.
 s.s. *Robert* ank. Boston 29.9.
 s.s. *Robert Mærsk* afg. Kbhvn. 30.9.
 s.s. *Rosenborg* ank. Huelva 8.10.

S

s.s. *Saga* ank. Aalborg 12.10.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Gibraltar 26.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Oporto 9.10 til Diogue.
 s.s. *Scandia* afg. Bremen 12.10. til Aalborg.
 s.s. *Scotia* afg. Nantes 11.10. til Tyne.
 s.s. *Seine* ank. forv. Antwerpen 12.10.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Bremen 24.9. til St. Stephen, NB., pass. Coenhaven 26.9.
 s.s. *Selma* søsat Frederiksstad 23.9.
 s.s. *Sessa* afg. Havana 8.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Lorenzo-Marquez til Beira 9.10. udg.
 s.s. *Signe* afg. Oulu 2.10. til Manchester.
 s.s. *Sigrid* ank. Åbo 2.10.
 s.s. *Sigrun* ank. forv. til Antwerpen 12.10.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Perna 7.10.
 s.s. *Skagen* afg. Manchester 11.10.
 s.s. *Skagerak* afg. Goole 6.10.
 s.s. *Skandia* ank. Bowling v. Glasgow 12.10.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Skodsborg* afg. Ivigtut 5.10.
 s.s. *Skjold* ank. Danzig 11.10.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 10.10.
 s.s. *Sonja*, Duhn, forv. ank. London 12.10.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Quebec 25.9.
 s.s. *Sophie* ank. Torneå 25.9.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 12.10 til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Huelva 9.10. til Belgien.
 s.s. *Stella* pass. Finisterre 12.10.
 s.s. *Stensby* afg. Kbhvn. 24.9. til Vancouver.
 s.s. *Stjerneborg* afg. Moji 6.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Garston 28.9.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. La Coubre 7.10. indg.
 s.s. *Svanhild* afg. Newcastle 5.10. til Boston.
 s.s. *Svanholm* afg. Swansea 9.10. til Kbhvn.
 s.s. *Svava* ank. Nakskov 9.10.
 s.s. *Svend Pii* afg. Aarhus 5.10. til Gdynia.
 s.s. *Soborg* pass. Kbhvn. 12.10.

T

s.s. *Taarnholm* dokker i Helsingør.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Geraldton 7.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Pedro 3.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, under Losning i Augustenborg.
 s.s. *Tekla* ank. Hull 25.9.
 s.s. *Tennessee* afg. Charleston 8.10. til Corpus Christi.
 m.s. *Thyra S.* afg. Alexandria 25.9. til Gaze.
 s.s. *Tomsk* afg. Antwerpen 8.10. til Alexandria.
 m.s. *Tongking*, Berg, pass. Minikoi p. R. t. Port Said 6.10. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Kolding 12.10. til Saxkøbing.
 s.s. *Tove* ank. Gravesend 6.10.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Baltimore 11.10.
 s.s. *Transporter* ank. Burntisland 29.9.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Lossiemouth 9.10.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 12.10. til Aalesund og Trondheim.
 s.s. *Tula* ank. Arzew 10.10.
 m.s. *Tunis* ank. Genoa 12.10.
 s.s. *Tureby* ank. Buenos Aires 11.10.

U

s.s. *Uffe* ank. Danzig 9.10.
 s.s. *Ulla* afg. Rio de Janeiro 9.10.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Rønne 23.9. til Leningrad.
 s.s. *Urantienborg* afg. Melbourne 12.10.

V

s.s. *Valborg* ank. Sunderland 4.10.
 s.s. *Vendia* ank. Fecamp 12.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 5.10.
 s.s. *Viborg* pass. Gibraltar 11.10.
 s.s. *Virginia* afg. Neufuhrwasser 20.9. til River Plate.
 s.s. *Viola* afg. Antwerpen 22.9. til Alexandria.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, Geraldton 7.10.
 s.s. *Wilh. Colding* afg. Havre 7.10. til Leningrad.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. London 10.10. til Kbhvn.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 10.10.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 30.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**Weiolin Skibsfarver***Spørg Deres Skibshandler!***AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S**STEVEDORE**Telefoner:
537 & 4055**KOMPAGNIET**Telegr.-Adr.:
Mamdræsch

Aalborg

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

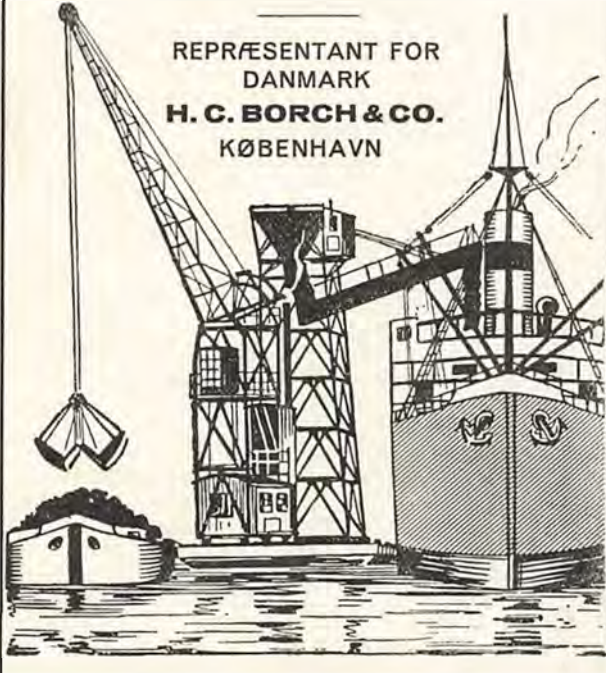
DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**
KØBENHAVN**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstoft for Træskebe
Patent Menje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13779.**VINKE & CO.**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

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.

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
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	

NYBYGNINGER
REPARATIONER

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779 TELEGR. JANBY. KJØBENHAVN K. TOLDRODGADE 18

**BRONCE
PROPELLER**

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

•

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Itdslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalørmæringsanlæg	Armatør
Oliefyringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

AARHUS

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

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.
»BERGSMITHS«

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

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

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE
(GRUNDLAGT 1876)

FREDERICIA

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

KJØ

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

NØRRESUND

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDESBY

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

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

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

SAXKJØBING

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

SKI

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 43

TORS DAG 21. OKTOBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OVERARBEJDSLOVEN OG DENS FIASKO

Sjældnen har vel en Lov paa Forhaand, endnu inden Sden traadte i Kraft, vist sig at være en saa absolut Misforstaaelse som Loven om Overarbejde. Fra saa at sige alle Sider, og det langt indenfor deres Kres til hvis Gavn denne Lov egentlig var tænkt gennemført, lyder der fordømmende Ord om den, ingen, eller kun et saa meget lille Faatal Mennesker kan faa Gavn af den — og endda en højst problematisk Gavn — mens det samtidig er sikkert, at mange Arbejdere faar deres Indtægt saa stærkt skuaret ned gennem dette Forbud, at de ikke eller kun daarligt kan eksistere. Det er saaledes yderst uheldigt, at dette Produkt nogensinde er blevet til Lov.

Det man fra Skibsfartens Side i særlig Grad mærker sig, er de mange — egentlig fra begge Sider — Henvisninger til Belgiens og Frankrigs Havne og til 40 Timers Arbejdsugen o. s. v. Unægtelig — Forholdene der og Resultaterne af Forsøgene paa Indførelse af 40 Timers Arbejdsuge i Belgien og Frankrig frister ikke til Efterligning. De kommunistiske Elementer har taget Teten, og saa ved vi alle, hvordan det gaar. Danmarks Lov om Overarbejde er i Virkeligheden en Søster eller Bror til 40 Timers Arbejdsugen for Belgien og Frankrig, men det er allesammen unaturlige Børn, der ingen Eksistensberettigelse har, og man maa derfor haabe, at de snart igen maa forsvinde. Det heldigste vilde selvfølgelig have været, om Loven aldrig var kommet til Verden. Bedre end gennem mange Diskussioner faar man et Begreb om hele Situationen ved at læse, hvad en af de fremmede Generalkonsuler indberetter fra Antwerpen om den famøse Lov:

Ved Lov af 9. Juli 1936 blev Arbejdstiden begrænset til 40 Timer i Ugen for Industrien eller Industrigrene, hvor Arbejdet er usundt, farligt eller haardt (insalubre, dangereuse ou pénible). Der har i længere Tid været ført Forhandlinger mellem Myndighederne og Havnearbejderne, idet de sidstnævnte krævede at komme ind under Loven om 40 Timers Arbejde om Ugen. Ved kgl. Forordning af 28. September 1937 har Havnearbejderne faaet Medhold i deres Forlangende, og Forordningen bestemmer, at Arbejdstiden for Havnearbejderne i Antwerpen fra 10. Oktober d. A. skal være 40 Timer pr. Uge med med 7 Timers Arbejdsdag. Da 7 Timers Arbejdsdag i 6 Dage giver 42 Timers Arbejdstid pr. Uge, er det ordnet saadan, at hvad Arbejderne maatte arbejde over 40 Timer om Ugen i det første Kvartal skal godtgøres dem i næste Kvartal.

Der har staaet en større Strid om Indførelse af denne Begrænsning af Arbejdstiden i Antwerpens Havn. Diskussionen har ikke drejet sig saa meget om Spørgsmaalet om, hvorvidt Havnearbejdernes Arbejde var usundt, farligt eller haardt, men om de økonomiske Følger denne Begrænsning af Arbejdstiden i Antwerpen Havn vil have for Byen i Konkurrence med nærliggende udenlandske Havne, særlig Rotterdam. Forkortelsen af Arbejdstiden vil utvivlsomt have til Følge en betydelig Stigning af Laste- og Lastudgiften. Mellem Antwerpen og Rotterdam bestaar der som bekendt en skarp Konkurrence om at faa Gennemgangstrafikken for Varer til og fra Mellemeuropa. Da Rotterdam stadig fastholder 8 Timers Arbejdsdag for Havnearbejderne, og da Havneudgiften i Fjor var blevet nedsat 28 pCt., frygter man stærkt for, at Antwerpen skal komme til at ligge under i Konkurrencen med Rotterdam, som er en billigere Laste- og Losseshavn, og at Transittrafikken skal følge heraf vil overgaa til denne By.

De skal altsaa i Belgien og i Frankrig igennem disse Erfaringer — og der er ikke Tvivl om, at de vil komme til at svie til alle Parter. Men paa samme

Maade er det egentlig hos os. Det vilde være meget heldigt, om man fra Regeringens Side herhjemme erkendte Taabeligheden i Overarbejdsloven, og handlede derefter — man vilde derved undgaa, at meget godt blev slaaet i Stykker. Og der vil samtidig være Grund til at sige, at Regeringen forhaabentlig nu, da Sporene visselig skræmmer, vil betænke sig alvorligt paa Gennemførelsen af Geneve Konventionerne, der vil være ødelæggende og skæbnesvangre for dansk Skibsfart.

MISFORHOLDET MELLEM INDTÆGTER OG UDGIFTER

Den foreliggende Beretning for Manchester Liners Ltd. er meget lærerig i flere Henseender. For det første maatte den — som Regnskabsberetning for Aaret Juli 1936 til Juli 1937 — skuffe de Optimister, der paa Grund af de store Fragtstigninger ventede et ovenud gunstigt Resultat. Det blev en Nettofortjeneste paa 49.000 £ og en Udbetaling paa 7½ pCt. imod 5 pCt. i tidligere Aar, hvad der ikke kan kaldes overvældende, og man kan derfor ikke tale om et usædvanligt gunstigt Resultat og en usædvanlig gunstig Udvikling, selvom det samlede Regnskab er tilfredsstillende nok. Det er en ny Bekræftelse paa, at man ikke skal overvurdere de gode Tider, Højkonjunkturen er ikke saa udpræget, at der er Grund til en fuldkommen kritikløs Optimisme.

Blandt andet bringer Regnskabet forskellige Enkeltheder om Skibsfartens Stilling i Øjeblikket, bl. a. ogsaa en nøje udregnet Statistik over Udgifterne indenfor Skibsfarten.

Af Fragtindtægterne gaar følgende Procent til:

Losnings- og Ladeomkostninger .	28,79 pCt.
Lønninger, Proviant og Kul	25,88 »
Reparationer og Maling	11,60 »
Havnegebyrer, Lodspenge o. s. v.	11,91 »
Forsikring og Afskrivninger . . .	14,63 »
<hr/>	
Ialt	92,81 pCt.

Tilbage bliver derefter 7,19 pCt. eller kun 1 s. 1 d. af hver £ til Dækning af andre Omkostninger, Skatter, Renter, Afskrivninger og endelig til Dividenderne.

Tallene taler for sig selv. De viser meget tydeligt hvilke Udgifter Skibsfarten i Dag maa regne med. Ingen vil benægte, at Skibsfarten for Tiden er inde i en Højkonjunktur, men man maa være varsom med at overvurdere dens Betydning.

NYBYGNINGSPRISERNE

De overordentlige store Prisstigninger paa Nybygningstonnagen foruroliger en Række Landes Redere, ikke mindst de britiske. Selv om man ikke frygter, at de nuværende høje Priser skal føre til at det gaar ud over hele Farten, ogsaa Raterne — dertil har Kornhøsten været for god alle Vegne, og Efterspørgslen til Rustningsindustrien stadig for stærk — saa maa man dog regne med den almindelige Usikkerhed ogsaa med Hensyn til Varighed af den omtalte Højkonjunktur og med Vanskeligheden ved at træffe langsigtede Dispositioner. Lloyds sidste Opgørelse viste jo allerede, at der var Tilbagegang at spore med Hensyn til Bestilling af Nybygninger, især i England. Men Rederne maa selvfølgelig tage alle Muligheder for Udviklingen i Betragtning. Det drejer sig for dem ikke blot om

Amortisation af en Nybygning i Løbet af 20 Aar, men de har ogsaa i denne Periode at maatte regne med Risikoen for Fragternes Fald, mens Skatter og Lønninger næppe har Tendens i samme Retning straks saa lidt som en hel Række andre Udgifter. Man har jo Eks-emplerne fra de sidste 30 Aar at se hen til. Før Krigen gjaldt en Pris for en ny Fragtdamper af £4—10 til højst £5 pr. Tons som et godt Gennemsnit, i 1934—35 maatte man regne med 9 £ og i Dag er man oppe paa 13 £ pr. Tons for den samme Nybygning. Naar man er udsat for saadanne Spring er det selvfølgelig overordentlig vanskeligt at se, hvorhen Udviklingen styrer i den kommende Tid paa dette meget vigtige Felt.

FRAGTRATETALLET

Det danske Fragtratetal fortsætter Stigningen. Tallet for September foreligger nu fra Det statistiske Departement og er beregnet til 207,7 mod 203,1 for August, altsaa 4,6 Points højere, Tallet har det sidste Aar været:

September 1936	.....	131,2
Oktober	—	134,9
November	—	138,9
December	—	153,9
Januar 1937	.....	156,3
Februar	—	155,7
Marts	—	162,5
April	—	173,2
Maj	—	186,4
Juni	—	198,1
Juli	—	198,3
August	—	203,1
September	—	207,7

Ved Beregningen benyttes Aaret 1931 som Basisaar, og det vil altsaa sige, at Fragtniveauet i September Maaned laa mere end 100 Procent over Gennemsnittallet for det nævnte Aar. Sammenligner man det nuværende Tal med September-Tallet 1936, viser det en Stigning paa henvend 60 Procent i Løbet af et Aar, og siden Nytaar er Tallet steget 33 Procent.

Imidlertid var 1931 et særlig daarligt Aar for Skibsfarten, og derfor bliver Billedet ikke rigtig. Tager vi 1925 som et Basisaar, vilde det blive et langt korraktere Indtryk af Stillingen, man fik.

Med 1925 som Basisaar vilde man faa følgende Tal:

September 1936	.....	115,0
Oktober	—	118,0
November	—	121,7
December	—	134,8
Januar 1937	.....	137,0
Februar	—	136,0
Marts	—	142,0
April	—	152,0
Maj	—	163,0
Juni	—	170,0
Juli	—	174,0
August	—	178,0
September	—	182,0

NORGES VALUTAPOLITIK

Norges Eksport- og Skibsfartsinteresser er spredt over 110 forskellige Lande og taaler ikke Spændetroje, hedder det i en Udtalelse af den norske Professor Wedervang. Naar det officielt meddeltes fra det Møde, Cheferne for de nordiske Seddelbanker for nylig holdt i Helsingfors, at der ikke vilde ske nogen Ændring i den Valutapolitik, de nordiske Lande hidtil har ført, er dette jo ikke Udtryk for nogen som helst Ensartethed i disse Landes Valutapolitik. Den Taktik, der føres i de enkelte Lande, er saa forskellig som vel muligt. Den foreliggende Udtalelse er faldet i et Foredrag, som Prof. Wedervang, Oslo, Formand for det handelspolitiske Kriseraad i Norge, for den

norske Handelsdelegation under Forhandlingerne med England osv., har holdt i den norske Bankforening om principielle Punkter i aktuel Handelspolitik.

Prof. Wedervang gaar stærkt ind for, at Norge ikke vil have en Restriktionspolitik, som man kender den fra mange andre Lande, f. Eks. Danmark, — det vil erindres, at Norge har klaret sig gennem alle Kriseaarene uden at have noget Organ, der kan side-stilles med den danske Valutacentral. I Norge har alene Bankerne været tilstrækkelige til at foretage fornødne Reguleringer af Samhandlen med Udlandet. Prof. Wedervang hævder, at Restriktionernes Konsekvens er, at Vareomsætningen med Udlandet mere og mere bliver rent udenrigspolitiske Anliggender og fører til, at Staterne kommer over Disken for at drive Detailhandel med hinanden. Det vil føre til, at nationale og udenrigspolitiske Momenter indblandes i privat-økonomiske Interesser paa en ganske anden Vis end under friere Omsætning med Udlandet. Han gør gældende, at gennemførte Restriktioner er farligere for en lille Stat end for en stor. Og han anfører altsaa endvidere det konkrete Forhold, at norsk Handelsstatistik viser, at Norges Skibsfarts- og Eksport-Interesser spænder over ikke mindre end ca. 110 forskellige Lande, om end Forholdet er, at tre Lande paa Import-Siden og tre Lande paa Eksport-Siden leverer Norge ca. 47 pCt. af dets Import og aftager ca. 49 pCt. af dets Eksport. Norge hører til den Gruppe Lande, hvis Livsinteresse det er at drive mangesidet Handel, og Landet vilde skade sig selv ved at eget Initiativ at indføre Restriktioner som f. Eks. Kontingent-Ordninger, Valutacentral, Deviseregulering gennem Clearing-Aftaler o. s. v. Det vil være ugørligt, at et Land med saa spredte Skibsfart- og Eksport-interesser som Norge skulde kunne tænke sig nogen Fordel ved at gaa ind i et eller andet System for reguleret Udenrigshandel, ligesom han anser det for yderst tvivlsomt, om noget administrativt Organ skulde kunne løse en saadan Opgave tilfredsstillende.

Professor Wedervangs Udtalelser kan nok give os her i Danmark noget at tænke paa.

EKSPORTEN TIL TYSKLAND I OKTOBER KVARTAL

De dansk-tyske Forhandlinger er nu afsluttede, og om deres Resultat har Udenrigsministeriet udsendt følgende Meddelelse:

De dansk-tyske Regerings-Udvalg har i Tiden fra den 5. til den 11. Oktober 1937 i København forhandlet om Udformningen af den dansk-tyske Varehandel i Maanederne Oktober—December indenfor Rammerne af de bestaaende handelstraktatlige Aftaler. Disse Forhandlinger har ført til det Resultat, at der udover de i den oprindelige Grundplan forudsatte danske Udførselskontingenter (70 Mill. Kr.) har kunnet fastsættes Tillægskontingenter for danske Landbrugsvarer for de nævnte 3 Maaneder til et Beløb af ca. 16 Mill. Kr. Dermed er der for den samlede danske Eksport til Tyskland for Aaret 1937 ialt aabnet Indførselsmuligheder (Kontingenter), der overskrider Grundplanen med rundt 26 Mill. Kr.

De to Regerings-Udvalg har saaledes kunnet konstatere, at den i December 1936 afsluttede Overenskomst har muliggjort en fortsat Fremgang i den gensidige Vareudveksling.

Forhandlingerne vedrørende en Vareudvekslings-Overenskomst for Aaret 1938 vil om faa Uger blive optaget i Berlin.

Omfanget af vor Eksport til Tyskland fastsættes som bekendt fra Kvartal til Kvartal paa Basis af vor Indførsel af tyske Varer i det forudgaaende Kvartal. For Aarets første Kvartal fastsattes den danske Tysklands-Eksport Værdi til 70 Mill. Kr., og i April Kvartal blev Eksporten af praktisk talt samme Omfang. I Løbet af Foraaret og Sommeren voksede vor Indførsel fra Tyskland imidlertid saa stærkt, at Eksport-Værdien for Juli Kvartal først kunde forøges med ca. 7 Mill. Kr. og noget senere med yderligere 4 Mill. Kr., saa-

ledes at Kvartalets samlede Eksport-Værdi til Tyskland blev 80—81 Mill. Kr. For Oktober Kvartal vil Eksport-Værdien nu blive ca 86 Mill. Kr., altsaa ca. 5—6 Mill. Kr. større end i Juli Kvartal.

DEN ITALIENSKE HANDELSFLAADE

Det italienske Blad »La Marino Italiano« har offentliggjort en Række Betragtninger i Anledning af Lloyds Register nylig udkomne Tillæg for 1937—38. Om den italienske Handelsflaade skriver Bladet bl. a.:

I Italien vil der sikkert være mange, som glæder sig over, at den italienske Handelsflaade i Forhold til i Fjor er steget med 117.000 Brutto Tons, svarende til 3,83 pCt., altsaa mere end Verdenshandelsflaaden kan opvise af Stigning.

Vi beklager imidlertid at maatte skuffe det store Publikum med at fremhæve, at denne Stigning ikke giver noget reelt Indtryk af den italienske Handelsflaades Effektivitet. Stigningen skyldes nemlig hovedsagelig Indkøb af »second hand« Tonnage. Af Nybygninger er der kun 4 paa ialt 4410 Tons, nemlig de to Gods- og Passagermotorskibe »Lero« og »Loredan« paa tilsammen 3360 Tons, begge bygget i Monfalcone, videre M/S »Guiseppe Orlando« paa 900 Tons, som er bygget i Livorno, og endelig en Slæbebaad paa 150 Tons — med 600 H.K. — som nylig er blevet færdig i Ancona.

Stigningen paa 219.000 Tons i Aarene 1935—36 skyldes for den alt overvejende Del Indkøb af gamle kombinerede Fragt- og Passagerbaade og senere Passagerskibe ved Begyndelsen af den italiensk-abessinske Krig for at møde det ekstraordinære Behov til Militærtransporten. Det drejer sig om Skibe, som allerede før de blev indkøbt, var bestemt til Ophugning og hvis Liv kun blev forlænget med fire Aar, men som vil blive hugget op, naar Trafikken paa Kolonierne kommer ind i normale Spor.

Selv med alt dette Materiel og med de sidste to Aars Stigning er den italienske Handelsflaade endnu 100.000 Tons — 3,1 pCt. under 1931's og 157.000 Tons eller 4,7 pCt. under 1932's, da den naaede Højdepunktet.

I Dag møder Tramprederne næsten uoverstigelige Hindringer for at faa Valuta til Indkøb af »second hand« Skibe i Udlandet; paa den anden Side er det ikke muligt at gaa i Gang med et Nybygningsprogram, som svarer til Liniefartens Behov paa Grund af Metalmanglen og det Arbejdspress, Værfterne er udsat for til militære Nybygninger. Den italienske Handelsflaade maa derfor fortsætte med at faa det bedst mulige ud af det forhaandenværende Materiel og udnytte det til sidste Grænse.

Fragtskibsflaaden har allerede i længere Tid vist sig utilstrækkelig for Landets Behov; Linieskibene er det derimod lykkedes at holde gaaende saaledes, at det er al Ære værd, takket være den gode Organisation, der findes, Mandskabets Disciplin, Kyndighed o. s. v., saaledes at den italienske Liniefart har kunnet hævede sin Stilling i den internationale Trafik, til Trods for at andre Lande har kunnet skabe store Fornyelser i de sidste Aar paa dette Felt. Det er derfor nødvendigt, at man ogsaa i Italien begynder at bygge og helst inden det bliver for sent. I Liniefarten er Kvaliteten Hovedfaktoren for Succes, for ikke at blive slaaet ud af Konkurrencen er det nødvendigt at holde Skibene i tip-top Stand og forny dem til Stadighed, følge med de tekniske Fremskridt saavel i Nedgangstider som naar Trafikken viser Opgang. Af den samlede italienske Tonnage er der kun 1,4 pCt., som er under 5 Aar; en lavere Procentsats har kun Grækenland.

Hvad derfor Italien angaar, viser Tonnagestatistikken et forkert Billede; den omtaler saaledes ikke den Forældelse, som den italienske Handelsflaade har været udsat for siden 1932, men viser Tal der nærmest kendetegner, at det er en af de Flaader, der har den mindste Nedgang.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Gdynia Havn i August 1937

Der indgik i Maanedens Løb 493 Skibe med 515.670 N.R.T. mod 528 Skibe med 523.424 N.R.T. i Juli 1937. Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal Skibe:	Tonnage:
Polen	62	92.895
Danzig	7	3.615
England	30	45.968
Danmark	55	28.239
Estland	19	14.271
Finland	35	40.346
Frankrig	7	32.334
Grækenland	8	21.453
Holland	14	6.160
Jugoslavien	2	3.884
Letland	19	20.687
Tyskland	65	41.194
Norge	35	24.323
Panama	3	4.040
Rumænien	1	346
Amerikas Forenede Stater	8	24.951
Sverige	109	73.060
Ungarn	1	346
Italien	13	37.558
	493	515.670

Vareindførslen i August androg 143.124 Tons mod 135.841 Tons i Juli. Af indførte Varer kan nævnes: 851 Tons frisk Frugt, 4.818 Tons Saltsild, 913 Tons raanimalsk Fedt, 2.259 Tons Huder, 243 Tons Olier, 63.279 Tons gammel Jern, 498 Tons Maskiner og Apparater, 4.405 Tons Bomuld og Bomuldsaffald, 475 Tons Automobile og Motorecykler, 232 Tons vegetabiliske Olier og Fedtstoffer, 1.343 Tons Klude, 316 Tons Tran.

Vareudførslen i August androg 623.038 Tons mod 645.673 Tons i Juli. Af udførte Varer kan nævnes: 810

Tons Malt, 385 Tons saltet Skinke, 4.844 Tons Sukker, 1.553 Tons Bacon, 1.335 Tons Pølsevarer, 612 Tons Smør, 2.458 Tons Æg, 7.303 Tons Brædder og Telegrafstænger, 15.771 Tons Savtræ, 1.234 Tons Finer, 52.137 Tons Bunkerkul, 23.790 Tons Koks, 4.040 Tons Jernbaneskiner, 1.894 Tons Metal- og Jernvarer, 8.222 Tons Raajern, 2.640 Jernrør, 6 Tons Farver, 180 Tons Huder og 477.031 Tons Eksportkul.

Beskyttelse af franske Havnes Trafikinteresser

I »Journal officiel« for den 5. Oktbr. er bekendtgjort en Dekretlov af 31. August d. A., hvorved indføres Forholdsregler tilsligende at opretholde Trafikken paa franske Havne. Ved Dekretet forbydes Indførsel over Land af en Række Varer, der er nævnt i et Tillæg til Dekretet, med mindre de paagældende Varer ankommer til Frankrig direkte fra Produktionsstedet. Man vil derved forhindre, at de paagældende Varer transporteres ad Sjøvejen til andre Havne end de franske for derefter fra vedkommende fremmede Havne over Land at sendes til Frankrig. De Varer, Dekretet angaar, er Jernmalm, Mangan, Zink, Svovlkis, Kultjære, Kalkfosfat, Hør, Sisal, Cellulose, Uld, Bomuld og Stenkul.

Samtidig er bekendtgjort et Dekret af 2. Oktober d. A., hvoraf fremgaar, at de omhandlede Bestemmelser skal træde i Kraft fra den 1. Januar 1938.

Ifølge Dekretlovens Art. 2 undtages Indførsler over Thionville og Strassbourg.

Endvidere er den 2. d. M. med Belgien afsluttet en Overenskomst, hvorefter det tillades, at de paagældende Varer i visse Mængder skal kunne omlades i belgiske Havne for derfra at indføres i Frankrig. Den paagældende Overenskomst med tilhørende Undertegnelsesprotokol, der er afsluttet for en Periode af 5 Aar fra Dekretlovens Ikrafttrædelsesdato at regne, er ligeledes offentliggjort i »Journal officiel« for den 5. d. M.

Handelsskibes Besejling af tyrkiske Havne

Der er udstedt følgende officielle Bekendtgørelse:

Instructions concernant la navigation dans le Golfe d'Izmir.

A l'égard des navires de commerce qui tenteraient de passer à l'est de la ligne Hacilar-Uzun Ada — Simal Burnu — Murdogan avant le lever ou après le coucher du soleil, il sera procédé comme il suit:

1 — Il sera tiré un coup blanc; puis la station des signaux indiquera, à plusieurs reprises à intervalles, par des phrases figurant au code de signaux internationaux que l'entrée est interdite. Ces signaux seront donnés, la nuit, par des fanaux, et le matin à partir de l'jusqu'au lever du soleil, par des fanions.

2 — Un second coup blanc est tiré, si le navire n'obtempère pas à ces signaux, et essaie de pénétrer à l'intérieur. Simultanément, les signaux mentionnés à l'article premier seront répétés par de multiples intervalles.

3 — Un troisième coup blanc accompagné de signaux sera tiré pour des navires qui s'obstinent à continuer leur route, nonobstant les signaux des stations et les coups de fer.

4 — Dans le cas, où un navire essaie d'entrer malgré les 3 coups blancs et les signaux des stations, il sera tiré des coups chargés comme il est prévu ci-dessous:

a) Le premier des coups chargés sera lancé à un Km. de distance à l'avant du navire en voie d'entrer. Ce coup sera suivi d'un signal réitéré par la station pour dire que le port est foré. Si le navire continue quand même à avancer, le second coup chargé accompagné du même signal sera tiré de manière à passer au-dessus du navire. Si le navire continue encore à avancer, le troisième projectile sera tiré en vue de le couler.

b) La batterie de défense ouvrira le feu, sans demander l'autorisation du commandant de la place fortifiée, et

s'appliquera à arrêter ou couler les navires s'engageant dans l'entrée occidentale du Golfe.

1 — En égard à l'importance commerciale du port d'Izmir, et en vue de faciliter dans la mesure du possible les transactions maritimes, l'accès du golfe est autorisé, dans les conditions ci-après arrêtées selon les saisons:

2 — Cette autorisation expressément accordée pour les temps antérieurs au lever du soleil et postérieurs à son coucher, est basée sur la visibilité, c'est-à-dire qu'elle ne sera pas accordée lorsque le brouillard et les bourrasques empêchent la vue.

3 — A condition que les navires s'approche sur la ligne de navigation générale, et qu'il soit possible d'établir son identité (navire de commerce, transport, remorqueur, paquebot) et sa nationalité (pavillon), les navires pourront traverser Uzun-Ada aux heures suivantes:

a) Aux mois de décembre, janvier et février: d'une ½ heure avant le lever du soleil, jusqu'à une ½ heure après le coucher.

b) Aux mois de mars, avril et mai: de 45 minutes avant le lever jusqu'à 45 minutes après le coucher du soleil.

c) Aux mois de juin, juillet et août: d'une heure avant le lever, jusqu'à une heure après le coucher du soleil.

d) Aux mois de septembre, octobre et novembre: de 45 minutes avant le lever, jusqu'à 45 minutes après le coucher du soleil.

4 — En vue d'indiquer aux navires qui passent par Uzun-Ada les heures auxquelles il leur est permis de naviger avant le lever et après le coucher du soleil, un cône de couleur rouge, avec pointe en haut et ayant à sa base un mètre de diamètre, et 2 mètres de hauteur, sera hissé sur la vergue Nord du mât de la station des signaux.

5 — Ce cône sera amené dès le lever du soleil et aussitôt après l'expiration du délai accordé selon les saisons postérieurement au coucher du soleil.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Foredrag om Danmarks Skibsfart og Skibsbygning

Den danske Konsul i Leith, Grosserer Erik Schacke, har i »Leith Nautical College« holdt et Foredrag »Danish Shipping and Shipbuilding«, hvori han gav en meget instruktiv Oversigt over den danske Skibsfarts Stilling, omtalte den betydelige danske Skibsbygning og illustrerede Foredraget med en Række Lysbilleder, der viste Skibsfarten og Skibsbygningen i Danmark fra de første Tider til nu.

Skibssalg

J. Lauritzens Rederi, der for kort Tid siden solgte Damperen »Randi« til Norge, har nu solgt Søsterskibet »Dorrit« til en anden norsk Køber, Skibsreder A. Hauge, Tromøy pr. Arendal.

»Dorrit« er bygget 1918. Den laster ligesom »Randi« 1360 Tons d.w., og Prisen har været en lignende som den, der blev opnaaet for »Randi«, nemlig ca. 15,000 Pund Sterling.

Farten i spanske Farvande

Det norske Udenrigsministerium har faaet Meddelelse fra sin Legation i Lissabon om at denne har modtaget en Note fra General Francos Repræsentant af følgende Indhold:

Natlig Fart i spanske Farvande i Valenciaregeringens Besiddelse er forbudt. General Francos Søstridskræfter har faaet Ordre til at angribe ethvert Skib, som nærmer sig disse Kyster, og som ikke viser reglementeret Lys. Ankomst og Afgang fra Havne gennem Valenciaregeringens Omraade er forbudt om Natten. Skibe, som om Dagen agter at forcere den oprettede Blokade, vil blive advaret ved et Kanonskud, naar de gaar ind i territoriale Farvande og maa da standse, bakke og svinge 90 Grader fra deres Kurs. I Tilfælde af, at denne Advarsel ikke bliver fulgt, bliver Skibet sænket. Udenfor blokerede Havne vil alle »røde« Varer, som er taget i Territorialfarvandet, blive konfiskeret og »erklæret for god Pris« i Tilfælde af, at det er Krigskontrebande«. Skibet bliver ogsaa konfiskeret og Besætningen gjort ansvarlig.

Den sidste Theklipper

Den sidste sejlene Theklipper, den tremastede Skonnert »Frideborg«, tilhørende Skibsreder W. Nordlund, Mariehamn, grundstødte forleden paa Rejse fra London til Halifax, og skønt Skibet kom flot ved egen Hjælp, viste det sig at have lidt saa betydelig Skade, at det blev kondemneret.

»Frideborg« hed oprindelig »Cleta« og blev bygget ved Gardners Værft i Sunderland Aar 1866 paa Bestilling af Skibsreder John Hay, London. Den var klipperbygget og barkrigget og maalte 546 Tons. Længden var 153 Fod 3 Tommer og Dybden i Rummet 17 Fod 2 Tommer.

I 1867 gik »Cleta« ud paa sin første Rejse med Stykgods fra Liverpool til Kina.

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes i Torsdags et Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 628, bygget for Regning Neptune Shipping Ltd., S. A., Panama.

Skibet bygges til Lloyd's Registers Klasse 100 A. 1. +, Isherwood »bracketless system«, for »carrying petroleum in bulk«.

De's Hoveddimensioner er følgende: 470'—0" × 65'—2" × 35'—4" til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 15.000 Tons.

Det forsynes med to Burmeister & Wain's Hoved-Dieselmotorer med en maximal Ydeevne af ca. 5.600 IHK.

Skibet fik i Daaben Navnet »Argus«, og Afløbningen forløb tilfredsstillende.

Knud Andersens nye Digte

Knud Andersen: Lanterner. 475. (Gyldendal).

Vi er ikke gyldne Sole eller Himmelhvælvet's Stjerner, som fra verdensfjerne Sfærer uden Medynk ser paa dig. Vi er Børn i Vejrets Skole — vi er simpelthen Lanterner, der i Hostens sorte Nætter er paa Vej.

Med disse Strofer tilegner Forfatteren Knud Andersen danske Læsere sin nye Digtsamling »Lanterner«. Her har han samlet alle sine poetiske Indtryk fra de mange Sørejser, han har foretaget i Aarens Løb.

Havet er Knud Andersens Element. I et af Digtene udtaler han direkte sin Glæde over at have sagt Indendørsarbejdet Farvel til Fordel for det frie Liv paa Søen, hvor man har Oplevelserne og Eventyrerne lige ind paa Livet. Og det er dem, han fletter ind i sine mange Digte. Samlingen begynder med en Række Vers til Jageren, Klyveren, Bramsejl, Mærsejl og flere andre Sejl. Hver af dem faar sin særlige Karakteristik, og efterhaanden som man læser dem, lager hele Skibet Form for Ens Øjne, saa at man kan begive sig videre ud paa Havet med Knud Andersen ved Røret og lytte til hans Sange om Stormene, de vilde Fugle, Nætterne, Drømmene.

Hansstædernes stolte gamle Motto: navigare necesse est, vivere non est necesse (det er nødvendigt at sejle, men ikke at leve) vilde passe paa ham. Alt det, som Havet staar for: det friske, det oprindelige, Viljen til utrodse Farer, er blevet en Del af Knud Andersens Natur.

Sejlskibene fik Medhold

Siden der i April 1935 blev sluttet Overenskomst mellem de danske Købmandsorganisationer og Havnearbejdernes Fagforbund, hvorefter alle Sejlskibe paa over 200 Tons skulde losse og lade med Mandskab fra Land, har der fra Danske Sejlskibsrederiers Protection Club, som varetager de større danske Sejlskibes Interesser, været protesteret imod denne Overenskomst, der ganske ensidigt lagde en Udgift paa Skibene, som disse ikke før havde

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Der er desværre ikke store Ting at rapportere om Fragtmarkedet i den forløbne Uge. Kornmarkerne er sløve, og Tendensen har afgjort været i Redernes Disfavør, og i Overensstemmelse hermed har de andre Markeder ogsaa ligget lavere. Fra ledende London-Mægleres Side gøres der dog opmærksom paa, at den nuværende Inaktivitet i en Række ledende Trades kun kan være en Overgang, da der i de oversøiske Produktionslande ligger kæmpemæssige Lagre af Korn og Foderstoffer, som skal transporteres før eller senere, og dette Synspunkt synes for saa vidt at understøttes af Kendsgerninger, idet Raterne for senere Positioner faktisk ikke er gaaet saa meget tilbage som for prompte Positioner.

River Plate Markedet har kun taget ganske enkelte Baade. Værdien er i Øjeblikket 30/- for November/December Tonnage til Rotterdam/Antwerpen, og 31/- til U.K. For ny Høst Lastning ligger Raten 1/- højere.

Montreal Markedet har kun vist ringe Interesse for Tonnage. Der er sluttet enkelte Baade til 4/9d., men muligt er det, at Befragterne maa betale noget mere, da St. Lawrence River jo snart lukker.

Australien-Raterne registrerede ogsaa en Nedgang. Der blev sluttet for ny Høst til 15/- over Minimalraten, og paa Basis af denne Rate synes Efterspørgslen at være nogenlunde stabil. Rederne holder sig dog tilbage, og den almindelige Idé ligger omkring 1/- højere. Sydafrika sluttede 6500 Tonner til 33/-, Basis Durban Lastning til p.p.U.K. eller Antwerpen/Rotterdam, men senere blev 7000 Tonner sluttet til 33/-6d. til Rotterdam direkte. Sortehavet viste kun ringe Interesse for Tonnage, og for de enkelte Baade Russerne tog, lykkedes det dem at gennemføre en Rate omkring 24/6d.

De øvrige oversøiske Markeder fortjener heller ikke mange Kommentarer. Scrap fra U.S.N.H. til Gdynia sluttedes til 28/6d., hvilket kan gentages. Sukker fra Cuba blev gjort for stor Tonnage til 28/-, men Værdien er i Øjeblikket næppe over 27/6d.

Pacific Markederne er uden større Forandringer. F.i.o. Forretning fra British Columbia til U.K. rapporteres sluttet for amerikansk Damper til omkring 40/-, men selvom denne Forretning er rigtig, kan dette

næppe være nogen Norm for Markedet. Der er stadigvæk Efterspørgsel til Australien og Sydafrika til uforandrede Rater, hvorimod Transpacific-Markedet helt er faldet bort.

Østens Markeder har kun været svagt repræsenteret i den forløbne Uge. Dalny sluttede 8250 Tonner i Ugens Begyndelse til 47/6d. for November Lastning, og samme Rate er senere betalt for December. Ris fra Saigon indikerer 49/- for November/December, men Redernes Ideer ligger noget højere, og der har derfor ikke fundet én eneste Slutning Sted. De indiske Markeder har kun været sparsomt repræsenteret. 10.000 Tonner sluttedes fra Bombay-Karachi til 47/6d., Option Madras Kyst Lastning til 50/-, 2 Rejser, første begyndende Januar/Februar, og Erts fra Vizagapatam betalte for 8800 Tonner 42/- for November Lastning til Stettin.

De europæiske Markeder ligger ogsaa roligere. Middelhavet er jævnt støt, og der noteres stadig en Del Laster af Erts og Phosphate til U. K. og Continentet. Sorte Havet og Donau er derimod næsten uden Forretning. Trælast Markederne har endnu ikke vist noget Tegn til den forventede Slutspurt, men selvom denne skulde udeblive, maa Sæsonen dog karakteriseres som særdeles tilfredsstillende for Rederne, idet Raterne praktisk talt hele Sæsonen igennem har ligget paa et meget højt Niveau.

De udgaende Kulmarkeder ligger afgjort svagere paa Grund af Redernes Utilbøjelighed til at acceptere de lavere Rater, der noteres i de forskellige hjemgaende Trades, hvilket faar Rederne til i større Grad end hidtil at undgaa altfor lange Ballastrejser.

Timechartermarkedet. Dette Marked har været meget roligt. Enkelte store Befragtere har været i Markedet for Diesel Tonnage for 5 Aars Certeparti til omkring \$1.70. Der er naturligvis sluttet en Del korte Trips, af hvilke skal nævnes 5500 Tonner, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering U.K.Continent, \$3.50. Endvidere noteres Levering U.S.N.H. Trip ud til Østen \$3.— for Dieselbaad. 4000 Tonner er sluttet for 9 Maaneder amerikansk Fart til \$2.25.

haft, idet de fleste Sejl- og Motorskibe hidtil havde losset med eget Mandskab.

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club har her over for gjort gældende, at denne Overenskomst var Skibene uvedkommende.

Da den herskende Tilstand var uholdbar, har Danske der fra Danske Sejlskibsrederiers Protection Club, som forelagt for Domstolene, og man har dertil valgt en Konflikt imellem Rederiaktieselskabet »Energi« af Marstal og Aarhus Korn- og Foderstofkompagni.

Ved Sø- og Handelsretten i Aarhus fik Danske Sejlskibsrederiers Protection Club Medhold.

Sagen blev af Købmandsorganisationerne appelleret til Vestre Landsret, der nu har stadfæstet Underrettens Dom og saaledes givet Sejlskibene Medhold.

Danske Navigatorers Bibliothek

Danske Navigatorers Bibliotek har udsendt Aarsberetning for 1936—1937. Biblioteket raader nu over en Bogsamling paa 10,026 Bind. Der er i det forløbne Aar tilgaaet det 725 Bind. Udveksling af Bøger til og fra Skibe, Depoter og personlige Laantagere har udgjort ialt 15,321 Bind, deraf 1407 Bind Faglitteratur, omfattende Navigation, Sømandskab, Skibsteknik, Meteorologi, Radioteknik og Rejsebeskrivelser m.m.

Den 8. Januar afgik Bibliotekar, Kaptajn F. F. Carstens ved Døden. Lige siden Biblioteket traadte ud i Livet, har Kaptajn Carstens udført et særligt og trofast Arbejde i Bibliotekets Tjeneste, som han med usvækket Interesse vedblev at passe til kort før sin Død.

Til Kaptajn Carstens Efterfølger valgtes Kaptajn E. Juel-Hansen, hvis levende Interesse for Biblioteket allerede i fuldt Maal er kommet dette til Gode.

Bibliotekets Bestyrelse bestaar af Kaptajn Sv. Prip og Skibsinspektør E. Salomonsen, Københavns Skipperforening, Kaptajn H. P. Hagelberg og Søfartschef H. Neergaard, Den almindelige danske Skibsførerforening, Styrmandene J. Kastrup Olsen, H. S. Hammer, Axel Pedersen, Dansk Styrmandsforening. Formand i Bestyrelsen samt Kasserer er Navigationskolebestyrer Th. P. Funder og Næstformand, Forretningsfører H. J. Christiansen. Dansk Styrmandsforening.

Biblioteket støttes med Statstilskud paa 1400 Kr. samt Bidrag fra Foreningen til Søfartens Fremme, de nautiske Foreninger, Dansk Dampskibsrederiforening, Skrikes Stiftelse og har i Aar fra Konsul J. Lauritzens Rederi modtaget en Gave paa 500 Kr. Desuden har Biblioteket modtaget en Mængde Boggaver.

Lodstaksterne

En Forhøjelse af Lodstaksterne drøftedes ved Dansk Lodsforenings Bestyrelses Møde forleden. Formanden, Lods H. Lund, forelagde Sagen og oplyste, at som Følge af Pristallets Stigning udsendte Foreningens Formand et Cirkulære til Medlemmerne af Bestyrelsen, hvori han udbad sig paa Bestyrelsens Vegne at anmode Lodsstyrelsen om at foranledige Lodstaksterne sat op, saaledes at denne Forhøjelse af Taksterne kunde dække de af Pristallets Stigning ekstra paaløbne Udgifter for Lodsierne.

Paa Lodsdirektoratet var man klar over, at Foreningens Krav om Takstforhøjelse var berettiget, naar man tager Pristallets Bevægelse som Grundlag. Lodstaksterne, der bruges ved Lodserierne i Danmark, er udregnet i 1905 og danner Grundlaget for Beregningen af Lodsbetalingen. I Maj 1917 blev disse Takster forhøjede med 33 $\frac{1}{3}$ pCt., og i Oktober 1918 blev de sat op med 100 pCt. Forhøjelse.

I 1922, 1925 og 1931 blev Lodstaksterne gradvis sat ned, dels for nærmere betegnede Skibe, dels ved Reduktion i Takstklassen og dels efter en fastsat Reduktionstabel.

100 pCts Tillæget til Lodstaksterne blev kun holdt fra 1918 til 1922, da det blev nedsat, skønt Pristallet paa dette Tidspunkt laa højere end i 1918. Den næste Nedsættelse af Lodstaksterne fandt Sted i 1925, da Pristallet var gaaet yderligere i Vejret. I 1931, da den sidste Reduktion i Lodsbetalingen fandt Sted, var Pristallet gaaet ned til 154.

Bestyrelsen vedtog derefter følgende Resolution:

Da man gaar ud fra, at Lodsdirektørens Forslag af den 17. September, til Forhøjelse af Lodstaksterne, tilsigter en midlertidig Ordning af Spørgsmaalet, anbefaler Lodsforeningens Bestyrelse samtlige Medlemmer af Foreningen at stemme for Vedtagelsen af dette Forslag, som et Minimums-Krav, for hvad vi anser som rimelig Forhøjelse af Lodstaksterne i Forhold til det for Tiden gældende Pristal.

De europæiske tømmereksporierende Lande

Ved de europæiske Tømmer-Eksportørers Møde i Stockholm fornylig vedtoges det, at Eksport-Kvotaen for 1938 blev reduceret med 10 pCt. til 3,600,000 Stds. Nedsættelsen foretoges ved at fradrage nøjagtig 10 pCt. fra 1937's Kvotal for samtlige Landes Vedkommende.

For 1938 vil Eksport-Kvotaen altsaa faa følgende Udseende:

	1937 1000 Stds.	1938 1000 Stds.
Finland	1,005	905
Rusland	950	855
Sverige	820	738
Polen	313	282
Østrig	275	247
Rumænien	246	221
Lolland	127	115
Czekoslovakiet	96	86
Jugoslavien	168	151
	<u>4,000</u>	<u>3,600</u>

Svensk Skonnert paasejler Memel-Damper

Damperen »Golland« af Memel er ud for Lappegrund Fyrskib blevet paasejlet af svensk 3-m. Skonnert »Eugenie«. Ved Sammenstødet blev Damperens Dæk og Kommandobro forskubbet, men Damperen fortsatte Rejsen til Helsingør Red, hvor Værftsarbejdere er gaaet om Bord for Eftersyn og Reparation.

Skonnerten fik Klyverbommen knækket, Bagbordssiden stærkt molesteret samt Takkelagen til Klyverbommen ødelagt. Den gik til Helsingborg Havn ved egen Hjælp.

Fiskeriet i September

Fiskeridirektoratet har udsendt Oversigt over Fiskeriet i de danske Farvande i September Maaned, og for Vestkystens Vedkommende oplyses, at Vejrforholdene var af en noget urolig Karakter, saaledes at de mindre Fartøjer undertiden maatte afbryde Fiskeriet. Fra Esbjerg var kun 20 af Maanedens Dage egentlige Fiskedage. Naar den samlede Rødspætte-Fangst for September Maaned er ca. 300,000 kg mindre end for September Maaned forrige Aar, skyldes dette dels de lidt færre Fiskedage, dels en større Afsætning af Fangsterne direkte til engelsk Havn.

Mange af Fartøjerne fra det norskejske Kontrolstrøkt kom i September tilbage fra Nordsøfiskeriet med engelske Havne som Basis og har dermed afsluttet Sæsonen for i Aar.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i September Maaned 1937

Danske	1,540	358,320
Svenske	331	68,864
Norske	27	23,891
Tyske	94	22,513
Engelske	27	43,701
Finske	32	27,082
Russiske	1	1,315
Hollandske	41	15,214
Lettiske	1	1,315
Estniske	9	4,120
Islandske	4	3,431
Amerikanske	8	25,136
Polske	4	32,408
Danzigske	1	602
Panamaske	1	4,676
Ialt	2,123	635,065

Lloyds Lists Index højere

Lloyds Lists Fragtindex er for September beregnet til 133,54. Det er 7 pCt. højere end i August. For et Aar siden var Tallet kun 79,14, og siden Nytaar har der været en Stigning paa 27 pCt.

Ny Leder af Søfartskontoret

Ekspeditionssekretær Ove Nielsen i Handelsministeriets Søfartskontor er blevet udnævnt til Søfartskontorets Chef efter Kontorchef Krogh, der blev afskediget, efter at Uoverensstemmelser mellem ham og Handelsminister Kjørbøl havde vist sig at være en uovervindelig Hindring.

Samtidig er Fuldmægtig Christiansen i samme Ministerium rykket op paa Ekspeditionssekretærens Post. Begge Udnævnelser gælder fra 1. November.

»Aslaug«s Kollision

Forleden var der ved Sø- og Handelsretten Søforklaring i Anledning af en Kollision, som den 22. September har fundet Sted i Middelhavet mellem Torm's Damper »Aslaug« og finsk Damper »Canopus«. »Aslaug« befandt sig paa Rejse fra Gaza til London med Frugt og Stykgods.

Kaptajn N. P. Bom, 2. Styrmand H. Chr. Hjortenberg og 2. Maskinmester Carlo Petersen forklarede, at »Aslaug« sejlede med 8—8½ Sømil's Fart, og Kaptajnen var paa Broen, da man opdagede det finske Skib, der drev for stoppet Maskine. Man signalerede: »Sæt Dem i radiotelegrafisk Forbindelse med mig, men man fik ikke radiotelegrafisk Svar. »Aslaug« gik agter om »Canopus« for at komme det paa Prajehold fra Luvart, men »Aslaug« lystrede ikke Roret, og man opdagede nu, at Rorkæden var sprængt. Skibene tærnedes sammen, og »Canopus« fik nogle Buler, men Skaden frembød ikke Fare for Lækage.

Losse Konflikt i Aarhus

Ved Losningen af Motorsejleren »Luna« i Aarhus til Jydsk Andels Foderstofforretning er der opstaaet en Konflikt mellem Skib og Modtager. Skibets Fører hævdede, at han ikke var pligtig til at levere Ladningen, der bestod af Oliekager, paa et Stillads i omtrent Vognhøjde, som bruges i Aarhus Havn, men kun paa eller ved Lønningen. Modtageren hævdede paa sin Side at Losning til Stillads havde vundet Hævd i Aarhus Havn. Sejlskibsfederiforeningen for mindre Skibe's Forretningsfører, Hr. Borch Johansen, blev tilkaldt og der blev truffet en foreløbig Ordning, hvorefter Losningen skete med Kran.

Konflikten medførte, at Skibets Losning blev forsinket, og Modtageren maatte deponere Overliggepenge for et Døgn. Da Sagen er af principiel Betydning for saavel Importører som Skibe, taler Sandsynligheden for, at Konflikten kommer til Afgørelse ved Retten.

Esbjerg-Kutteren »Hekla« sunket

Redningsdamperen »Vesterhavet« blev i Tirsdags sendt til Assistance for Kutteren »Hekla E 61«, der var rapporteret liggende nogle Sømil nordvest for Helgoland med Maskinskade. Onsdag Morgen indkom Redningsdamperen til Esbjerg, og Kaptajnen meddelte, at »Hekla« sank straks efter Bugseringens Paabegyndelse. Besætningen, 4 Mand, reddedes over paa »Vesterhavet«. Kutterens Fører er Skipper Poul Rasmussen, og den ejes af Th. Rasmussen. »Hekla« havde nogle Dage for været ude for en heftig nordvestlig Storm, der foruden Sejl havde taget Ankergrejerne, ligesom Maskinen havde lidt Haveri, og Skroget var blevet læk.

»Hertha« opgivet

Motorskonnerten »Hertha« af Marstal, som strandede Natten til den 5. Oktober ved Eyrarbakki i Island og siden er drevet helt paa Land, er nu opgivet. Der var ingen af Besætningen ombord, da Strandingen skete ved at Skibets Fortøjninger blev revet i Stykker. Havnen ved Eyrarbakki er meget daarlig. Skibets Dækslast var allerede bragt i Land, og den øvrige Del af Lasten, Tømmer fra Sverige, vil ogsaa kunne reddes.

De spanske Trawlere

I Sagen om de spanske Trawleres Udlevering holdtes i Onsdags et nyt Møde ved Retten i Frederikshavn.

Landsretssagfører H. O. Hansen fremlagde Udskrift af Lovdekret af 23. August, hvorefter den lovlige, spanske Regering har afsat Bestyrelsen for Rederiet »Pysbe« og indsat ny Bestyrelse, ligesom han fremlagde en Skrivelse fra den nye Bestyrelses delegerede, Raadsmøddem Ramon Vivuri, med Fuldmagt for H. O. Hansen og Tilbagekaldelse af Fuldmagten til Overretssagfører Park.

Landsretssagfører Julius Møller, der repræsenterer Overretssagfører Park, protesterede mod, at H. O. Hansen gav Møde for Rederiet og henviste til et af Modparten fremlagt Dokument, hvoraf det fremgik, at alle Spørgsmaal med Hensyn til de to Trawlere fremtidig varetages af den spanske Handelsmarine og ikke af Selskabet selv.

Retsmødet fik et bevæget Forløb. Kendelsen afsagdes i et nyt Møde i Lørdags og kom til at lyde paa, at Spørgsmaalet efter skriftlig Forberedelse bør forelægges Landsretten til Afgørelse, idet det er Landsretten, der i første Instans skal afgøre Hovedspørgsmaalet om Ejendomsretten til Trawlere, og Afgørelsen af, hvorvidt den gamle eller den ny Bestyrelse i Rederiet Pysbe er den rette i Sa-

gen, faktisk er ensbetydende med Afgørelsen af, hvem der har Retten til at faa de to Trawlere udleveret. Appellerer ingen af Parterne Kendelsen til Landsretten, skal baade ORS Park og ORS H. O. Hansen procedere i Frederikshavn, før Landsretten træffer Afgørelsen.

PERSONALIA

50 Aar

Kaptajn *Niels P. Willarsen*, D. F. D. S., fyldte 16. Oktober 50 Aar.

Kaptajn Willarsen, der er født i Svendborg, sejlede i Drengearene med sin Fader i en gammel Jagt paa de danske Farvande og senere med Svendborg-Skonnerter i Langfart. Efter Styrmandseksamen fik han Ansættelse i D. F. D. S. som Aspirant, blev i 1905 forfremmet til Anden-Styrmand, i 1913 til Første-Styrmand, og i denne Egenskab sejlede han i mange Aar i Damperen »Niels Ebbesen« paa Randersruten. I 1933 blev han Fører først af »Rita« og senere af forskellige Skibe, indtil han i 1934 overtog Damperen »Sønderjylland«, som han siden har ført i Ruten paa de sønderjydske Havne.

Den 22. Oktober fylder Fører i De Danske Sukkerfabriker, Kaptajn *H. T. Andersen*, 50 Aar. Kaptajn Andersen er Fører af S/S »Adolph«.

60 Aar

Skibsreder, Kaptajn *C. A. Boeck-Hansen* fyldte 16. Oktober 60 Aar. Kaptajn Boeck-Hansen havde mange Aars Virksomhed bag sig, da han i 1917 gik i Land. Han begyndte som ung Styrmand i Dampskibsselskaberne »Vulcan« og »Mercur«, blev hurtig Fører og førte i 12 Aar Skib for samme Rederi. Da han som nævnt i 1917 gik i Land, var det for at overtage Stillingen som Skibsinspektør i Firmaet Th. Just. I 1923 var han Medstifter af Dampskibsselskabet »Ursus« og dets korresponderende Reder, indtil Likvidationen sidste Aar. Ogsaa paa andre Omraader er Kaptajn Boeck-Hansens maritime Erfaring laget i Brug. Han er saaledes Medlem af Sø- og Handelsretten og af Overskibstilsynet.

Den 22. Oktober fylder Kaptajn *J. M. Olesen* 60 Aar. Kaptajn Olesen var tidligere Fører i D/S »Hafnia« og sidst i Dampskibsselskabet »Orion«.

Den 30. Oktober fylder Lods *G. G. Thostrup* 60 Aar. Lods Thostrup har i en Aarrække været ansat ved Aalborg Lodseri.

Fører i Dampskibsselskabet »Myren«, Kaptajn *P. S. Pedersen*, fylder den 1. November 60 Aar. Kaptajn Pedersen er Fører af S/S »Birth«.

Ny Inspektør i »Dania«

Maskiningenør *V. A. Gerald* er fratruddet sin Stilling ved Statens Skibstilsyn efter at være blevet knyttet til Dampskibsselskabet »Dania«, hvor han overlager den Stilling, der tidligere beklædtes af afdøde Inspektør Agerlin.

Dødsfald

En af de gamle Redningsmænd fra Vestkysten, forhenværende Baadmand *Peder Chr. Christensen* ved Lønstrup Redningsstation, er afgaaet ved Døden. Han blev 80 Aar gammel, men havde for lang Tid siden trukket sig tilbage fra Arbejdet. I de 22 Aar, han var ansat ved Lønstrup-Stationen, var han med til at redde 92 Skibbrudne.

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn *Isak Christensen*, Ommel, er afgaaet ved Døden, 78 Aar gammel. Han førte i sin Tid forskellige af Rederiet H. C. Christensens Skibe.

Tidligere Skibsinspektør i Ø. K., Kaptajn *Carl Jensen* er død, 70 Aar gammel.

I 15 Aar var han Fører i Ø. K. og havde bl. a. »St. Croix« og »Birna« paa nogle af de Rejser, hvor Eltsraad H. N. Andersen fulgte med paa Skibene. Endvidere var han Fører af »Siam«, da det gik Jorden rundt som det første Motorskib, der foretog en Jordomsejling.

I 1917 gik Kaptajn Carl Jensen i Land og blev Skibsinspektør, og han virkede i Skibsinspektionen til han i 1924 tog Afsked.

Direktør for Sydfynske Dampskibsselskab, Orlogskaptajn *Aage Victor*, er død 42 Aar gammel.

Direktør Victor forlod i 1926 sin Karrière i Marinen for at overtage Stillingen som Direktør for Sydfynske Dampskibsselskab. Han udfyldte sin Plad med Dygtighed og indførte adskillige Reforme inden for Ledelsen af det omfattende Selskab.

Desuden havde Direktør Victor en Række Tillidshverv. Han var Medlem af Søretten og Havneudvalget i Svendborg, af Svendborg Banks Repræsentantskab og Bestyrelsen for Svendborg Skibsværft. Endvidere var han Formand for Sejlklubben, Marineforeningen og Sammenslutningen af private Bilfærgeselskaber.

POSITIONSLISTE PR. 20. OKTOBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Aalborg 18.10.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, afg. Cadix 10.10.
s.s. *Aarø*, ank. Ghent 8.10.
s.s. *Aase* afg. Helsingør 3.10. til Ventspils.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Trieste 10.10. til Split.
s.s. *Absalon* afg. Tuborg Havn 2.10.
m.s. *African Reefer* pass. Flores 15.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 14.10.
s.s. *Agnete* pass. Skagen 8.10. p. R. t. Southampton.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Manchester 21.9.
s.s. *Alabama* afg. Bahia 12.10. til Madeira.
s.s. *Alf* ank. Lorient 14.10.
s.s. *Alfa* ank. Tyne 14.10.
s.s. *Algarve* ank. Kbhvn. 18.10.
s.s. *Alsund*, P. L. Hansen, pass. 8° N., 26° W. 15.10 p. R. t. Bahia.
m.s. *Almena* afg. New York 30.9. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Southampton 17.10. udg.
m.s. *American Reefer* afg. San Francisco 11.10.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Southampton 17.10. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 1.10. til Dakar.
s.s. *Anna* afg. Wiborg 17.10.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Christobal 8.10.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Saigon 9.10. til Aden udg.
s.s. *Anne* afg. Rimouski 29.9. til Garston.
m.s. *Argentina* afg. Oslo 11.10. til River Plate.
m.s. *Arizona* afg. Odense 29.9. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Antwerpen 30.9.
m.s. *Asbørn*, Bjark, pass. Socotra 14.10. p. R. t. Dunkirk.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Kbhvn. 14.10.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Osaka 11.10. til Los Angeles.
s.s. *Aslaug* pass. Spurn Head 9.10.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. New Westminster 30.9.
s.s. *Astra* ank. Zaandam 5.10.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Dover 15.10. p. R. t. Fredericia.
m.s. *Australian Reefer* afg. Dieppe 18.10.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Portland 8.10. til Yokohama.
s.s. *Avance* ank. Hartlepool 6.10.

B

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 14.10.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Los Angeles 13.10.
s.s. *Bergenshus* afg. Bergen 19.10. til Aalesund.
s.s. *Bertha* afg. Riga 11.10.
s.s. *Bes* pass. Donnet Head 15.10.
s.s. *Betty* ank. Helsingfors 17.10.
s.s. *Betty Mærsk* ank. London 8.10.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Archangel 7.10.
s.s. *Birgitte* afg. Port Williams 6.10. til London.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Ushant 15.10. p. R. t. Nizza.
s.s. *Bodil* afg. Rabat 16.10.
s.s. *Bogo*, N. Nielsen, ank. Oslo 16.10.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 12.10.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Horsens 17.10.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 17.10. Rotterdam.
s.s. *Brasilien* ank. Santos 15.10.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Marseille 18.10.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Marseilles 11.10.
s.s. *Britta* pass. Ølandsrev 20.10.
s.s. *Broholm* ank. Kbhvn. 16.10.
s.s. *Brosund*, J. Bundesen, ank. Frederikshavn 27.9.
s.s. *Brynhild* ank. Preston 6.10.

C

m.s. *California* ank. Kbhvn. 14.10. for Dokning.
m.s. *Canada*, Borch, ank. San Francisco 14.10. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Seattle 14.10.
s.s. *Carmen* ank. Aalborg 7.10.
m.t. *Caroline Mærsk* pass. Balboa 5.10.
s.s. *Charkow* afg. Aarhus 16.10.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Manila 8.10.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Vlissingen 18.10. til Rotterdam.
m.s. *Chilean Reefer* afg. Buenos Aires 17.10.
s.s. *Chr. J. Kaunpman* ank. Antwerpen 13.10.
m.s. *Chr. Holm* ank. Charleston 17.10.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. St. Vincent 17.10. p. R. t. Rotterdam.
s.s. *Christiansborg* afg. Havana 16.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19.10.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	452,75	AMSTERDAM.....	250,40
BERLIN.....	181,70	STOCKHOLM.....	115,85
PARIS.....	15,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,25	HÆLSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,25	PRAG.....	16,00
ROM.....	24,05	WARSAWA.....	86,00

s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Gdynia 17.10. til Antwerp.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Leningrad 13.10.
 s.s. *Clara Clausen*, ank. Lübeck 6.10.
 s.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Naurce 17.10.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Archangel 6.10.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Rotterdam 19.10.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 19.10.
 s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunshüttel 22.9.
 s.s. *Dagmar* pass. Gibraltar 12.10.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Danzig 12.10. til Reykjavik.
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 14.10. til Hamburg.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Cape Verde 10.10.
 p. R. t. Sydney udg.
 s.s. *Delaware* ank. Heroen 19.10.
 s.s. *Dorrit* afg. Partington 18.10.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Methil 7.10.
 s.s. *Ebro* afg. Tanger 18.10. til Nemours.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Avonmouth 9.10.
 s.s. *Ejfte Mærsk* ank. Limerick 15.10.
 s.s. *Egholm* ank. Liverpool 14.10.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Sesandra 16.10.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Port Said 30.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Archangel 1.10.
 s.s. *Ellen* pass. Kbhvn. 13.10.
 s.s. *Ellensborg* ank. Helsingør 16.10.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. West Hartlepool 14.10.
 s.s. *Else* ank. Kielwik 18.10.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Archangel 9.10.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Beyrouth 6.10.
 m.l. *Emma Mærsk* ank. Bueons Aires 4.10.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Archangel 9.10.
 s.s. *England*, Kiilsgaard, afg. Aarhus 15.10. til Burntisland.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, afg. Fowey 16.10. til Sörnäs.
 s.s. *Erik Boye* ank. Bathurst 8.10.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Birkenhead 18.10.
 s.s. *Erna* afg. Gometch 10.10.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Christobal 9.10. til Los Angeles udg.
 s.s. *Ester* pass. Skagen 19.10.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Bilbao 14.10.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Riga 14.10.
 s.s. *Estrid* ank. Port Williams 7.10.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas 11.10. til London hjg.

F

m.s. *Fano* afg. Wiborg 17.10.
 s.s. *Fano*, J. Korff, afg. Bordeaux 16.10. til Setubal.
 s.s. *Finland* ank. Methil 13.10.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Suez 14.10. til Marseilles hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Kemi 10.10.
 s.s. *Frankrig* afg. Bordeaux 13.10.
 s.s. *Fredensborg* ank. Huelva 12.10.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Mersey 12.10.
 s.s. *Freya* ank. Hull 7.10.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 11.10.
 s.s. *Frode* ank. Philadelphia 17.10.
 s.s. *Fylla* ank. Assens 8.10.

G

s.s. *Garonne* ank. Antwerpen 19.10.
 s.s. *Georgia* ank. Kbhvn. 19.10.
 s.s. *Gerd* afg. Bremen 3.10. til Umeå.
 s.s. *Gerda* arr. Cenova 19.10.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Grangemouth 16.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Hongkong 29.8.
 s.s. *Gorm* ank. Kbhvn. 17.10.
 s.s. *Grete* afg. Rio de Janeiro 14.10.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. San Pedro 28.9.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Karrebæksm. 16.10.
 s.s. *Gudena* afg. Danzig 13.10. til Cardiff.
 s.s. *Gudrun* afg. Alexandria 6.10. til Leith.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Mohammedrah 23.9.
 s.s. *Gunhild* pass. Dungeness 9.10. p. R. t. Goole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Halifax 13.10.

s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapore 7.9. til Bangkok.
 s.s. *Gyda* ank. River Weser 8.10.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Ayr 15.10.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Bremen 17.10.
 s.s. *Halfdan* ank. Bordeaux 17.10.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Methil 18.10.
 s.s. *Hans Broge* afg. Kbhvn. 13.10. til Vasa.
 s.s. *Hans*, From, afg. Aarhus 19.10.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Immingham 30.9. til Archangel.
 s.s. *Harald* afg. Danzig 13.10. til Carston.
 s.s. *Harriet* ank. St. Louis du Rhone 18.10.
 s.s. *Helene* ank. Kotka 20.10.
 s.s. *Helga* afg. Buena Ventura 19.10.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Beaumons 4.10.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Hull 5.10.
 m.s. *Herdís* ank. St. Johns NB 5.10.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Harstad 3.10.
 s.s. *Hilde* afg. Port Williams 29.9. til Havana.
 s.s. *Hindholm* ank. Danzig 18.10.
 s.s. *Holland* afg. Karrebæksminde 14.10.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Gt. Yarmouth Rds. 7.10.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 18.10.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Hongkong 18.10. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Boston Lincs. 15.10.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Seaham 2.10.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Oulu 16.10.
 s.s. *Inger* afg. Oscarshamn 19.10.
 s.s. *Inger Toft* ank. Immingham 13.10.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Archangel 9.10.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Port Said 8.10.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Danzig 15.10. til Boulogne.
 s.s. *Ivar* ank. New York 17.10.

J

s.s. *Jakob Mærsk* pass. Gibraltar 30.9.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Ushant 14.10. p. R. t. Ghent.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Santa Maria 4.10.
 s.s. *Java*, Skjoldam, ank. Yokohama 17.10. udg.
 s.s. *Jenny* afg. Oran 14.10.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Zeebrugge 13.10. til Kalundborg.
 s.s. *Johanne* ank. Bristol 15.10.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Archangel 23.9.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 17.10.
 s.s. *Jonna* afg. Rio de Janeiro 17.10.
 s.s. *Juliane* ank. St. Brieux 5.10.
 s.s. *Jutta* ank. Thames 19.10.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 9.10. hjg.
 s.s. *Jytte* afg. Zeebrugge 9.10.
 s.s. *Jægersborg* ank. Horsens 18.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Rouen 12.10.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Bremen 7.10.
 s.s. *Karen* ank. Kotka 12.10.
 s.s. *Karen Toft* af. Nørre Sundby 18.10.
 s.s. *Karla* afg. Walvisbay 2.10.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 18.10. til Kbhvn.
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Lissabon 7.10.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Hirtshals 13.10. vestg.
 s.s. *Kentucky* forv. afg. New Orleans 19.10. til Norfolk, Va.
 s.s. *Kirsten* pass. Helsingør 10.10. p. R. t. Portsmouth.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Swansea 25.9.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Narva 9.10.
 s.s. *Knud* i Dok i Aalborg.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Hartlepool 6.10. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* afg. Holmsund 5.10.

L

s.s. *Laila* afg. Arica 18.10.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Colombo 19.10. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Bordeaux 11.10.
 s.s. *Laura* pass. Equator 18.10.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Odense 5.10.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Charlottetown 7.10.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Archangel 5.10.
 s.s. *Lilian* pass. Holttenau 17.10.
 s.s. *Lilleborg* afg. Burntisland 15.10.
 s.s. *Lily* pass. Skagen 12.10.
 s.s. *Linda* ank. Hull 17.10.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Preston 15.10.
 m.s. *Lousiana* afg. San Pedro 16.10. til Santos.
 m.s. *Lundby* afg. Vancouver 27.9. til Port Sudan.
 s.s. *Lynæs* pass. Poili Point 18.10.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Ardrossan 27.9.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 17.10.

s.s. *Maja* pass. Holltenau 20.10.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, pass. Minikoi 15.10. p. R. t. Singapore udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Tyne 16.10.
 m.s. *Marchen Mærsk* ank. New York 14.10.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Margrethe* ank. Veitsiluoto 12.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Busuter 16.9.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 17.10.
 s.s. *Marianne* pass. Hanstholm 5.10+ vestg.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tampico 7.10.
 s.s. *Marie Toft* ank. Dublin 17.10.
 s.s. *Marna* pass. Christobal 13.10.
 m.s. *Marocco* afg. Leixoes 18.10. til Kbhvn.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Liverpool 16.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Marseilles 7.10. til Arzew.
 s.s. *Marx* pass. Kbhvns. Red 5.10.
 s.s. *Maryland* ank. Vejle 17.10.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Archangel 27.9.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Aden 15.10. p. R. t. Colombo. udg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 8.10. til Antwerpen.
 s.s. *Michael Jebsen* ank. Singapore 7.9.
 s.s. *Minsk* afg. Beyrouth 17.10. til Alexandria.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Danzig 18.10.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Archangel 18.10. til Delfrijl.
 s.s. *Najuden* ank. Hull 17.10.
 s.s. *Nancy* pass. Dungeness 14.10.
 s.s. *Nerma* ank. Thames 15.10.
 s.s. *Nevada* afg. Newcastle 27.9. til River Plate.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Colomba 5.10.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Christobal 8.10.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Grangemouth 11.10.
 s.s. *Niobe* ank. Haukipudas 18.10.
 s.s. *Norco* ank. Immingham 8.10.
 m.s. *Nordbo* ank. Moji 8.10.
 s.s. *Nordby* ank. Danzig 13.10.
 m.s. *Norden* ank. Christobal 6.10.
 s.s. *Nordborg* afg. Casablanca 18.10.
 m.s. *Nordfarer* ank. Havana 29.9.
 m.s. *Nordhavet* ank. Yawata 26.9.
 m.s. *Nordhval* afg. Port Sudan 14.10. til Antwerpen.
 m.s. *Nordkap* afg. Port Alfred 20.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nordlys* afg. Buenos Aires 30.9. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. St. Johns 9.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. St. John 8.10.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 19.10.
 s.s. *Olga* ank. Shoreham 21.9.
 s.s. *Olaf* afg. Kbhvn. 12.10. til Manchester.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Archangel 1.10.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. New York 15.10.
 m.s. *Oregon* afg. Lissabon 13.10. til Kbhvn.
 s.s. *Orion* afg. Norfolk 9.10. til Skt. Thomas.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Caen 15.10.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Cardiff 6.10.

P

s.s. *P. Madsen* pass. Finisterre 12.10.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Leningrad 6.10.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Nakskov 14.10.
 s.s. *Paris, Larsen*, ank. Leningrad 10.10.
 s.s. *Paula* pass. Cristobal 10.10.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Cape Agulhas 4.10. p. R. t. Fremantle udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Hongkong 30.9.
 s.s. *Polly* afg. Munksund 10.10.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Leningrad 11.10.

R

s.s. *Randi* afg. Danzig 12.10.
 s.s. *Riga* ank. Leningrad 15.10.
 s.s. *Rigmor* afg. King's King's Lynn 14.10. til Methil.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Gt. Yarmouth 13.10.
 s.s. *Robert* ank. Tyne 9.10.
 s.s. *Robert Mærsk* ank. N. Waterweg 14.10.
 s.s. *Rosenborg* ank. Huelva 8.10.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 19.10. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Huelva 13.10.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Oporto 4.10.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Stettin 18.10.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Tyne 15.10.
 s.s. *Sejrø*, Brockmann, ank. St. Stephen NB. 17.10.
 s.s. *Selma* søsat Frederiksstad 23.9.
 s.s. *Sessa* afg. Havana 8.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Beira 12.10. udg.
 s.s. *Signe* pass. Helsingør 9.10. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Sigrid* ank. Kotka 9.10.
 s.s. *Sigrun* afg. Antwerpen 16.10. til Kbhvn.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Grangemouth 13.10.
 s.s. *Skagen* pass. Skagen 19.10.
 s.s. *Skagerak* pass. Skagen 9.10.
 s.s. *Skandia* pass. Florris 18.10.
 s.s. *Skjold* afg. Tallinn 18.10. til Riga.
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 16.10.
 s.s. *Slejpner* ank. Kbhvn. 17.10.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. London 13.9.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Quebec 25.9.
 s.s. *Sophie* afg. Kemi 11.10.
 s.s. *Stadion II* afg. Skien 18.10. til Kolding.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Finisterre 14.10. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Stella* ank. St. Louis du Rh. 18.10.
 m.s. *Stensby* pass. Panama 16.6. til Vancouver.
 s.s. *Stjerneborg* afg. Moji 6.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Garston 13.10.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. London 8.10.
 s.s. *Svanhild* afg. Newcastle 5.10. til Boston.
 s.s. *Svanholm* ank. Kbhvn. 15.10.
 s.s. *Svava* ank. Antwerpen 19.10.
 s.s. *Svend Pii* pass. Kbhvn. 10.10.
 s.s. *Soborg* ank. Hull 15.10.

T

s.s. *Taarholm* i Dok i Helsingør.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Geraldton 7.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Pedro 3.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. London 19.10.
 s.s. *Tekla* pass. Spurn Hd. 6.10. p. R. t. Aalborg.
 s.s. *Tennessee* ank. Galveston 16.10.
 m.s. *Thyra S.* ank. Gravesend 15.10.
 s.s. *Tomsk* afg. Oran 16.10. til Alexandria.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Suez 18.10. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Saxkøbing 19.10.
 s.s. *Tove* ank. London 6.10.
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. Baltimore 14.10.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Methil 18.10. til Bogense.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 19.10. til Stettin.
 s.s. *Transporter* ank. Odense 8.10.
 s.s. *Tula* forv. afg. Arzew 19.10. til Sunderland.
 m.s. *Tunis* afg. Catania 19.10. til Syracus.
 m.s. *Tureby* ank. La Plata 18.10.

U

s.s. *Uffe* ank. Kbhvn. 17.10.
 s.s. *Ulla* pass. Equator 16.10.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Ghent 14.10.
 s.s. *Uranienborg* ank. Geelong 12.10.

V

s.s. *Valborg* ank. Sunderland 4.10.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Methil 17.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Skagen 14.10. vestg.
 s.s. *Viborg* ank. Nice 15.10.
 s.s. *Viola* afg. Alexandria 8.10. til Jaffa.
 s.s. *Virginia* afg. Neufahrwasser 20.9. til San Nicolas.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Geraldton 7.10.
 s.s. *Willh. Colding* pass. Helsingør 15.10. sydg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 16.10.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 18.10.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Kbhvn. 14.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

**ARBEJDSGIVERE
OG FUNKTIONÆRER**er lige interesserede i Indførelsen af
en betryggende forsikringsmæssig Pen-
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7808


**Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter**

 Indehavere
SØLVER & SVARRER
 Norsk statsaut. Kompassrettere

 Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

 til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

 Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 38
STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH»

KAAS & SØRENSEN
INDEHAVER**G. E. OLSEN**
 Bunkerkul
 Kul, Koks, Brænde
 Briketter

 Skibsklarering
 Kommission

HELINGØR
 Havnegade og
 nordre Havnearm
 Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

VINKE & CO.
 Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

 Telegrams:
 Vinkeco **ROTTERDAH** Telephone:
 24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

DET FORENEDE FÆRGESELSKAB
 Kontor
 Nordre Toldbod
 København K.
 Telefoner Central
 45 62 & 10582

 anbefaler sig med
MOTORBAADE
 til Proviant, Stores, Færge samt
 Trosseføring, overalt i Havnen
 og paa Rheden.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. %
SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

 YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
 og MÖLLERSVIK & HIMANGO

 Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
 og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN %
 SKIBSMÆGLERE
 SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
 KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Sinclair
»OPALINE« og »UNEX«
Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARITIME
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE
PAA FJERDE AAR

BRUG KUN
»SINCLAIR«
SMØREOLIER

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS
VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

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

DAMPSKIBSELSKABET
PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

Hellerup Kulimport A/S

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

Den originale Gave

med det **nationale**
eller **personlige Præg!**

Skoleskibet Danmark

Haandmalet paa Porcelain



Kode-Nr.	835	833	838	834	836
Pris Kr.	15.00	23.00	7.00	25.00	18.00
Højde cm	12	25	6	18	18



← m/s Kronprins Olav

m/s Erria ⇒

Haandmalede paa Porcelain

Højde cm	Kode Nr.	Pris Kr.
12	890	12.00
16	890	18.00
20	890	25.00

Vasens Diameter omtrentlig = Højden

Ethvert andet Skib

leveres ogsaa haandmalet paa disse
Porcelainsgenstande

Tillæg for eget Valg af Skib Kr. 2.00

Inskription Kr. 2.00—4.00



Ønskes andre Porcelainsgenstande eller Motiver af helt anden Art (Villa etc.) end nævnt her,
gives gerne Tilbud

— Forlang vort almindelige Gave-Katalog filsendt —

GAVE-TELEGRAM A/S AMALIEGADE 33
KØBENHAVN K

TELEFON: 13578

TELEGRAMADRESSE: GAVETELEGRAM

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 44

TORSDAG 28. OKTOBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VALUTACENTRALEN OG SKIBSINDKØBENE

Fra norsk Side har man i de sidste Dage i ret skarpe Vendinger udtalt sig om den Fremgangsmaade, som den danske Valutacentral har anvendt overfor Ønsker — fra danske Rederes Side — om Indkøb af »second hand« Tonnage fra Norge. »Valutacentralen« skriver norske Blade, »nægter de danske Købere den nødvendige Valuta. Faktisk har Danmark hermed Importforbud for Tonnage uden administrativ Forordning.«

»Danske Redere vil gerne købe Tonnage«, hedder det videre, »og mener, at Landet har store Interesser i at dets Handelsflaade ikke gaar yderligere tilbage. Men Valutacentralen har aabenbart et andet Syn herpaa.

Overfor Norge kommer det specielle Forhold i Betragtning, at norske Redere hvert Aar bygger for Millioner i Danmark. Det hænder ogsaa, at norske Redere køber second hand Skibe i Danmark.

Forholdet er egnet til at skabe unødigt Irritation og kan let komme til at skade ellers berettigede Interesser i Forretningsforbindelsen mellem de to Lande.«

Overfor disse berettigede Indvendinger vil det være paa sin Plads først at nævne, at Norge ikke er det eneste Land, hvorfra Valutacentralen har nægtet Indkøb af ældre Skibe. Det er blevet nægtet danske Redere saa temmelig konsekvent i det mindste i Aar, — foruden Norge har man talrige Eksempler fra England, Sverige og flere Lande.

Det er — i Tider som disse — ikke til at undres over, at Nordmændene bliver irriteret over dette Forhold. Det giver sig ogsaa det for os beklagelige Udtryk, at Norge i stigende Grad søger til bl. a. svenske Værfter. Det siges nu saa flot, at danske Skibsværfter har fuldt op at bestille, men flere af de norske Bestillinger har været paa saa langt Sigt, bl. a. til Levering i 1939, at danske Værfter godt kunde have effektueret dem. Og det er en meget farlig Tendens, som Valutacentralen forhaabentlig faar Øjnene op for, inden det bliver for sent. Det er yderst uheldigt, at vi giver Nordmændene dette Vaaben i Hænde, og det maa alvorligt haabes, at der foretages de nødvendige Indsigelser mod denne fortsatte Trafik fra Valutacentralens Side. Hidtil har det nemlig set ud, som om man paa dette Punkt gik videre i Stedet for det modsatte; i Fjor kunde der dog skaffes Valuta til Indkøb af ældre Skibe fra Udlandet, men i Aar synes det at have været Nægtelse over en Bank. At man i Norge er særlig følsom her overfor, i Betragtning af de store norske Køb og de store norske Skibsbestillinger i Danmark, er ganske naturligt.

Imidlertid synes det, som om man fra dansk Skibsfarts Side har taget Initiativet til en Ændring i det bestaaende Forhold, og der skal være Tegn paa, at man er ved at komme ind i den rigtige Gænge, saaledes at disse beklagelige Forhold i Fremtiden kan undgaas. Man er fra dansk Skibsfarts Side fuldt klar over, i hvor høj Grad den norske Skibsfart har gjort sine Bestillinger i Danmark, og der er fra den danske Skibsfarts Side kun Ønske om, at der ikke skal lægges norske Sælgere saa lidt som de danske Købere Hindringer i Vejen.

Skibsreder A. P. Møller har i Dagspressen været inde paa lignende Betragtninger og skriver bl. a.:

Gunstige Indkøb eller Kontraheringer er en af de vigtigste Faktorer i Skibsfart, og man plejer at regne, at de Penge, der sættes i et Skib, koster 15 pCt. p. a., d. v. s. til Forsikring, Afskrivning og Forrentning. Som selvhjulpet Erhverv kan et Lands Skibsfart derfor erfaringsmæssigt ikke i Længden bestaa, hvis dets Udøvere er afskaaret fra at foretage deres Kontraheringer eller Skibskøb, hvor det kan gøres billigst og bedst. Dette har været dansk Skibsfarts Vilkaar i de senere Aar, og Resultatet er, som man maatte vente det. Medens andre Landes Skibsfart er gaaet stærkt frem, har dansk Skibsfart ej alene ikke været i Udvikling, men er gaaet direkte tilbage. Tonnagen er siden 1933 formindsket med ca. 46,000 Tons eller ca. 4 pCt. Samtidig er den Handelsflaade, vi har, blevet meget ældre; der har ikke været Fornyelse nok. I 1931 var Gennemsnitsalderen for danske Skibe over 500 Bruttotons 14,87 Aar, nu 16,87 Aar. Bliver det saaledes ved, vil det ikke vare længe, før vor Handelsflaade praktisk talt forsvinder.

De senere Aars økonomiske Styre har foraarsaget en Kapitalmangel, der har gjort sig gældende ogsaa paa dette Felt, men det er min Overbevisning og Erfaring, at de bestaaende Valutaforskrifter, og den Maade, paa hvilken de er administreret, har været og er en stærkt medvirkende Aarsag til dansk Skibsfarts Stagnation og Tilbagegang. Der har, netop i de senere Aar, været store og ganske specielle Muligheder for Anskaffelse af fortrinligt Materiel, ej alene til billige Priser, paa billige Rente- og Betalingsvilkaar, men ogsaa paa et yderst heldigt Tidspunkt, saa Skibene hurtigt kunde tjene sig fri. Andre Lande har benyttet sig af disse rige Muligheder; alene Norge for adskilligt hundrede Tusinde Tons. Dansk Initiativ har ligget båret og bundet; Fremgangen og Fordelen er gaaet os forbi; Stagnation og Tilbagegang er blevet vor Lod.

Valutasituationen har aldrig været og er ikke en rimelig Begrundelse herfor. Skibsfarten lager sin Fortjeneste fra Udlandet, og selv under de knappeste Valutaforhold er det kortsynet og uklogt at berøve den Muligheden for at skaffe sig Værktøj.

Efter mit Syn vil det eneste forstandige være:

1. At tilbagegive Skibsfarten dens frie Initiativ og overlade til den selv at foretage sine Anskaffelser efter bedste Skøn.
2. Derved bl. a. at bortfjerne den imod Værftsindustrien rettede Brod i Udlandet.
3. At erkende at vor vigtige Værftsindustri — som ingen naturlige Ressourcer har — er en Transitindustri, dens Indkøb Transitle, som maa kunne foretages frit efter Industriens bedste Skøn, og ikke kan indgaa i de eventuelle Handeler, der sluttet om Landets Forbrugsbehov.

Til Fortsættelse af den hidtidige Tilstand har Landet ikke Raad.

Endvidere fremkom der fra Valutacentralens Presbureau en officiel Meddelelse, hvori det bl. a. hedder:

Man skal oplyse, at der vel i 1937 er givet ganske enkelte Afslag paa Ønsker om Køb af norske Skibe, men kun i saadanne Tilfælde, hvor de vedkommende Fartøjer var over 20 Aar gamle. Endvidere skal man gøre opmærksom paa, at i Henhold til norsk Lovgivning kan intet fremmed Skib over 20 Aar indregistreres under Norges Skibstilsyn. Der bestaar altsaa ingen Forskel i de to Landes Stilling i slige Tilfælde.

Heroverfor vil det være tilstrækkeligt at pege paa den Kendsgerning, at den danske Handelsflaade er blevet forringet Aar for Aar, samtidig med at andre Landes er gaaet frem. Det kan ikke bestrides, at den danske Valutacentral har været medvirkende til denne Udvikling, og det er saa meget beklageligere, som det for hele Landet vilde have været af den største Værdi, om vi nu raadede over en betydelig Handelsflaade. Især unge Redere vil være ude af Stand til at lade bygge nye Skibe, og for dem stod kun den Vej aaben at købe ældre Tonnage. Her har Valutakontoret lagt sig i Vejen for en naturlig Udvikling, og Gang paa Gang har man faaet det Indtryk at alt foregaar efter

de mest bureaukratiske Metoder, at det er det gamle Skræmmebillede Kontoriussen, der med sin Lineal og Passer øver sit Diktatur, mens Livet gaar sin Gang og stiller sine Krav i helt anden Retning. Valutakontoret har ingen Føling med det Liv, der rører sig, det er Embedsmænd, der er uden Kendskab til de Forhold, de her skal have at gøre med, og derfor maa de Metoder, de anvender, enten blive tilfældige eller i Strid med Erhvervets berettigede Interesser. Den danske Handelsflaade er blevet sørgeligt forringet — det er Kendsgerningen, der er blevet lukket af for den unge, driftige Reders Initiativ, hvis han skal begynde paa har Bund, og Valutakontorets Metoder — i alle Tilfælde dem, der er anvendt i denne Sag — har været til direkte Skade for Landet i sin Helhed og Skibsfarten i Særdeleshed.

RESPEKT FOR OVERENSKOMSTEN!

Som vi tidligere har omtalt, har der i længere Tid Sværet yderst vanskelige Forhold for skandinaviske Skibe i amerikanske Havne, hvad Mandskabsforholdene angaar, baade for Skibe engageret i amerikansk Havn og for skandinaviske Skibe som mere lejlighedsvis anløber amerikanske Havne, som Følge af den saakaldte skandinaviske Sømandsklubs Manipulationer. Denne Organisation har søgt at lokke danske og andre Søfolk til at bryde deres Overenskomst og forlange Hyre efter de amerikanske Satser. Adskillige danske Søfolk har fulgt dette farlige Raad, skønt man fra dansk Side saavel fra Redernes som fra Sømændenes Organisationers Side har taget meget skarpt Afstand fra Klubben og dens fuldkomne anarkistiske Krav. Man har en Overenskomst, undertegnet af begge Parter, og i det Øjeblik en udenforstaaende Trediemand søger at faa den ene Part til at bryde den, er man ude i kaotiske Forhold, og der er kun én Betegnelse herfor. Det er derfor for saa vidt overflødigt nu at skride til Forhandlinger om dette Spørgsmaal. Fra danske Rederes Side kan man kun hævde det Standpunkt, at en Kontrakt er en Kontrakt, og den er frivillig underskrevet af begge Parter. Konsekvensen af de Metoder, der søges praktiseret vilde jo være den, at et dansk Skib, der anløb Havn i et Land, hvor Søfolkene Hyre var lavere end de danskes — og det er et meget betydeligt Antal Lande, det er Tilfældet med — automatisk maatte nedsætte de danske Søfolks Hyrer i Overensstemmelse med den Trafik, der søges anvendt i U. S. A.s Havne. Noget saadant har der selvfølgelig ikke været Tale om fra danske Rederes Side, — og man har med Tilfredshed konstateret, at Sømandsorganisationerne paa samme Maade som Rederne har hævdet Respekten for indgaaede Overenskomster. Hvis man vil gøre Afvigelse paa dette saare væsentlige Punkt er man ude i et Kaos, der sidst af alt vil være Søfolkene til Gavn. Respekten for de indgaaede Overenskomster maa være det fundamentale — er man først inde paa at ville ophæve den Kontrakt, man har sat sit Navn under, vil der overhovedet ingen Mulighed være for det nødvendige Samarbejde. Heldigvis forstaar alle ansvarlige Mænd indenfor de forskellige Organisationer da ogsaa dette, — det er jo ogsaa selve Alfa og Omega for deres Organisation — og man maa derfor haabe, at de anarkistiske Tendenser, som den saakaldte skandinaviske Sømandsklub i New York gaar ind for, maa prelle af overfor alle fornuftige og besindige danske Søfolk, der kender en Overenskomsts Betydning.

TRAFIK UDEN SKIBSFART

Der er i disse Dage blevet udsendt Indbydelse til den store Trafik- og Turistudstilling, som skal markere Turistforeningens 50 Aars Jubilæum paa en festlig Maade. Udstillingen skal holdes i Forum i Dagene 7.—18. April næste Aar. Der er nedsat et foreløbigt Arbejdsudvalg, og der skal nu tages fat for Alvor.

Fra Skibsfartens Side kan man dog ikke undlade at udtale sin Forundring over, at det Erhverv, der dog vel nok trods alt spiller den mest dominerende Rolle i Landets Trafik — Skibsfarten — ikke er blevet repræsenteret i dette Arbejdsudvalg. Det er ikke blot lidt uheldigt, men det ser ud, som om det ikke var helt tilfældigt. Man kan besmykke Forglemmelsen, saa meget man vil, tilbage bliver dog det uheldige Indtryk, at man indenfor visse Trafik-Virksomheder føler Lyst og Trang til at forbigaa det Erhverv, der, hvor Talen er om Danmark og Danmarks Trafik, overalt i Verden vil blive nævnt først, nemlig Skibsfarten. Det er Skibsfarten, der er Danmarks Kendetegn trafikmæssigt set, hvor man saa kommer hen paa Jordkloden, alle de øvrige Trafikmidler kommer i anden Række, og det ser derfor unægtelig højt besynderligt ud, at man ikke har tænkt herpaa, inden man skred til Udsendelse af Indbydelse og Meddelelse om Nedsættelse af Arbejdsudvalg osv. Trafik og Skibsfart hører sammen, en Trafikudstilling uden Skibsfarten vil unægtelig give et højt misvisende Billede af Danmark som Trafikland. Dette være sagt uden Fortrydelse — blot til Efterretning for dem, der har Ansvar for den lidt uheldige Forbigaaelse.

MINIMUMSFRAGTERNE

I den stadig standende Diskussion om dette Spørgsmaal er der kommet visse nye Momenter frem fra norsk Side. Iforskellige norske Blade er man saaledes gaaet videre med Drøftelse deraf og meddele — det er Indlæg fra norsk Rederside, der her er Tale om:

Det britiske Forslag til frivilligt Samarbejde indenfor Skibsfartserhvervet af 31. August i Aar er et betydningsfuldt Dokument. Schemet skal gælde til 31. December 1939 med mindre andet bestemmes efter Forlangende af 10 Delegerede. Denne helt bindende Aftale vedrører altsaa Befragtning paa River Plate, Australien, St. Lawrence og Northern Range, baade m. H. t. Fragtsatser og Ballastrejser. Slutning paa timecharter Basis kan kun foretages paa Betingelse af, at Timechartererne gaar ind paa at overholde Minimumsraterne og andre fastlagte Vilkaar, Anvendelse af godkendte Certifikater m. v. De meget skarpe Straffebestemmelser om Erlægelse af Mulkt maa studeres nøje. Alle Afgørelser sker i den britiske Administrationskomité — sammensat for de forskellige Distrikter i England. En Voldgiftsinstitution bestaar kun af britiske Medlemmer. Alt reguleres fra London uden Deltagelse fra andre Landes Side.

Spørgsmaalet om at slutte sig til en saadan Plan kan blive aktuelt praktisk talt naarsomhelst, i Særdeleshed i det Tilfælde Fragtmarkedet bliver svagere. Det ganske enkle Spørgsmaal melder sig: Hvad vil Konsekvenserne blive for vor Skibsfart, om man slutter sig til en saadan Plan? Det er klart, at vi i saa Fald praktisk talt vil blive sat udenfor i de omhandlede Trades, idet Befragterne ved Indførelse af Minimumsfragter først tager deres Lands Skibe. Kun naar de trænger til anden Tonnage, vil vi muligvis faa en lille Chance, men vi risikerer at blive overflødige i disse Farvande. Naar vi heller ikke kan regne med Timecharter paa de fastlagte Vilkaar, er det klart, at Tilslutning til en saadan Plan indeholder den største Risiko for vor Eksistens i den internationale Transport til Søs. Dette kan ingen, som sætter sig ind i Sagen, være blind for, hvorfor Spørgsmaalet er yderst vigtigt. Dertil kommer, at Tvang fører til Modforholdsregler. Skal Befragterne tvinges til at betale sejlbare Fragter selv for mindre konkurrencedygtig Tonnage, vil de inden længe være interesseret i at bygge deres egne Skibe. En saadan Politik vil blive støttet af Skibsbygningsindustrien og maaske af Myndighederne. Det har vi ingen Interesse af. Vi kan kun opretholde vor Skibs-

fart under frie Transportforhold med den Dygtighed, som vort Søfarts-Erhverv er naaet frem til.

Hvad kan der gøres for at forebygge en Ulykke for Nationen som Tilslutning til en saadan Plan vil medføre?

Det er for det første meningsløst at lade sig diktere Vilkaar som man ikke har haft Anledning til at øve nogen som helst Indflydelse paa. Det er rimeligt, ja nødvendigt at sige, at under disse Forhold maa vi staa helt frit og holde os udenfor en saadan international Fragtregulering. Den Risiko maa vi tage. Vil man ikke give os Anledning til at gøre Bestemmelserne brugbare for os og ligeledes give os Lejlighed til at øve Indflydelse paa den daglige Ledelse, kan man ikke vente, at vi gaar med til en for os umulig Plan.

Endvidere maatte man være helt sikker paa, at alle andre Landes Redere gaar med til en fælles Plan. Gör de ikke det, maa vi ogsaa af den Grund staa helt frit. Et Samarbejde mellem de Lande, der ikke slutter sig til Planen burde etableres. Det vil øve en heldig Indflydelse paa en saadan Plans Gennemførelse.

Med disse Forhold for Øje maa vi selv tænke paa Forholdsregler til Beskyttelse under en kommende Depression. Det mest praktiske og nærliggende er at beskytte vore Skibe ved at faa ordnet en national Oplægningsforsikringskasse, hvorfra Skibene kan faa en rimelig Godtgørelse, hvis de maa lægge op. Opkræves f. Eks. 1 Krone pr. Bruttoton pr. Aar vil man om faa Aar have et fast Grundlag for en saadan Erstatningskasse. Dermed er man selv Herre over Midlerne som anvendes nationalt. At sælge sin Frihed uden at faa noget igen kan den norske Skibsfart ikke indlade sig paa i nogen Trade, allermindst i Trælastfarten.

Hver eneste Reder maa tage Stilling til Forslaget. Det gælder den enkeltes Eksistens. Ansvar for denne Sags Behandling hviler helt paa Rederne. Myndighederne holder sig klogeligt udenfor. Det er Rederne selv, som har Ordet og Afgørelsen.

Selv om der er meget i den norske Reders Udtalelser, der vil finde Tilslutning indenfor dansk Skibsfart, saa maa man dog ikke glemme, at de indførte Minimumsfragter paa et givet Tidspunkt, da Skibsfarten var nede i en Bølgedal og Fragterne kun tabbringende, har været i høj Grad medvirkende til at hæve Raterne og formindskede Redernes Tab, og det maa derfor antages, at de danske Redere, naar de engang faar den engelske Plan forelagt, ganske nøgternt vil gaa den igennem og derefter tage Stilling til den.

ØSTASIEN OG SKIBSFARTEN

For blot nogle Uger siden stod Østasien som Midtpunkt i Europas Industrieksport og øvrige Eksport; Skibsfartens Forbindelse med Østasien var saa intim og omfattende som tænkes kan, og i selve dens Status spiller Kina og Japan en afgjort betydelig Rolle. I Dag har Krigen i Østen lammet hele denne Eksport. Handel og Skibsfart dertil foregaar — hvis den i meget sjældne Tilfælde foregaar — saa tilfældigt og er forbundet med saa mange Farer og Besværligheder, at disse Fredens Erhverv der som oftest ophæver sig selv.

Selve Havnebyerne føler vel nok haardst Slaget; her er Sædet for nogle af de ældste japanske og kinesiske Forretninger med internationale Forbindelser. Ikke blot er den øjeblikkelige løbende Forretning død, men der staar Aartiens haarde Pionerbejde og Slid paa Spil. Man har ganske vist altid været forberedt paa Uroligheder derude, og alligevel er Handelen og dermed Skibsfarten gaaet fri, men denne Gang er det anderledes. Alle Kinaekspertser ser Fremtiden i Møde med Bekymring.

Det er kun faa Meddelelser af Interesse for Skibsfarten, der indløber derudefra. En længere samlet Redegørelse er imidlertid bragt til Veje af det tyske Organ

»Der Schiffsfrachtendienst« og det indeholder adskillige Oplysninger, der har videre Interesse.

Bortset fra Handelen paa Straits Settlement Havnene og Manilla er næsten hele det øvrige Østen for Tiden afskaaret fra at betyde noget som Handelsfaktor. Hvad er Hongkong uden det kinesiske Bagland og de sydkinesiske Havnepladser? Hvad er de nordkinesiske Havnebyer Tsingtau og Tientsin uden det urørte og langt ind i det Indre rækkende Jernbanenet? Byer som Kanton, Hankow, Pukow, Chefoo osv., der indtil fornylig gav den internationale Industri Millionordrer paa Waggoner, Skinner, Brobygnings- og Havneanlæg osv., er med et Slag sat ud af Spillet; hele Kina er slettet af »Verdenshandelskortet« for Øjeblikket. De annullerede Ordre indenfor Exportindustrien vokser daglig osv. Rederierne rundt i Verden ser sig pludselig fra en Tonnagemangel hensat til en Tonnageoverflod og selv om selve Fragterne er steget aldrig saa meget, er det dog generelt Tilbagegang. Tonnage, der Maaneder frem i Tiden var reserveret, frigives nu pludselig, og ingen kan sige, om disse gamle Ordre nogensinde kommer til praktisk Udførelse.

Hvorledes er nu Situationen for Skibsfarten, for den enkelte Reder? Han har naturligvis i første Række sin Opmærksomhed henvendt paa de Godsmængder, der nok naaede Shanghai rettidig, men dog ikke tilstrækkelig tidligt til at kunne blive transporteret videre. Ganske vist ophører i de fleste Tilfælde jo Risikoen for Rederen da, men tilbage bliver den moralske Interesse for hvordan det skal gaa denne Ladning, der lige naaede at komme i Land. Men der er selvfølgelig ligesaa mange, der ikke naaede det, og som har faaet en eventyrlig Skæbne i mange Tilfælde. Ved Levering for egen Regning eller til egne Filialer er denne Interesse selvfølgelig særlig stor. Forsaa vidt Last eller Skib ikke direkte er blevet beskadiget ved Krigshandlinger kan man gaa ud fra, at Godset kan blive bragt i Last rum i Havne under forholdsvis sikre Forhold. I mange Tilfælde er man dog fuldstændig i det uvisse med, hvordan det skal gaa med disse Varer, især da det er svært at komme hen til Lagerrummene i Kineser-kvartererne.

Den første 3—4 Ugers Lagerrumsforsikring er forlængst udløbet og kan selv ikke med de højeste Præmier fornyes. Og da Transporten fra og til Shanghai er helt eller delvis stoppet, kan der heller ikke blive Tale om at transportere Varerne videre.

De Varemængder der, paa det Tidspunkt da de krigerske Handlinger tog fat, befandt sig paa Havet under Vejs til Shanghai eller andre Byer er for Størstedelens Vedkommende telegrafisk blevet dirigeret andet Sted hen. Disse Varer er dels bragt i Land i Hongkong, Manilla eller Singapore. I Hongkong er disse store Laster blevet anbragt i Lagerrum eller særligt egnede Pladser, eller ogsaa i Lægtene eller lignende Skibe. Hvor de er blevet oplagret mangler der i Reglen nærmere Oplysninger om. Men da der om noget Sted er Brug for en Forsikring her, haabes det i de respektive Lande, at disse Rapporter snart vil indløbe. Heller ikke de nærmere Omkostninger, der er forbundet med at opnaa disse Lagerrum osv., ved man noget om, men saa meget kan man dog paa Forhaand gaa ud fra, at de er blevet meget betydeligt forhøjede. Havde man nøje Besked, vilde mange maaske have foretrukket at faa Varerne hjem. De da opstaaede Fragtbelastninger for Tilbagetransporten af Varer vilde sikkert komme til at betyde en ringe Del mod de Bank-, Lager- og Forsikringsudgifter, der nu ganske ekstraordinært opstaaer. Men det er meget vanskeligt at opstille Teorien her, og det sværeste er at opnaa de nødvendige Oplysninger, hvorefter man skal handle. Havnen i Hongkong f. Eks. er allerede forlængst fyldt med Shanghai-gods, og mere og mere kommer, mens kun en Del deraf gaar videre.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i September Maaned 1937. samt Antallet af udgaaede Skibe:

Nationalitet:	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Med Ladning	I Ballast
U. S. A.	14	49,995	12	1
Belgien	1	4,398	—	1
Brasilien	3	12,754	3	—
Kina	1	1,901	—	—
Danzig	2	705	2	—
Danmark	18	36,841	12	7
Tyskland	339	447,883	302	48
Estland	3	2,279	3	—
Finland	17	25,147	12	4
Frankrig	59	86,200	56	3
Grækenland	50	117,530	33	11
Storbritannien ..	173	305,674	143	34
Italien	37	109,254	35	1
Jugoslavien	7	19,203	6	—
Japan	7	33,177	5	1
Lettland	5	8,273	1	6
Litauen	4	818	4	—
Nederlandene ..	310	370,968	220	55
Norge	55	102,908	44	15
Panama	5	18,158	2	2
Polen	5	3,052	4	1
Portugal	6	9,394	5	1
Rumænien	1	1,906	—	1
Rusland	8	12,816	7	2
Island	2	952	1	1
Sverige	56	61,635	42	11
Ialt	1,188	1,843,831	954	206

Ialt afgaaet: 1,160 Skibe.

Dansk Søfart paa Sydafrika

I Aarene 1932—36 har følgende Antal danske Skibe anløbet Havnene Cape Town, Durban og Port Elizabeth:

	Cape Town	Durban	Port Elizabeth
1932	1	—	—
1933	2	3	2
1934	5	1	3
1935	9	8	3
1936	11	18	1
Ialt i 5 Aar ..	28	30	9

Med Hensyn til East London har det været vanskeligt at skaffe Oplysninger, men der synes ikke at være Tale om Anløb af nogen Betydning af danske Skibe. Det meddeles iøvrigt, at Havneforholdene i East London er blevet overordentlig forbedret i Lobet af det sidste Aar, og at italienske Passagerskibe er gaaet op ad Buffalo-Floden med Fragt og Passagerer.

Til Walvis Bay og Luderitz Bay er der ikke i de 5 Aar ankommet noget dansk Skib.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»L'Atlantique« endelig ophugget

I Januar 1934 blev den franske Luksusdamper »L'Atlantique« ødelagt ved en den Gang meget omtalt Brand. Dette i 1931 byggede Skib havde en Værdi af 3 Mill. Pund Sterling, og efter en meget langvarig Proces blev det slæbt til Glasgow, hvor Ophugningen nu er endelig afsluttet. Der blev indvundet 30,000 Tons Materiale af 80 forskellige Metaller og deriblandt enkelte, man ikke tidligere havde anvendt til Skibsbygning i Storbritannien. En Del af Materialet var saa godt, at det straks kan anvendes til Nybygninger.

Isbryderflaaden

Statens Isbrydningsmateriale vil i den kommende Vinter bestaa af 7 Isbrydere, nemlig »Storebjørn«, 5000 HK, »Isbjørn«, 2500 HK, »Lillebjørn« 1560 HK, og man vil som tidligere Aar faa stillet D.F.D.S.s Isbryder »Bryderen«, 1400 HK, til Disposition, samt de 3 Statsbaneskibe »Tyr« og »Thor«, hver med 800 HK, og »Valdemar«, 575 HK.

Blandt de øvrige Isbrydere har Københavns Havnevesen »Væderen«, og de store Provinshavne har efterhaanden anskaffet store, ret kraftige Bugser- og Isbryderfartøjer. Aalborg har »Frem«, 260 HK, Randers »Bjrn«, 450 HK, Aarhus »Hermes«, 500 HK, Odense »Sct. Knud«, 500 HK, og Nykøbing F. »Mester«, 230 HK.

Sømandsmissionen aabner en Station i Danzig

Søndag den 10. Oktober aabnede Dansk Sømandsmission sin nye Station i Neufahrwasser (Danzig) ved en Højtidelighed, hvor bl. a. Konsul West og Fruc, den svenske

Dansk Søfarts Erhvervsmuligheder i Levanten

Gesandtskabet i Cairo har indberettet følgende Enkelt- heder angaaende dansk Besejling af ægyptiske Havnebyer siden 1ste Januar 1937:

I. »Liste officielle publiée dans le Journal du Commerce et de la Marine, jusqu'au 31 juillet 1937, 46 bateaux avec poids 52.646 tonnes.« *Alexandria*.

Den midlertidige Konsulatsbestyrer tilføjer: »Depuis cette date jusqu'à ce jour (24/9-1937), 7 capitaines de bateaux danois arrivés dans ce port se sont présentés à la chancellerie de ce consulat.«

II. Konsul Brotch, *Port Said*, har opgivet følgende: — — and now append particulars of the numbers of Danish steamers which arrived at Port Said during the period from 1st of January 1937 to 31st August:—

	Vessels which made the transit of the Suez Canal	Vessels which called at Port Said but did not transit the canal
1.1.37—31.3.37	37	7
1.4.37—30.6.37	41	3
1.7.37—31.8.37	16	—

III. For Suez' Vedkommende stiller Forholdene sig nogenlunde tilsvarende til Port Said.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i September 1937

I September ankom til Rotterdam 812 Skibe (September 1936: 720 Skibe) med Ladninger og afgik 781 Skibe (September 1936: 620 Skibe) med udgaaende Ladninger. Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Sept. 1937	Sept. 1936
Erts	109	93
Korn	118	66
Trælast	50	42
Jordolie	33	19
Kul	40	30
Andre Ladninger	57	81

Ialt ankom med mindre Liniebaade 298 (260) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i September 1936) og med større Liniebaade 107 (129). Yderligere ankom 407 (331) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 303 (267) mindre Liniebaade, 89 (89) større Liniebaade og 389 (264) Trampskibe, heraf 240 (161) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 40 (39) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 18 (17) Skibe til Rotterdam og 43 (32) Skibe til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg er steget til 33,40 pCt. (31,94 pCt.), medens Antwerpens Andel er faldet til 31,51 pCt. (32,21 pCt.), og Hamborgs Andel til 30,48 pCt. (32,28 pCt.).

Sømandspræst, Rejsesekretær, Kapl. A. Hansen og Lederen af Stationen, Assistent Aage Rasmussen, var til Stede, mens Dir. Giersing havde sendt en smuk Hilsen til Festen. Huset i Weichselstrasse 17, som Sømandsmissionen har overtaget, ligger med Facaden ud til Havnekanalen, hvor alle Skibene passerer for Ind- og Udgaaende.

D. F. D. S.s »Gorm« paa Grund

D.F.D.S. Damper »Gorm« er Torsdag ved Midnatstid grundslødt ca. 2 Sømil fra Hastens Grunds Lysbøje Nord for Sjællands Odde. Skibet er forsats af haard sydlig Strøm i taaget Vejr. En foreløbig Undersøgelse har vist, at »Gorm« ikke er læk. Svitser tilkaldtes.

Sir Joseph Isherwood død

Den verdenskendte Skibskonstruktør, Sir Joseph Isherwood, er afgaaet ved Døden, 67 Aar gammel.

Han har gjort en Række Opfindelser, som har haft en revolutionerende Indflydelse paa den moderne Skibsfart. Den mest kendte af disse Opfindelser er Langspant-Konstruktionen, som nu anvendes i hele Verden ved Bygningen af Tankskibe. Sir Joseph havde for ganske kort Tid siden aflagt Besøg i Danmark, idet han var til Stede ved en Stabelafsløning i Odense.

Gøtaverken

Aktiebolaget »Gøtaverken« har udsendt Regnskabet for Aaret 1. Juli 1936—30. Juni 1937, der viser, at Omsætningen har været 44,81 Mill. Kr. mod 33,43 Mill. Kr. forrige Aar. Omsætningen er Rekord. Den forud højeste Omsætning var for 1930—31 og androg 42,88 Mill. Kr.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Situationen paa Fragtmarkedet er stadig uafklaret. Varemarkederne er fortsat ustabile med kun faa Købere, og man kan derfor ikke se bort fra den Mulighed, at Fragtmarkedet kan blive yderligere afsvækket, og Faren herfor synes at være størst for prompte Positioner. Paa flere Markeder findes faktisk en hel Del prompt Tonnage, som det er vanskeligt at placere, og Ugen har derfor opvist yderligere Nedgang i Raterne. Paa den anden Side synes Rederne at være meget reserverede hvad angaar »forward positions«, og kun ganske enkelte Forretninger har fundet Sted for Positioner efter December.

Den forløbne Uge har været én af de mest forretningsløse i lange Tider, og en detailleret Gennemgang af de enkelte Markeder vil kun være en Gentagelse af vor sidste Beretning. Vi vil derfor nøjes med at kaste et Blik paa enkelte af de vigtigste Markeder, og af disse fortjener River Plate Markedet naturligvis Førstepladsen. Kornpriserne ligger noget mere stabile, men denne Omstændighed har tilsyneladende ikke haft den ringeste Indvirkning paa Efterspørgslen. Fragtmarkedet har hele Ugen igennem ligget svagt, og det har været overordentlig vanskeligt at placere Tonnagen. Disse Vanskeligheder er øgedes yderligere ved, at en Række Baade i den forløbne Uge er kommet til River Plate Markedet og har mistet deres Annuleringsdato, hvorved »spot« Tonnage pludselig optraadte i større Mængder, hvilket naturligvis ikke har haft nogen gunstig Indflydelse paa Markedet, der allerede i Forvejen ligger svagt. I Ugens allersidste Dage synes Tønen dog at blive mere tillidsfuld. Grunden her til maa antagelig søges deri, at en Række Redere, hovedsagelig engelske og græske, hvis Hovedinteresse ligger i River Plate Markedet, har sluttet sig sammen om en uofficiel Minimumsplan, i Følge hvilken de er enige om ikke at acceptere lavere end 30/- fra n. a. San Lorenzo til p.p.U.K./Amsterdam, iøvrigt med den officielle Minimumplans Tillæg og Reduktioner. Denne Aftale vil utvivlsomt faa Betydning for ny Høstpositioner, idet den lægger en vis Bremse paa eventuelle Udslag af Redernervositet, men for de Baade, der er disponible i Plate November/December, vil Virkningen antagelig vise sig at være mere problematisk, idet det for disse Positioner hovedsagelig drejer sig om, hvorvidt der i det hele taget er tilstrækkelig Last til Afskivning, og selvom dette, hvad man mener er Tilfældet, idet der skal være ca. 2 Millioner Tons Majs disponibel, saa er Efterspørgslen i de europæiske Lande, der er de største Majs-Importører, nemlig Tyskland og England, i Øjeblikket kun ringe, og man kan derfor ikke se bort fra den Mulighed, at enkelte af disse Baade kan komme ud for Ophold i River Plate. Til Slut skal vi nævne et Par Rater. Der blev i Tirsdags sluttet 8.000 Tonner Bahia Blanca/Rotterdam 10/20. November til 28/6d., og en anden 8.000 Tonner sluttet for Januar/Februar Lastning fra n.a. San Lorenzo til p.p.U.K., 30/-.

I Overensstemmelse med River Plate Markedet har

de andre Kornmarkeder ogsaa vist Svaghedstendenser. Montreal-Raten er nede i 4/3 pr. qr., Gulfen indikerer 5/3d., og Australie-Markedet, der i Begyndelsen paa Ugen sluttede til 15/6d. over Minimalraten, vil nu kun betale en Præmie af 12/6d. Sydafrika tog Tonnage for Durban Lastning til 32/ og indikerer 26/6d. fra Cape Town til U.K. Continent.

De øvrige oversøiske Markeder ligger naturligvis ogsaa svagere. En Undtagelse synes Scrap-Markedet fra Northern Range til Europa at danne. Efter en temmelig lang Periode af relativ Stillestand er dette Marked vaagnet op til nyt Liv. Der er sluttet ikke saa faa Baade til Gdynia til 28/6d. fra prompte til Januar Positioner. Sukker fra Cuba noterer 26/6d. à 27/6d. for stor Tonnage til U.K.-Continent.

De til Stillehavet grænsende Markeder er meget lidt aktive. British Columbia/U.K. var en Overgang nede i 38/6d., men Befragterne er nu villige til at betale 40/-.

Soyabønne-Markedet sluttede sidst til 45/-, men det er tvivlsomt, om denne Rate kan gentages i Dag. Ris fra Saigon til Frankrig har ikke taget Tramp-Tonnage i næsten en Maaned. Raten noteres nominelt i 47/6d. Der har fundet livlig Forretning Sted i Sukker fra Philippinerne til U.S.N.H. Der er sluttet 8 à 10 Baade til £10.50 for Positioner fra December til Marts, og Befragterne vil tage yderligere Tonnage til denne Rate helt hen til Juni. Det menes, at Grunden til denne pludselig Aktivitet er Uoverensstemmelse mellem de regulære Linier, der hidtil har taget Størstedelen af disse Laster, og Afskiberne med Hensyn til de Rater, der skal betales for den ny Høst, og Afskiberne har derfor foretrukket at dække sig med Tramp Tonnage, der tilsyneladende har kunnet faas billigere, end hvad Linierne forlangte.

De indiske Markeder er uden større Betydning. Der noteres forskellige tentative Ordre, men kun lidt positiv Forretning har fundet Sted. Erts Vizagapatam/Continentet sluttet til 35/-, hvilket er en Nedgang paa 3/- fra sidste Slutning.

Heller ikke i vore europæiske Farvande har der fundet Begivenheder Sted, der paakalder særlig Interesse. De udgaaende Kulmarkeder ligger svage. Middelhavet er ret svingende, men man kan af og til være heldig at finde en god Fragt.

Trælastmarkederne ebber ud i Stillehed, og den ventede Slutspurt har endnu ikke vist sig.

Der er stadig en Del Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis, men i Mødsætning til Forholdet for 6 à 8 Uger siden, synes Befragterne nu kun at interessere sig for Tonnage for Trips eller meget korte Perioder. Forretningernes Antal har været begrænset. De enkelte Afslutninger, der har fundet Sted, har dog betalt relativt gode Rater. Der sluttet bl. a. 6500 Tons Diesel, delivery U.S.N.H. trips across redelivery U.K.-Continent \$4.25. 4000 Tons Damper Levering Gulfen, Tilbagelevering Continentel, trip across, \$4.20.

Bunden naaedes i 1932—33 med 21,10 Mill. Kr., men siden er det stadig gaaet opad. Til Disposition er der et Overskud paa 2,160,000 Kr., hvoraf 792,000 Kr. benyttes til 8 Procent uforandret Udbytte. Endvidere foreslaas overført fra Selskabets Understøttelsesfond 1 Mill. Kr. til en Stiftelse under Navnet »Gotaverkens Arbejderes Understøttelses- og Pensionsstiftelse«, samt at der dertil yderligere overføres 200,000 Kr. af Aarets Overskud. Efter forskellige Henlæggelser bliver der til Rest 717,000 Kr. at overføre til nyt Regnskab.

Aalborg Værft udvider

Aalborg Værft har afholdt Generalforsamling og vedtaget at udvide Aktiekapitalen med 500.000 Kr., hvorefter

den vil være paa 1 Million Kr., og Bestyrelsen fik Bemyndigelse til en senere Udvidelse med yderligere 500.000 Kr.

Lærebog i Navigation

»Lærebog i Navigation II«, udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart til Brug ved Navigationskolerne og udarbejdet af Medlem af Navigations-Eksamenskommissionen, Kaptajn H. A. Gulddammer under Medvirken af Navigationskolebestyrer L. A. Møller og Navigationslærer E. K. Strubberg, er udkommet i disse Dage i smukt Udstyr. Bogen indeholder det Pensum i Navigation, som kræves til Skibsførereksamen udover Styrmandsksamens Pensum.

Bogen er saa vidt muligt skrevet som en Fortsættelse

af »Lærebog i Navigation I«, og der henvises da ogsaa ofte i Teksten til denne Bog.

De forskellige Afsnit, der behandles, er Deviation, Planeterne og Maanen, Tekniske Navigeringsmidler — herunder Gyroskopkompasset, Ekkoloddet og Radioplejeapparatet, og Bogens Indhold er naturligvis ført à jour, saaledes at det sidste nye paa de forskellige tekniske Felter er taget med. Den anbefaler sig selv.

Græsk Styrmand i russisk Fængsel

Den græske Dampner »Matronna« kom for faa Dage siden til Esbjerg fra Batum med en Ladning Foderstoffer. Kaptajnen fik Meddelelse fra Batum om, at hans Styrmand, som han havde maattet efterlade dér, var blevet idømt 3 Maaneders Fængsel, fordi han havde irttesat Lastningsarbejderne for sløset Arbejde. Han var derefter sammen med Kaptajnen kaldt til Møde paa et Mæglerkontor, og her blev Styrmanden taget ind i et andet Værelse. Siden saa Kaptajnen intet til sin Styrmand. Det meddeles nu, at Styrmanden var anklaget for Propaganda mod Sovjetrusland, og at samtlige Skibets Arbejdere havde vidnet imod ham. De græske Myndigheder har nu sat sig i Bevægelse i Anledning af denne højst mærkelige Sag.

Polens Kuleksport i September Maaned 1937

De fra Polen i September Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	i 1000 Tons
Østrig	76
Ungarn	1
Czekoslovakiet	4
Sverige	265
Norge	31
Danmark	29
Island	4
Finland	38
Lolland	15
Frankrig	138
Belgien	69
Holland	20
Schweiz	10
Italien	112
Grækenland	13
Malta	2
Algier	10
Ægypten	2
Argentina	7
Bunkerkul	110
Ialt	946
Danzig	38
Ialt	984

Tyrkisk Forlis ved Bosperus

I Strædet ved Bosporus blev den tyrkiske Fragtdampner »Ordu« Fredag under en Vendemanøvre grebet af Strømmen og ført over mod den tyrkiske Krydser »Hamidiye«. »Ordu« sank i Løbet af 5 Minutter. 15 Mand af Besætningen blev reddet, to druknede.

Sejladser i spanske Farvande

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler: I Forbindelse med den under 20. d. M. udsendte Meddelelse vedrørende den spanske Nationalistregeringens Blokade af spanske Havne, der er i Valencia-Regeringens Magt, meddeles, at udfor spanske Havne, hvor Blokade er etableret, vil alle »røde« Varer, der er taget i Farvande, som er i Valencia-Regeringens Magt, blive konfiskeret og erklæret for god Prisc i Tilfælde af, at det er Krigskontrabande: Skibet vil ligeledes blive konfiskeret og Besætningen gjort ansvarlig.

Ulykke i Gøteborgs Havn

En mærkelig Ulykke er sket i Gøteborgs Havn. Hallandsdamperen »Hansa« skulde fra Pakhuskajen over til Gøtaverken. Den blev hjulpet ud af Motorbaaden »Ruben«, men da »Hansa« var kommet fra Kaj, satte den Fart paa, før »Ruben« fik Trossen kastet. Resultatet var, at Motorbaaden blev trukket baglæns med og halet under Vand. Føreren blev reddet, men hans Medhjælper, en ung Sømand, Gustav Olsson, druknede i Løbet af faa Sekunder, og Øjensvidnernes Forklaringer er derfor ikke sikre. Hvorvidt der er begaaet en Fejl om Bord

paa »Hansa«, eller Trossen paa en eller anden Maade er kommet til at sidde for fast paa »Ruben«, vil først blive opklaret ved Søforhørene.

Modernisering af Bornholmsbaaden »Frem«

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har antaget et Tilbud fra B. & W. om en Ombygning af Selskabets Motorskib »Frem«, der i 1924 byggedes til indenrigs Passagerfart. Ombygningen, der vil koste ca. 300,000 Kr., vil bestaa i, at Skibet forlænges 20 Fod, hvorved opnaas et større Lastdæk med Plads til flere Biler, en Forøgelse af Antallet af Køjer paa Kamre i 1. Klasse med ialt 20 og en væsentlig Forbedring af 3. Klasse. Spisesalonen bliver ombygget, saa den faar Siddeplads til 58 Passagerer mod nu kun 26, og Rygesalonen udvides tilsvarende, saa der bliver Plads til 45 Passagerer mod 24. Der sker desuden en Modernisering af Ventilationen, hvorefter der bliver Indblæsning af varm eller kold Luft i alle Kamre, hvorved opnaas passende Temperatur. Ombygningen skal paabegyndes mellem Jul og Nytaar og ventes at være færdig i April—Maj næste Aar.

Minimums-Hyrer i U. S. A.s Handelsflaade

Søfartskommissionen har som et Forsøg paa at løse Arbejdervanskelighederne for den amerikanske Handelsflaade fastsat Minimumslønninger paa Skibe, der tilhører Linier, som Regeringen yder Statstilskud. Ordningen omfatter 155 af ca. 400 Skibe. De nye Lønskalaer, der træder i Kraft den 1. November, er omtrent de samme, som nu gælder paa Vestkysten som Resultat af Overenskomster mellem Arbejdernes Fagforeninger og Rederne.

Fra »Sovac«s Søsætning

Vacuum Oil's »Sovac«, hvis Søsætning fra Odense Staal-skibsværft vi tidligere har omtalt, regnes blandt Sagkyndige for at være Mønstreret paa et Olie-Tankskib. Tegningen er udført af den engelske Tankskibskonstruktør, Sir Joseph Isherwood, der selv overværede Stabelafløbningen og som nu faa Dage efter er død. Skibets Længde er 433,6 Fod, Bredden 60 Fod og dets Dybgang 27,6 Fod. Det laster 10,400 Tons d.w. og drives af en Letz Standard Dampmaskine fra Borsig. Maskinen har oliefyrede Kedler, to Højtryks- og to Lavtryks cylindre og er i Stand til at udvikle 2800 HK ved 80 Omdrejninger i Minuttet.

Mens »Sovac« kløvede Odense Kanals Smaabølger, samledes Gæsterne ved Stabelafløbningen til Lunch paa Grand Hotel, hvor Vacuum Oil Co. og Staal-skibsværftet var Værter. Her holdtes en Række Taler:

Statsminister Stauning udtrykte sin Glæde over, at Vacuum Oil Company havde ladet »Sovac« bygge i Danmark og gav Udtryk for sin Anerkendelse over det Samarbejde, der bestaar mellem Vacuum Oil og den danske Industri. — Mr. Owsley indledede sin Tale med at sige, at hvis den danske Olie fra Kolding viste sig at være af lige saa fin Kvalitet som Texas-Olien, der udgør Størstedelen af Vacuum Oil Company's Produktion, vilde han lykønske Danmark! Derefter berettede Ministeren om sin Glæde ved at blive U.S.A.s Repræsentant i Danmark og priste de danske Udvandrere, der havde været med til at opbygge De forenede Stater og hyldede Danmark, »this great little kingdom« med Ønskel om, at dets Skibe, ogsaa »Sovac«, maatte sejle ud paa Verdenshavene som Sendebud om Fred mellem Folkene.

Endvidere taltes af Direktør Chr. Barfoed, tidl. Direktør i Vacuum Oil Company, Ravn, København, Borgmester Werner og Direktør Settem, Vacuum Oil, Oslo, og af Direktørerne Ringsted, Tholstrup og Michaelsen.



»Sovac«.

Frøken Daisy Michaelsen dører »Sovac«.

Esbjerg distanceret

Aarhus Havn er i Aar blevet Danmarks største Eksporthavn for Kartofler og har helt taget Føringen fra Esbjerg, der indtil i Fjor har ligget i Spidsen.

Malmö Frihavn udvides

Malmö Frihavn vil under Forbehold af Byraadets Sanktion i den nærmeste Fremtid blive udvidet. Udvidelsen anslaaes til at komme til at koste 4,5 Millioner Kroner.

Havnbestyrelsen har nemlig, efter hvad der meddeles, krævet en Bevilling paa 3,640,000 Kroner til Udførelse af visse Opmudringsarbejder, Opførelse af Kajbygninger og Iværksættelse af Opfyldnings- og Planeringsarbejder i Frihavnen samt Opførelse af en sirlænet Pakhusbygning. Malmö Frihavns-Aktieselskab agter derefter paa egen Bekostning at opstille fem Kraner, der vil komme til at koste 850,000 Kroner.

PERSONALIA**80 Aar**

Tidligere Havnemester i Korsør, Kaptajn *H. I. Nielsen*, fyldte Mandag 80 Aar. I sine unge Aar sejlede Nielsen hovedsagelig i Part med udenlandske Skibe, indtil han i 1908 begyndte som Styrmand i Rederiet C. K. Hansen. Senere blev han Fører af Korsør-Damperen »Thorvaldsen», hvorfra han gik i Land i 1910 og overtog Havnemesterposten, en Stilling, han beklædte, indtil han fyldte 70 Aar.

75 Aar

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn *P. Madsen*, fylder den 2. November 75 Aar. Kaptajn Madsen, der sidst var Fører af 3mst. Sk. »Lindhardt», er bosiddende i Marstal.

50 Aar

Den 4. November fylder Lods *Peter Bom* 50 Aar. Lods Bom er ansat ved Københavns Lodseri.

Dødsfald

Kaptajn *N. Chr. Svane*, New York, er død, 52 Aar gammel. Kaptajn Svane var født i Gadstrup og tog Styrmandseksamen fra Bogø, men siden havde han sejlet i fremmed Tjeneste, deraf de sidste 14 Aar som Fører i et amerikansk Selskabs Rute fra New York via Panama til Pacifik.

De gamle Søfolks gode Ven, Administrator *Alex Larsen*, Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond, er død, 59 Aar gammel.

Alex Larsen var Søn af Fondets Stifter Hans Larsen. I 1921 fulgte han sin Fader som Formand, og under hans energiske Ledelse gik det godt fremad med Bevægelsen, der tilstræber at sikre gode Kaar for gamle Sømand og Sømænds Efterladte. Hidtil havde der bag Fondet staaet en lille Kreds, men Alex Larsen skaffede ved et utrætteligt Arbejde Bidragydere blandt Danske over hele Jorden. I 1923 kunde man indvie Alderdomshjemmet i Valdemarsgade, i 1928 kom Hvilehjemmet i Lillerød, i 1933 Rekreationshjemmet i Espergerde, og i Fjor endelig Prins Georgs Hjem ved Helsingør.

Alex Larsen ofrede Fondet al sin Arbejdskraft og var nylig blevet valgt til Formand inden for en længere Aarrække. Han var vellidt af alle, det være sig de gamle Sømand som de formaende Personer, der støttede den af ham ledede Virksomhed.

Lodsstilling ved Karrebæksminde Lodseri.

En Stilling som Lods ved Karrebæksminde Lodseri vil være at besætte fra 1. Februar n. A. Stillingen kan søges af Lodser samt andre Navigatorer, der har sejlet som Styrmand eller har erhvervet Bevis som Skibsfører, og som ikke er fyldt 38 Aar.

Skriftlig Ansøgning bilagt med fornødne Oplysninger modtages indtil den 26. November d. A. under Adresse: Lodsdirektøren, Overgaden o. V. 60, København K.

Den udtagne Ansøger maa for egen Regning kunne tiltræde Prøvetjeneste ved Lodseriet i Begyndelsen af December Maaned d. A.

Lodsdirektoratet, den 27. Oktober 1937.

POSITIONSLISTE PR. 27. OKTOBER 1937**A**

s.s. *Aalborg* ank. Danzig 23.10.
s.s. *Aarø*, Teilman-Thomsen, ank. Charlottetown 25.10.
s.s. *Aarø* pass. Dungeness 15.10. p. R. t. Lissabon.
s.s. *Aase* pass. Helsingør 15.10.
m.l. *Aase Mærsk* afg. Port Said 15.10. til Abadan.
s.s. *Absalon* afg. Tuborg Havn 2.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 14.10. hjg.
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 24.10.
s.s. *Agnete* pass. Spurn Head 16.10.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Manchester 21.9.
s.s. *Alabama* afg. Bahia 12.10. til Maderira.
s.s. *Alf* ank. Lorient 14.10.
s.s. *Alfa* afg. Tyne 20.10.
s.s. *Algarve* i Dok i Frederikshavn.
m.s. *Almena* ank. New York 13.10.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Marseilles 24.10. udg.
s.s. *Allsund*, Hansen, ank. Bahia 22.10.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Southampton 18.10. til St. Thomas udg.
m.s. *American Reefer* pass. Cristobal 22.10.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 1.10. til Dakar.
s.s. *Anna* afg. Zeebrugge 24.10.
m.s. *Anna Mærsk* ank. New York 14.10.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Saigon 9.10. til Aden hjg.
s.s. *Anne* ank. Garston 15.10.
m.s. *Argentina* afg. Oslo 11.10. til River Plate.
m.s. *Arizona* afg. Odense 29.9. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Rotterdam 14.10.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Port Said 22.10. p. R. t. Dunkirk.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Osaka 11.10. til Los Angeles.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Leningrad 23.10.
s.s. *Aslaug* afg. Kbhvn. 20.10. til Helsingør.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. New Westminster 30.9.
s.s. *Astra* ank. Newcastle 16.10.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Danzig 25.10.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Portland 8.10. til Los Angeles.
m.s. *Australian Reefer* pass. Flores 22.10.
s.s. *Avance* ank. Tyne 15.10.

B

s.s. *Belgien* ank. Kbhvn. 14.10.
m.l. *Bente Mærsk* afg. San Pedro 15.10.
s.s. *Bergenhus* afg. Kbhvn. 26.10. til Stettin.
s.s. *Bertha* pass. Dunnet Head 20.10.

s.s. *Bes* pass. Dunnet Head 26.10.
s.s. *Betty* afg. Raumo 25.10.
s.s. *Betty Mærsk* ank. London 15.10.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Archangel 26.10.
s.s. *Birgitte* afg. Gravesend 22.10. til Bremen.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Nizza 24.10.
s.s. *Bodil* afg. Boucou 26.10.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Oslo 18.10. pass. Kopervik 20.10. p. R. t. Murmansk.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Middlesbrough 26.10. til Antwerpen udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Helsingør 20.10.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 21.10.
s.s. *Brasilien* afg. Santos 21.10. til Maderira.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Alexandria 24.10.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Novorossisk 22.10.
s.s. *Britta* pass. Dungeness 24.10.
s.s. *Broholm* ank. Antwerpen 25.10.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Frederikshavn 24.10. til Hörnefors.
s.s. *Brynhild* afg. Leith 26.10. til Stettin.

C

m.s. *California* afg. Kbhvn. 26.10. til River Plate.
m.s. *Canada*, Borch, afg. Los Angeles 26.10. til Christobal hjg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. San Francisco 23.10.
s.s. *Carmen* afg. Malmö 26.10.
m.l. *Caroline Mærsk* pass. Balboa 5.10.
s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 25.10.
s.s. *Charkow* afg. Antwerpen 21.10. til Casablanca.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Manila 15.10.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Ushant 26.10. udg. for Genoa.
m.s. *Chilian Reefer* afg. Rio de Janeiro 24.10.
m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Caripito 2.11.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Flushing 19.10. til Dakar.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Madeira 21.10. p. R. t. Rotterdam.
s.s. *Christiansborg* afg. Cardenas 23.10.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Antwerp 24.10.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Leningrad 21.10. til Boston, Lincs.
s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 19.10. til Aabenraa.
m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 18.10.
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Archangel 6.10.
s.s. *Cyril*, Farup, pass. Finisterre 23.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
 26.10.37

LONDON	22,40	MADRID	43,00
NEWYORK	453,50	AMSTERDAM	250,70
BERLIN	181,90	STOCKHOLM	115,65
PARIS	15,25	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,50	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	104,80	PRAG	16,00
ROM	24,05	WARSAWA	86,05

D

- s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 26.10.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Reykjavik 23.10.
 m.s. *Danmark* ankommer Hamburg 1.11.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Cape Town 23.10. til Sydney. udg.
 s.s. *Dagmar* ank. Liverpool 19.10.
 s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbuttel p. R. t. Bremen.
 s.s. *Delaware* afg. Bamble 23.10. til Newport News.
 s.s. *Dorrit* ank. Vigo 24.10.

E

- s.s. *E. M. Dalgas* afg. Kbhvn. 20.10. til Leningrad.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Cardiff 19.10.
 s.s. *Effe Mærsk* ank. Limerick 15.10.
 s.s. *Egholm* ank. Liverpool 14.10.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Sasandra 23.10.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Port Said 30.9.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Huelva 21.10.
 s.s. *Elisabeth* ank. Kemi 19.10.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Eastham 21.10. til Antwerpen.
 s.s. *Ellen* pass. Kbhvn. 13.10.
 s.s. *Ellensborg* afg. Helsingør 22.10.
 s.s. *Else* ank. Haukipudas 25.10.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Archangel 9.10.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Beyrouth 6.10.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Buenos Aires 12.10.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Kbhvn. 25.10.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Archangel 23.10 til Galway.
 s.s. *Enighededen*, Kristoffersen, ank. Sörnäs 23.10.
 s.s. *Erik Boye* afg. Las Palmas 19.10.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen ank. Porsgrunn 25.10.
 s.s. *Erna* afg. London 26.10.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Vancouver 26.10. udg.
 s.s. *Ester* afg. Stockholm 26.10.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Ymuiden 21.10.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Hull 21.10.
 s.s. *Estrid* afg. Port Williams 7.10. til Liverpool.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. London 23.10. hjg.

F

- m.s. *Fano* ank. Rostock 23.10.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Setubal 19.10.
 s.s. *Finland* ank. Tuborg 18.10.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Marselles 24.10. til London hjg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Hanstholm 25.10.
 s.s. *Frankrig* ank. Leith 18.10.
 s.s. *Fredensborg* afg. Huelva 22.10.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Cardiff 23.10.
 s.s. *Frcya* afg. Hull 16.10. til Immingham.
 s.s. *Frida* afg. Valparaiso 22.10.
 s.s. *Frode* afg. Norfolk Va. 21.10. til Houston.
 s.s. *Fylla* afg. Kemi 20.10.

G

- s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 25.10.
 s.s. *Georgia* ank. Aalborg 26.10.
 s.s. *Gerd* afg. Breimen 3.10. til Umeå.
 s.s. *Gerda*, afg. Palermo 26.10.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Huelva 23.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Manila 11.10.
 s.s. *Gorm* afg. Gdynia forv. 26.10. til Kemi.
 s.s. *Grete* afg. Buenos Aires 23.10.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Yokohama 15.10.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Riga 23.10.
 s.s. *Gudena* afg. Danzig 13.10. til Cardiff.
 s.s. *Gudrun* pass. Gibraltar 15.10. p. R. t. Leith.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 16.10.
 s.s. *Gunhild* pass. Dungeness 9.10. p. R. t. Goole.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Halifax 13.10.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Singapor 7.9. til Bankok.
 s.s. *Gyda* ank. River Weser 8.10.

H

- s.s. *H. H. Petersen*, N. V. Christensen, ank. Randers 25.10.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Korsør 20.10.
 s.s. *Halfdan* ank. Havre 25.10.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Kbhvn. 24.10.
 s.s. *Hans*, From, ank. Aalborg 27.10.
 s.s. *Hans Broge* ank. Wasa 16.10.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Archangel 9.10.
 s.s. *Harald* ank. Garston 21.10.
 s.s. *Harriet* afg. Marseille 23.10.

- s.s. *Helga* afg. Guyaquil 22.10.
 s.s. *Helene* afg. Kemi 26.10.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Trinidad 14.10.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Immingham 19.10.
 m.s. *Herdis* afg. Boston 15.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Zeebrugge 21.10.
 s.s. *Hilde* pass. Beachy Hede 15.10. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn 26.10. til Manchester.
 s.s. *Holland* ank. Aalborg 15.10.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Goole 20.10. til Hundested.

I

- s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Riga 25.10.
 m.s. *India*, Krarup, afg. Port Swettenham 26.10. til Penang hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Boston, Lincs, 15.10.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Kopervik 18.10. til Murmansk.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Oulu 16.10.
 s.s. *Inger* pass. Brunsbuttel 26.10.
 s.s. *Inger Toft* ank. Immingham 13.10.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Archangel 24.10.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. London 22.10.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Methil 23.10.
 s.s. *Ioar* afg. New York 19.10. til Oslo.

J

- s.s. *Jakob Mærsk* ank. Hampton Rds. 19.10.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Hull 22.10.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Santa Maria 4.10.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Kobe 24.10. til Osaka udg.
 s.s. *Jenny* ank. Aberdeen 23.10.
 s.s. *Jenny* afg. Oran 14.10.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Hammershus 20.10. østg.
 s.s. *Johanne* ank. Bilbao 27.10.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Archangel 15.10.
 ss. *Jolantha* ank. Hamburg 25.10.
 s.s. *Jonna* pass. Equator 24.10.
 s.s. *Juliane* ank. St. Brieuc 5.10.
 m.s. *Jullandia*, Topp, ank. Saigon 25.10. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Vlaardingen 23.10.
 s.s. *Jøgersborg* ank. Danzig 23.10.
 s.s. *Jytte* afg. Zeebrugge 9.10.

K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Hull 25.10.
 s.s. *Kalø*, Huusum, ank. East St. John N.B. 25.10.
 s.s. *Karen* afg. Trångsund 17.10.
 s.s. *Karen Toft* ank. Danzig 20.10.
 s.s. *Karla* afg. Las Palmas 21.10.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 23.10.
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Lissabon 7.10.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Shields 22.10. til Blyth.
 s.s. *Kentucky* afg. New Orleans 19.10. til Norfolk Va.
 s.s. *Kirsten* ank. Portsmouth 14.10.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Chicoutimi 13.10.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Kings Lynn 23.10.
 s.s. *Knud* Dokker i Aalborg.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Nordenham 20.10. til Narvik.
 s.s. *Knud* afg. Holmsund 5.10.

L

- m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Aden 26.10. til Port Said hjg.
 s.s. *Laila* ank. Valparaiso 22.10.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Bordeaux 16.10.
 s.s. *Laura* pass. Equator 18.10.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Istanbul 21.10. til Birkenhead.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Charlottetown 7.10.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Dublin 20.10.
 s.s. *Lilleborg* afg. Burntisland 15.10.
 s.s. *Lilian* ank. Kemi 26.10.
 s.s. *Lily* ank. Dundee 15.10.
 s.s. *Linda* afg. Oslo 26.10.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Frederikshavn 23.10.
 m.s. *Louisiana* ank. Santos 21.10.
 m.s. *Lundby* afg. Vancouver 27.9. til Port Sudan.
 s.s. *Lynæs* pass. Holtenu 22.10.

M

- s.s. *M. C. Holm* afg. Fowey 22.10. til Portland (Me).
 s.s. *Magnus* ank. Danzig 25.10.
 s.s. *Maja* ank. Thames 23.10.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Singapor 23.10. til Manila udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Odense 24.10.
 s.s. *Marchen Mærsk* afg. Hampton Rds. 20.10. til Los Angeles.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Burnter 16.9.
 s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 23.10.
 s.s. *Margrete* afg. Kemi 18.10.
 s.s. *Marianne* ank. Dunston 18.10.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tampico 7.10.
 s.s. *Marie Toft* afg. Cardiff 23.10.
 s.s. *Marna* ank. New York 21.10.
 m.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 23.10.
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, pass. Coenhaven 24.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Oran 19.10.
 s.s. *Marx* ank. Louvisa 16.10.

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

BRUG  KUN
Hempels Skibsfarver
 INDENBORDS UDENBORDS
 Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Maryland* ankom Bergen 23.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Archangel 27.9.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo 22.10. til Penang udg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 14.10.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Singapore 10.9. til Bangkok.
 s.s. *Minsk* afg. Alexandria 20.10. til Casablanca.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 20.10. til Rouen.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, pass. Tromsø 23.10.
 s.s. *Najaden* ank. Helsingfors 28.10.
 s.s. *Nancy* ank. Port Vendres 25.10.
 s.s. *Nerma* ank. Korsør 25.10.
 s.s. *Nevada* ank. Villa Constitucion 24.10.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Colomba 5.10.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Christobal 8.10.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Grangemouth 14.10.
 s.s. *Niobe* pass. Brunsbuttel 26.10.
 s.s. *Norco* pass. Lødingen 14.10. p. R. t. Archangel.
 m.s. *Nordbo* ank. Moji 8.10.
 s.s. *Nordborg* pass. Ushant 25.10.
 s.s. *Nordby* afg. London 22.10. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* ank. Christobal 6.10.
 m.s. *Nordfarer* ank. Santa Cruz 5.10.
 m.s. *Nordhavet* afg. Port Sudan 14.10.
 m.s. *Nordhval* ank. Aden 18.10.
 m.s. *Nordkap* ank. Buenos Aires 5.10.
 s.s. *Nordlys* afg. Buenos Aires 30.9. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. St. Johns 9.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. St. John N.B. 8.10.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 26.10.
 s.s. *Olaf* ank. Manchester 20.10.
 s.s. *Olga* pass. Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Archangel 17.10. til Liverpool.
 m.s. *Olympia*, Lorensen, forv. afg. New York 26.10.
 m.s. *Oregon* afg. Kbhvn. 26.10. til Kolding.
 s.s. *Orion* afg. Skt. Thomas 17.10.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Mariager 24.10.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Cardiff 6.10.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Antwerpen 16.10.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Rouen 20.10.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Nakskov 14.10.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 21.10.
 s.s. *Paula* ank. Tocopilla 27.10.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Perth 26.10. til Adelaide 26.10. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 10.10.
 s.s. *Polly* afg. Munksund 10.10.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Leningrad 21.10.

R

s.s. *Randi* ank. Manchester 22.10.
 s.s. *Riga* afg. Leningrad 22.10. til Groningen.
 s.s. *Rigmor* afg. Methil 18.10.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 25.10.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Beachy Head 22.10. p. R. t. Zeebrügge.
 s.s. *Robert* ank. Helsingfors 19.10.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. N. Waterweg 14.10.
 s.s. *Rosenborg* ank. Huelva 8.10.

S

s.s. *Saga* afg. Skien 25.10. til Horsens.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Dover 21.10. østg.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Zigvinchor 19.10.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Danzig 24.10.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 23.10.
 s.s. *Seine* afg. Kbhvn. 23.10. til Antwerpen.
 s.s. *Sejrø*, Brockman, ank. Sheet Harbour 22.10.
 s.s. *Selma* afg. Frederiksstad 26.10.

s.s. *Sessa* afg. New York 22.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Beira 12.10. udg.
 s.s. *Signe* ank. Manchester 17.10.
 s.s. *Sigrid* pass. Skagen 19.10. vestg.
 s.s. *Sigrun* ank. Aarhus 26.10.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Vejle 22.10.
 s.s. *Skagen* ank. Rüksö 25.10.
 s.s. *Skagerak* ank. Hernösand 17.10.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Houston 4.11.
 s.s. *Skjold* afg. Kbhvn. 26.10. til Dunkirk.
 s.s. *Skodsborg* afg. Kbhvn. 25.10.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 26.10. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. London 22.10.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Rimouski 13.10.
 s.s. *Sophie* pass. Skagen 17.10.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 26.10. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Ghent 25.10. til Huelva.
 s.s. *Stella* ank. Licata 25.10.
 m.s. *Stensby* pass. Panama 16.10. p. R. t. Vancouver
 m.s. *Stjerneborg* ank. Vancouver 25.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Malmø 23.10.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Bayonne 15.10.
 s.s. *Svanhild* ank. Newport News 24.10.
 s.s. *Svanholm* Dokker i Helsingør.
 s.s. *Svara* afg. Kbhvn. 26.10. til Odense.
 s.s. *Svend Pii* pass. Kbhvn. 10.10.
 s.s. *Soborg* afg. Hull 25.10.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 24.10.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Nauru 25.10.
 s.s. *Tanja* søsat i Frederiksstad 26.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. New York 22.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Methil 27.10. til Faxe Ladeplads.
 s.s. *Tekla* afg. Aalborg 11.10. til Uuras.
 s.s. *Tennessee* afg. Galveston 19.10. til Norfolk Va.
 m.s. *Thyra S.* ank. Gravesend 15.10.
 s.s. *Tonisk* ank. Alexandria 23.10.
 m.s. *Tongking*, Berg, pass. Malta 25.10. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Nakskov 27.10.
 s.s. *Tove* pass. Ushant 15.10.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Caibarien 24.10.
 s.s. *Transporter* ank. Leith 21.10.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Korsør 27.10.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 25.10. til Trondhjem via Aalesund.
 s.s. *Tula* afg. Arzew 19.10. til Sunderland.
 m.s. *Tunis* afg. Palermo 22.10. til Lissabon.
 m.s. *Tureby* afg. La Plata 21.10. til Montreal.

U

s.s. *Uffe* ank. Manchester 25.10.
 s.s. *Ulla* afg. Las Palmas 24.10.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Ghent 14.10.
 s.s. *Uranienborg* afg. Gelong 20.10.

V

s.s. *Valborg* ank. Gdynia 14.10.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Lemvig 23.10. til Danzig.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Skagen 14.10. vestg.
 s.s. *Viborg* afg. Bona 23.10.
 s.s. *Viola* afg. Alexandria 8.10. til Jaffa.
 s.s. *Virginia* ank. Buenos Aires 24.10.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Fremantle 21.10.
 s.s. *Wilh. Colding* ank. Ørnsköldsvik 19.10.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 20.10. til Rouen.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamborg 25.10.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Kbhvn. 14.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**ARBEJDSGIVERE****OG FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af en betryggende forsikringsmæssig Pensionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 88 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7808

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKABHOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.**KAJ & PAKHUSE: **ENGHAVE BRYGGE**HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORETelefoner:
537 & 4055**KOMPAGNIET**Telegr.-Adr.:
Mamdresch

Aalborg

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 380
Efter Kl. 8 Ordrup 3008Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornödenheder

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.

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



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millions Krone
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 601.

Lloyds Agent

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. GJØRDING
KOLDING

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

KORSØR

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

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

Telegr.-Adr.
»Lauritzene«

Telefon: 3
· 822

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UPPE 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 & 509

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 45

TORSDAG 4. NOVEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VALUTALOVEN OG DET DANSKE ERHVERVSLIV

Som bekendt har Handelsministeren i Folketinget Sforelagt en ny Valutalov, der kun paa ét Punkt adskiller sig væsentlig fra Embedsmændenes Udkast.

Ministeren har fjernet en Paragraf, hvorefter den, der udnyttede Vareknaphed til »urimelig Prisansættelse«, skulde, foruden at ifalde Straf i Henhold til Prisaftaleloven, ved Dommen i den mod ham rejste Sag kunne »frakendes Importret for en bestemt Tid eller for bestandig«. Denne Bestemmelse, der utvivlsomt var meget uheldig, idet den indeholdt en Fortolkning af Prisaftaleloven, som det maa være Domstolens Sag at tage sig af, er gledet ud i Regeringsforslaget, der desuden — i Modsætning til Embedsmændene — foreslaar, at Loven skal træde i Kraft straks. Endelig er en Bestemmelse, hvorefter Handelsministeren — foruden Anklagemyndigheden — skulde kunne rejse Tiltale, faldet bort; men ellers har han i eet og alt akcepteret Embedsmændenes Forslag.

Listen over Frilistevarer er nok vokset betydeligt, men dog ikke saa stærkt som oprindeligt tænkt. Tilsgagnslisten er yderst problematisk og den bundne Liste det mest haandgribelige.

Dermed mener man altsaa fra Regeringens Side at have imødekommet den stadig stærkere Kritik, men det er dog et stort Spørgsmaal om den nye Valutalov i nogen synderlig Grad vil betyde en Forbedring.

Der loves Skibsfarten Repræsentation i Udvalg og almindelig Hensyntagen ved Skibskøb i Udlandet. Det kan selvfølgelig være meget godt, men et Spørgsmaal er det, om ikke alle de danske Valutarestriktioner allerede har sat saa meget ondt Blod i Udlandet — for slet ikke at tale om de danske Importørers og hele det danske Samfunds Syn paa dem, at det er nødvendigt at komme med ganske andre gennemgribende Forandringer, om man skulde ændre Synet paa dem.

Under den niagen Talen om skandinavisk Samarbejde hører ogsaa Spørgsmaalet om Valutaordningen. Det falder godt i Traad med de Spørgsmaal vi berører nedenfor under »Fælles skandinavisk Produktion og Handelspolitik«. Man har ligesom en Følelse af, at der paa dette Punkt er forsømt noget. Sverige og Norge klarer sig godt nok uden nogen Art af Valutarestriktioner. Hvorfor skal vi da i den Grad i Spændetrøje? Er der ikke en Opgave at tage op — er det ikke muligt at finde en Form, der vil betyde et forøget skandinavisk økonomisk Samarbejde og samtidig en Forringelse af Valutacentralens Magtomraade. Man synes det.

Der er to væsentlige Anker bortset fra selve Vareproblemet. Den første er den, at Valutacentralen ikke kan have den fornødne Smidighed og Kendskab til det Erhvervsliv, som den skal administrere.

Det andet væsentlige Punkt er dette, om ikke alle disse ulyksalige Valutarestriktioner medfører en stadig Prisstigning, saaledes at vi er inde paa det sædvanlige, uheldige med Skruen uden Ende. Selv indenfor Regeringens egen Kres er man begyndt skarpt at kritisere denne Udvikling, og det er en sørgelig Kendsgerning at maatte konstatere, at i denne evindelige Prisstigning, der igen medfører Krav om Lønforhøj-

elser osv. osv. har Valutacentralen spillet en dominerende Rolle.

Valutacentralens Fjernelse maa være Maalet. Det er jo ganske rigtigt, at man ikke kan aabne alle Porte i en Verden som den nuværende. Men alt er jo efterhaanden blevet rent automatisk reguleret. Hvertil de mange, besværlige Kontorius-Omsvøb, naar Sagen efterhaanden er blevet saa lige til. Vi handler med de forskellige Lande i Henhold til Handelstraktater, og Samhandelen regulerer sig selv. Hvorfor stadig have denne famøse Valutacentral til at forkludre Forholdet, som det egentlig er. Hvem er det, der har Gavn af disse Foranstaltninger udover en lille, kunstigt opretholdt dansk Industri? Ingen! Handel, Landbrug, Industri og Skibsfart maa sammen kunne finde en Afløser af dette System — og det har heller ikke manglet paa Raad og Forslag fra Erhvervene, — men foreløbig har alt prellet af.

SVENSK REDERIFORENINGS DIREKTØR ADVARER —

Direktøren i Sveriges Redareforening, Rigsdagsmand og Kaptajn O. A. Nordborg har forleden holdt et Foredrag: »Skibsfarten, set fra et nationalt Synspunkt!« Han udtalte Haah om at Statsmagten vilde tage Hensyn til Skibsfartens nationale Betydning, dens Egenart og dens internationale Konkurrenceevne og føre en forsigtig og vel overvejet Skibsfartspolitik. I denne bør indgaa saadanne Ændringer i Skattelovene, at disse ikke hindrer Erhvervens normale Udvikling, endvidere Forsigtighed ved Gennemførelse af sociale Reforme med økonomiske Konsekvenser for Skibsfarten.

Direktør Nordborg udtalte videre, at det nu mere end nogensinde gælder for en Reder at kunne tilbyde moderne Tonnage for at kunne holde den internationale Konkurrence Stangen. I de sidste Kriseaar mente han, at den svenske Skibsfart, især Trampfarten, i Sammenligning med andre Lande havde haft de største Vanskeligheder at overvinde, og det ikke blot sammenlignet med de store Skibsfartslande som bevilgede Subsidier til Driftsomkostninger, Moderniseringer og Nybygninger. Ogsaa blandt de skandinaviske og baltiske Lande, som ikke har haft nogen Subsidier, har Sverige med Hensyn til Valutaforholdene staaet daarlignst. Norge og Danmark disponerede over mere moderne Tonnage, Finland og de baltiske Lande havde lavere Lønninger. I Tiden 1931—15. Oktober 1937 er 30 svenske Redere gaaet konkurs, og fra 1931—36 er Tonnagen blevet formindsket med 226,437 Bruttotons — 248 Skibe — d. v. s. 12,6 pCt. af hele Tonnagen ved Udgangen af 1931. Sverige har en af de mest forældede Handelsflaader i Verden, delvis som Følge af at Tonnage-Exportforbudet længe efter Krigens Slutning hindrede Rederne i i Tide at afhænde deres gamle Baade. For at kunne møde den næste Konjunkturbølge nedefter og ikke gøre denne Situation vanskeligere er det af Betydning, at Skibsfartens Konkurrenceevne forbedres. Direktør Nordborg fremførte det gamle Krav om Ret til større Afskrivninger i gode Aar end de nu bevilgede 5 pCt. paa Anskaffelsesværdien. Den bemærkelsesværdige Fornyelse og Forøgelse af den norske Handelsflaade, mente han, skyldtes i høj Grad en mere formaalstjenlig Skattepolitik.

Hvis Sverige søger at indtage en ledende Plads blandt Nationerne ved Gennemførelsen af vidtgaende

og kostbare sociale Reformer, som berører Skibsfarten, vil dette være skadeligt og sætte det i en vanskelig Situation, naar Tiderne igen bliver daarligere. Han spurgte, om det var vel betænkt i næste Rigsdag at fremlægge Genevekonventionerne til Ratificering, alle disse gennemgribende Krav om Reducering af Arbejdstiden om Bord, forøget Bemanning osv. Selv om fuld international Tilslutning opnaaedes, vilde et Land som Sverige blive sværere belastet end mange andre saa længe ikke ogsaa en international Lønskala fastsættes. Han paapegede ogsaa Subsidiernes Tendens til at vokse samtidig med Skibsfartens Vanskeligheder — i Frankrig er der bevilget yderligere Subsidier under Paaberaabelse af Søfolkenes Løn- og Ansættelsesforhold — og mente, at det internationale Arbejdsbureau i Genève bør se til, at Subsidier og Flagdiskrimination afskaffes, inden Talen om international Ligestilling kan vinde Tiltro.

Men en almindelig Tilslutning til Genèvekonventionen har iøvrigt kun smaa Udsigter. Ikke én af de 58 Konventioner, som Arbejdskontoret har faaet i Stand siden 1919, er endnu blevet ratificeret af alle de Lande, de omfatter.

Udenrigsskibsfartens Betydning for Sverige illustrerede Taleren med at sige at 90 pCt. af den svenske Eksport og Import befordredes af Søvejen, og at i Aarene 1931/34 var et Fragtnetto paa 492 Millioner Kroner konstant kommet Landets Betalingsbalance til Gode.

Fra dansk Side kan man i det store og hele under-skrive Direktør Nordborgs Betragtninger. De gælder i det væsentlige for Danmark som de gælder for Sverige — vi staar overfor de samme Problemer, og meget afhænger af, hvordan de løses.

AT BYGGE ELLER IKKE BYGGE —

To build or not to build — det er det Spørgsmaal, der i Øjeblikket drøftes i snart sagt hvert eneste Rederi Verden over. Indenfor den engelske Skibsfart, der som bekendt har lidt store Tab i de senere Aar, raader Tvivlen om man virkelig bør paabegynde en Nybygningsvirksomhed efter større Skala. Efter at der var blevet bestilt en Række Skibe ved forskellige Værfter, ser det næsten ud til, at Rederierne, vil indtage en afventende Holdning.

I denne Forbindelse kan det have sin Interesse at se en Udtalelse af Mr. W. Ayre, Formand for Burntisland Shipbuilding Co. og refereret i »Scandinavian Shipping Gazette«:

Mr. Ayre gør opmærksom paa, at forholdsvis høje Priser nu betales for second-hand Tonnage, og Mr. Ayre mener, at det er den klogeste Politik for Skibsredere at sælge deres ældre og mindre økonomiske Skibe og i Stedet for afgive Kontrakter paa moderne og mere hensigtsmæssige Skibe. Tanken er øjensynlig at fradrage Fortjenesten paa de gamle Skibe i Prisen paa den nye Tonnage. Mr. Ayre glemmer dog sikkert et meget vigtigt Punkt: nemlig Tabet af Indsejlingsfortjenesten i den Tid, det varer at bygge de nye Skibe.

Den samme Uvished kan man finde i saavel svenske som danske Rederikrese. Dyrt købte Erfaringer om, hvad det vil sige at anskaffe sig ny Tonnage til altfor høje Priser, holder adskillige Virksomheder tilbage. Det er en daarlig Forretning at skaffe sig Tonnage til Toppriser og siden blive tvunget til at arbejde og amortisere i de magre Aar med disses sparsomme Fragtindtægter.

Prisspørgsmaalet er saa endda en Sag for sig. Men der er de to andre Spørgsmaal, der i flere Lande — som ogsaa nævnt af Kaptajn Nordborg i hans oven-citerede Foredrag — spiller en stor Rolle, nemlig Beskatningen og for Sveriges Vedkommende: Afskrivningerne. Har de sidste 20 Aar ikke lært os andet om disse Ting, saa har vi dog erfaret saa meget, hedder

det fra svensk Side, at Afskrivningsbestemmelserne for Søfartens Vedkommende er urimelige og i høj Grad ulykkebringende; et saa stærkt konjunkturbestemt Erhverv bør det ikke være forment at udnytte de gode Aars Mulighed til Afskrivninger. Den almindelige 5 pCt.s Afskrivning passer ikke mere til Skibsfarten. Tager man sig ikke i Agt her, kan man meget let komme ud for store Ubehageligheder.

Hvad nu angaar selve Udviklingen indenfor Skibsfarten er der paa dette Omraade stor Forskel paa Norge og saa paa den anden Side Sverige og Danmark. Blot i de sidste to Aar har Norge øget sin Handelsflaade med ca. 400.000 B.R.T., mest Nybygninger til rimelige Priser. Yderligere 600.000 Tons er bestilt eller under Bygning. Denne usædvanlig omfattende Nybygningsvirksomhed, som har gjort den norske Handelsflaade til den i teknisk Henseende bedst udrustede i Verden, vilde næppe have været mulig, hvis man ikke havde kunnet anvende rationelle Afskrivningsmetoder.

Skibsfartens Nybygningsprogram er i adskillige Lande et nationalt Anliggende af yderste Vigtighed. Hvad der skal gøres, maa gøres snart, hvis man ikke en skønne Dag skal opdage, at Landets Tonnage er haabløst forældet. For Sveriges Vedkommende konstateredes det i Fjor, at ikke mindre end 69.7 pCt. af Trampskibe og 24.2 pCt. af Linerne var over 20 Aar gamle. Det er Tal, der rummer et alvorligt *memento*. For Danmarks Vedkommende har man den samme Udvikling at konstatere. I 1931 var Gennemsnitsalderen for danske Skibe over 500 B.R.T. 14,87 Aar, nu er den 16,87 Aar. Saa hastigt, som Udviklingen gaar i vore Dage, kan man ikke regne med en højere Gennemsnitsalder for almindelige Fragtskibe end 20 Aar. Der maa altsaa ske noget med Hensyn til Spørgsmaalet om Bygning af Skibe i Danmark og Sverige nu. Med det Tempo, Norge har haft paa, vilde Skibsbygningen, om andre Lande var fulgt med, i Øjeblikket være oppe paa Tal, der skønmæssigt var mere end det dobbelte af nu, snarere det tredobbelte. Mindre kan selvfølgelig gøre det, men for alle Lande melder Problemet: Bygge eller ikke bygge sig nu og kræver Afgørelse. Er Skibsfarten tyngt af Skatter og andre Krav, bliver det dobbelt vanskeligt at naa til noget tilfredsstillende Resultat her.

HAVNEN, SKIBSFARTEN OG BYEN.

I Havnebestyrelsens Møde i Fredags behandledes bl. a. Sagen om Indførelse af Spærretid for Skibsfarten gennem Knippelsbro og Langebro.

Forslaget, der stilledes af Forretningsfører *Flotkjær*, gaar ud paa, at Broerne forsøgsvis skulde være spærret for Skibstrafik i Tiden fra Kl. 6,30 Morgen til Kl. 7, fra Kl. 7,30 til Kl. 8 og fra 8,30 til Kl. 9 Formiddag, saaledes at der indtil videre i Døgnet bliver en Spærretid for Oplukning paa ialt 1½ Time. Betjeningen af Skibstrafiken i den øvrige Del af Døgnet vil foregaa paa sædvanlig Maade med den nødvendige Hensyntagen til Landtrafiken.

»Det skulde være gør ligt at spærre op til 4 Timer, uden at Skibsfarten tog Skade deraf. Tilstandene i Øjeblikket er utaalelige, og det er et beskedent Forslag, jeg har stillet,« udtalte Forslagsstilleren.

»Det er forstaaeligt, at man fra Rederiforeningens Side nærer Ønske om, at Skibene kan passere, naar det passer dem, men det er et Problem, der ligger her, og det maa løses. Jeg er uenig med Havnedirektøren i, at Problemet vil blive løst, naar den nye Bro er færdig, og jeg henstiller til Havnebestyrelsen at tage Sagen op med Alvor, saa at der sker noget.«

Direktør *Kørbjerg* hævdede, at Skibstrafiken ingenlunde stillede sig afvisende, men var fuldt ud klar over Problemet. Der kunde imidlertid komme Vanskeligheder for Landtrafiken ved Ophobning af Skibe,

og han advarede mod en hovedkulds Løsning af Sagen.

Efter Udtalelser af Havnedirektøren m. fl. henvises Forslaget til et Udvalg paa 7 Medlemmer, bestaaende af Forretningsfører *Fløtkjær*, Direktør *Kørbing*, Generalkonsul *Johan Hansen*, Borgmester *Pedersen*, Maskinchef *Munck*, Direktør *Svanholm* og Ingeniør *Rager*.

Det maa nu haabes, at der indenfor dette Udvalg — der er saare alsidigt og maa siges at repræsentere alle de Interesser, der har Krav paa at blive hørt — kan opnaas Enighed om en Fremgangsmaade. Det er ikke Meningen, at nogen af Parterne skal stille sig paa den høje Hest og være dominerende, ved Fordragelighed og Forhandling mellem Bystyret, Havnen og Skibsfarten maa man vel ogsaa paa dette vigtige Punkt kunne naa til Enighed. Det er let nok at se, at Stillingen nu er langt fra Idealet, men ved en rolig og saglig Drøftelse af de forskellige Parter, der nu er repræsenteret i Udvalget, er Muligheden til Stede for at faa tilvejebragt den Løsning, der kan siges at tilfredsstille de forskellige Krav, der med Rette er blevet fremsat.

FÆLLES SKANDINAVISK PRODUKTION OG HANDELSPOLITIK.

Stifteren af »Wenner-Grenska Samfundet«, den fremragende svenske Industrimand *Axel L. Wenner-Gren* har udsendt en Brochure: »Jeg appellerer til enhver«, en Appel der vil blive hørt overalt i de skandinaviske Lande.

Wenner-Gren's Tanke er: Nutidens Teknik muliggør en saa effektiv Udnyttelse af Jordens Rigdomme, at alene mangelfuld Organisation forhindrer Udbredelse af Velstand og økonomisk Tryghed blandt alle Folk og alle Befolkingsklasser. Da en Løsning omfattende hele Kloden for Øjeblikket ligger udenfor Rækkevidde, maa vi hver for sig søge at ordne Vanskelighederne, først og fremmest ved at bortrydde alle Hindringer for det personlige Initiativ: »Giver vi efter for Planøkonomitendenserne, selv om de i Øjeblikket ytrer sig i aldrig saa tiltalende Former, undergraver vi selve den Basis for Velstanden, som ikke kan bevares uden bestandig Nyskabelse. Kun det individuelle Initiativ kan skabe, og det maa derfor positivt fremmes med alle Midler.« Hvad der søges fremmet er: Væsentlig bedre Produkter til væsentlig lavere Pris for Offentligheden; højere relle Indtægter og forøgede Arbejdsmuligheder for Arbejderne; mere sikkert Udbytte for Aktieejerne og tilsidst, hvad Staten angaar, en rigere Skattekilde, samtidig med, at Understøttelsesernes statslige Byrde formindskes. Hvorfor skal vi ikke lægge Mærke til disse Erfaringer og udnytte dem helt, naar vi vil planlægge og arbejde for en højere almindelig Levestandard og en bedre sikret almindelig Velstand?»

Udfra et enestaaende Kendskab til industriel og finansiel Verdenshusholdning anlægger hun den Betragtning, at de nordiske Landes og navnlig Sveriges nuværende Velstand næppe er varigt begrundet, og at navnlig Industrien under frie Forhold savner Konkurrenceevne overfor de store Lande med et omfattende Hjemmemarked, der tillader virkelig Rationalisering. Her overfor er der kun eet at gøre: At sammensveje de nordiske Lande til en økonomisk Enhed, der med sine 16 Millioner relativt velstillede Indbyggere baade byder et rimeligt Hjemmemarked og for andre Lande et Afsætningsmarked af tilstrækkelig Betydning til at garantere rimelige Vilkaar for Nordens Eksport.

Det kan have sin Interesse i Forbindelse hermed at nævne, at Nordens økonomiske Betydning behandles i et i disse Dage paa Engelsk affattet Skrift om de nordiske Lande i Verdensøkonomien. De nordiske Landes Regeringer besluttede i sin Tid i Fællesskab at gøre et Arbejde for Udbredelse i den store Verden af Kendskabet til Norden som Køber, Producent og Sælger.

De nordiske Lande, d. v. s. Sverige, Norge, Finland,

Island og Danmark, der tilsammen har 16 Mill. Indbyggere og — hvad der er endnu vigtigere — 16 Mill. relativt velstillede Indbyggere. Dette fremgaar bl. a. af, at det samlede Norden er den fjerdestørste Importør i Evropa. Kun Storbritannien, Tyskland og Frankrig ligger foran. Norden importerer for ca. 224 Mill. Pund Søsterling, medens Italien med 41 Mill. Indbyggere kun importerer for 130 Mill. Pund. Pr. Indbygger overgaas Importen kun af Storbritannien, idet hver Britte aarlig importerer for 16,9 Pund Sterling, hver Nordbo for 13,4 Pund, hver Franskmand for 7,3 og hver Tysker for 5,1, hver Italiener for 3,1 og hver Polak for 1,1 Pund Sterling. Af Lande uden for Europa er det kun U. S. A., der med sine 128 Mill. Indbyggere naar op paa en større Import end Skandinavien. Japan ligger med en Import paa 158 Mill. Pund Sterling betydeligt under.

Bogen rummer ligeledes en Række Oplysninger om Nordens Betydning for Skibsfarten. Kun England og U. S. A. har, naar man tager Nordens Lande samlet, større Handelsflaader, Norden er, særlig som Følge af Norges meget store Flaade, Nr. 3 i Verden. Som Nr. 4 kommer Japan og som Nr. 5 Tyskland.

HANDELSBALANCEN

Danmarks Vareomsætning med Udlandet viste i September Maaned en Merindførsel paa 22,3 Mill. Kr., medens Handelen i samme Maaned i Fjor udviste en Merimport paa 33,1 Mill. Kr. September Maanedes Import er steget fra 153,5 Mill. Kr. i Fjor til 170,6 Mill. Kr. i Aar, medens Udførselen udgjorde henholdsvis 120,4 og 148,3 Mill. Kr. incl. Reeksperten af fremmede Varer. For Aarets første tre Kvartaler er Merindførselen steget med 73 Mill. Kr., nemlig fra 38,8 til 111,7 Mill. Kr., idet Importen er vokset ca. 218 Mill. Kr., fra 1060 til 1278 Mill. Kr., og Udførselen kun er forøget med 145 Mill. Kr., fra 1021 til 1166 Mill. Kr.

Af Importstigningen paa 17 Mill. Kr. for September Maaned falder Hovedparten paa Korn, Brændsel og Olie, der hver er forøget med ca. 5 Mill. Kr. Paa den anden Side er ogsaa Eksporten af Korn gaaet op med 2,8 Mill. Kr. i September Maaned. Iøvrigt er Importen af Træ steget med 2½ Mill. Kr., Plantestoffer med 1½ Mill. Kr., Papir med 1 Mill. Kr., Jern med 2,2 Mill. Kr., Metaller med 1,2 Mill. Kr. Omvendt er Importen af Gødningstoffer gaaet 3½ Mill. Kr. ned.

Af den samlede Eksportstigning paa 28 Mill. Kr. i September Maaned skyldes 4,1 Mill. Kr. forøget Salg af Skibe til Udlandet. Blandt Landbrugsvarerne er Udførselsværdien af Flæsk og lignende steget med 5½ Mill. Kr., Smør med 1,7 Mill. Kr., Æg med 4 Mill. Kr. og levende Kreaturer med 0,6 Mill. Kr., foruden den ovenfor omtalte Stigning i Udførselen af Korn paa 2,8 Mill. Kr. Eksporten af Konserver er steget med 1,3 Mill. Kr., Olieindustriens Produkter med 1,4 Mill. Kr. og Biler og Maskiner tilsammen med 2 Mill. Kr.

For September Maaned er Udførselen til Tyskland steget fra 27 Mill. Kr. i Fjor til 28,3 Mill. Kr. i Aar, medens Importen fra Tyskland er vokset fra 38,6 til 40,6 Mill. Kr. Overfor England er vor Eksport steget fra 64,2 til 74 Mill. Kr., medens Importen fra England er forøget fra 57,8 til 63 Mill. Kroner.

Ser vi nu paa den samlede Import for Aarets første 3 Kvartaler viser det sig, at Importen er steget fra Tyskland med 52 Mill. Kr. (310 imod 258 Mill. Kr.), fra England med 92 Mill. Kr. (493 imod 401 Mill. Kr.), fra Sverige med 4 Mill. Kr. (78 imod 74), fra Holland med 16 Mill. Kr. (40 imod 24), fra Belgien med ca. 16 Mill. Kr. (36 imod 20), fra Frankrig med 3 Mill. Kr. (15 imod 12), fra Italien med ca. 9 Mill. Kr. (9½ imod ¾), fra Schweiz med ca. 4 Mill. Kr. (ca. 14 imod 10), fra Czekoslovakiet med ca. 3 Mill. Kr. (godt 9 imod 6), fra Østrig med 5 Mill. Kr. (7 imod 2) og fra U.S.A. med 16 Mill. Kr. (66 imod 50 Mill. Kr.).

Omvendt er vor Import faldet fra følgende Lande: Norge med 7 Mill. Kr. (23 imod 30 Mill. Kr.), Rusland med 20 Mill. Kr. (8 imod 26), Polen og Danzig med 5 Mill. Kr. (13 imod 18) og Spanien med 3 Mill. Kr. (3 imod 6 Mill. Kr.).

Fra Island og Finland har Importen omtrent været uforandret, henholdsvis 2 og 17 Mill. Kr.

Eksporten til Tyskland er gaaet 2 Mill. Kr. ned, fra 210 til 208 Mill. Kr. for de tre Kvartaler.

Eksporten til Norge gaaet ca. 18 Mill. Kr. op (fra 35 til 53 Mill. Kr.); Eksporten til Polen er steget med 5 Mill. Kr. (fra 5 til 10 Mill. Kr.), medens Eksporten til Frankrig er gaaet godt 9 Mill. Kr. ned (fra 17 til 8 Mill. Kr.).

Til England er vor Eksport forøget med 49 Mill. Kr., fra 555 til 604 Mill. Kr. Overfor Sverige er den steget med 16 Mill. Kr. (76 imod 60 Mill. Kr.), overfor Finland med ca. 13 Mill. Kr. (29 imod 16), overfor Holland med 5½

Mill. Kr. (19½ imod 14), overfor Belgien med 9 Mill. Kr. (22 imod 13), overfor Schweiz med 5 Mill. Kr. (14½ imod 9½), og overfor U.S.A. er Eksporten steget med 16 Mill. Kr. (24 imod 8 Mill. Kr.).

ØSTASIEN OG SKIBSFARTEN

II

Hvad der allerede er sagt med Hensyn til Uvisshed om Udgifter osv. for oplagrede Varer i Hongkong gælder i samme Maade for Varerne i Singapore og Manilla. Naar man betænker, at en Viderebefordring herfra er endnu vanskeligere, er det let at forestille sig, hvad det forvolder af Bryderier at have Forretninger herpaa. Man kan daarligt gribe til et Nødsalg her, og gør man det, dækker det sikkert paa langt nær de forskellige Udgifter. De Erfaringer, der tidligere er gjort paa dette Felt, opfordrer ikke til at gaa den Vej.

Med Hensyn til Japanmarkedet, da er dette besværliggjort gennem de talrige nødvendige Indførelseslicenser, men fra tysk Side hævdes det, at Japanerne overfor dem er forholdsvis venlige — det er jo nok af politiske Aarsager og af Hensyn til den afsluttede Traktat, — og har givet en Række Indførselsbevillinger, men deres Værdi bliver af problematisk Natur under de forhaandenværende Forhold.

Den af Rederne efter Rateforhøjelsen i August besluttede, paa tre Maaneder begrænsede Bestillingsfrist for almindelige Varer — til Shanghai og andre kinesiske Pladser kan der for Tiden overhovedet ikke »bestilles« — lader i Tilfælde af en ordnet Genoptagelse af Linietjenesten til alle Pladser en ny Rateforhøjelse forekomme ret sandsynlig. Det er alvorligt at haabe i et saadant Tilfælde, at der ikke mindst da bliver taget alle mulige Forholdsregler, for at dette mægtige Marked kommer til at svare Regning engang igen. For Handelen og Skibsfarten i en Række Lande er de nuværende Forhold derude katastrofale. Der er intet andet Ord derfor.

Hvad angaar Transportforsikringen følgende: Naar Forsikringspræmien i normale Tider ved Transporter til det fjerne Østen kun spillede en forholdsvis ringe Rolle, saa har dette ændret sig i allervæsentligste Grad efter Fjendtlighedernes Udbrud. Forsikringspræmien for den almindelige Transportfart har hidtil ikke ændret sig. Anderledes med Raterne for Krigsrisikoen. Indtil Begyndelsen af April i Aar blev der som Krigsrisiko-Præmie, indbefattet i de almindelige Udgifter, betalt en Normalpræmie paa $\frac{1}{10}$ pCt., alt-

saa kun en Brøkdel af Præmien for almindelig Fare til Søs. Billedet ændrede sig betydeligt, da Beskyddningen og Torpederingen af Handelsskibe i det vestlige Middelhav begyndte og Krigspræmien for Skibe, der passerede dette Farvand, forhøjedes til det firedobbelte, $\frac{1}{4}$ pCt.

Efter at den kinesisk-japanske Konflikt var udbrudt, stod man overfor en fuldkommen ændret Situation. Mens hidtil Forsikringspræmien havde spillet en mere eller mindre underordnet Betydning, saa sprang disse Præmier i Vejret med en fantastisk Fart. Saaledes blev f. Eks. for Ladninger til de kinesiske Havne syd for Shanghai følgende Præmier forlangt:

16. Juli	$\frac{1}{4}$ pCt.
17. August	$\frac{3}{4}$ pCt.
20. August	1 pCt.
27. September	$1\frac{3}{8}$ pCt.

til Shanghai:

16. Juli	$\frac{1}{4}$ pCt.
27. Juli	$\frac{1}{2}$ pCt.
17. August	$3\frac{1}{4}$ pCt.

og fra 20. August har man overhovedet ikke kvoterede Præmier mere.

Ydermere maa det tages i Betragtning, at den tidligere minimale Præmie dækkede for Ladning fra Hus til Hus, mens de senere Præmier kun gjaldt for Ladning om Bord paa Skibet. Indtil 20. August kunde man dog endnu tegne Forsikringer fra Hus til Hus for Kina-Transporter, men i saa Fald var Præmierne betydeligt højere end her angivet.

En yderligere Belastning gennem Forsikringspræmier fik alle de Ladninger, der ikke naaede deres Bestemmelsehavn som Følge af de krigeriske Begivenheder men af Rederiet blev dirigeret til en anden Havn. Dette gælder først og fremmest Varerne til Shanghai, der hovedsagelig gik til Hongkong, Manila og Singapore, i enkelte Tilfælde ogsaa til Dairen og Japan. I saadanne Tilfælde krævedes der ekstra Præmier.

Ogsaa Bankforholdene er blevet alvorligt forstyrret som Følge af Begivenhederne, og selve Betalingerne blev mere eller mindre problematiske.

Naar man derfor taler om Skibsfartens Højkonjunktur i Øjeblikket, vil det være paa sin Plads at tage disse Forhold med i Betragtning. For mange Rederier har Begivenhederne i Østen været et meget alvorligt Slag, og det er ikke mindst Usikkerheden med Hensyn til Fremtiden, der spiller en Rolle.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Panama Canal Tolls

Amerikas Steamship Owners Association har udsendt følgende:

H. R. 5417, amended to provide "that the basic rules of measurement shall not be changed except after public hearing and six months' public notice of such change", passed the Senate August 19th and is now law. This bill was part of a mass of so-called minor legislation which was passed in the closing hours of the last session with little or no discussion.

The new rules are exactly as finally recommended by the President's Committee, including certain changes (largely for clarification) in the text of the rules as included in their original report. The rates of \$0.90 laden and \$0.72 in ballast are also as recommended by that Committee.

The American steamship owners attempted to have incorporated in this legislation (1) a Panama Canal capitalization of not over \$476,000,000 and an interest rate of 3 per cent.; (2) a credit for the free transits of public vessels, which have averaged about \$1,000,000 per annum; (3) a discount of 25 per cent. on transits in excess of 10 in any one fiscal year; (4) a reduction of the toll limits to \$0.90 and \$0.54; and (5) the abolition of the provision authorizing tolls on passengers. None of these provisions were accepted by Congress, but the first three are within the administrative authority of the President and it is possible that in the course of time some favourable action on them may be secured.

We did succeed in getting in the provision requiring public hearings and six months' public notice in advance of any change in the rules. This, together with the older provision of law requiring six months' public notice in advance of any change in the rates, will afford a certain measure of security against changes in administrative policy.

We are also given to understand that the Canal authorities will reduce their capitalization from the approximate \$550,000,000 which they now use to about \$506,000,000, and that they do not contemplate imposing any tolls upon passengers.

As a net result the shipowners using the Canal have secured a reduction of more than \$1,000,000 in yearly tolls, as compared with \$2,500,000 increase which was in prospect under earlier Canal proposals. Nearly all steamship companies using the Canal will share in this reduction. The only American companies which will suffer any increase are Grace, Panama Pacific, and Luckenbach, and I believe that all foreign ships will receive a material reduction except possibly some passenger ships and shelter-deck freighters, whose tolls in most cases will probably remain about the same.

AN ACT

To provide for the measurement of vessels using the Panama Canal, and for other purposes.

Be it enacted by the Senate and House of Representatives of the United States of America in Congress as-

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

H eller ikke den forløbne Uge bragte den Vending til det bedre paa Fragtmarkedet, som der haabes paa. Der har ganske vist været noget mere Liv over Kornmarkederne, men den disponible Tonnage er mere end tilstrækkelig til at dække Befragternes Behov, og i det store hele har Markedet nærmest været nedadgaaende. Det er særligt Positioner paa denne Side Nytaar, som det kniber for Rederne med at faa dækket til fulde Rater, hvorimod Positioner ind i det nye Aar er lettere at faa placeret.

Rivur Plate Markedet viser praktisk talt ingen Interesse for November, hvilket kan være alvorligt nok for de Redere, der har Tonnage i denne Position. I Følge Meddelelse fra London er der indtil Udgangen af Maaneden ikke mindre end 25 Baade disponible, og 4 à 5 Baade skal allerede ligge og vente usluttede. De enkelte Ordre, der er for November, vil Befragterne ikke betale Gentlemen-Agreementsraterne for, og indtil dette skrives, har ingen Redere villet acceptere lavere. For December synes Befragterne mere villige til at operere paa Basis af de uofficielle Minimums-rater, og for Januar/Februar er Efterspørgslen god, og Befragterne betaler glat væk de 39/-, Basis p.p.U.K., som Gentleman-Overenskomsten har fastsat som Minimalrate. For disse Positioner synes Rederne imidlertid at udvise en stærk Reservation, og det er forsvindende, hvad der er sluttet. Redernes Stilling i disse Positioner skulde ogsaa være særdeles stærk, idet der i dette Øjeblik kun er dækket en Femtedel af det Kvantum, der var sluttet paa det tilsvarende Tidspunkt sidste Aar. Der er derfor Haab om, at Raterne fra Plate fra Januar og fremefter vil vise fastere Tendens.

De øvrige Kornmarkeder har taget en Del Tonnage. Montreal indikerer nu igen 5/- for Korn til U.K., men der er meget lidt Tonnage disponibel. Fra Gulfen er der sluttet en Del Tonnage for Majs til omkring 4/3d. Antwerpen eller Rotterdam, 4/6d. p.p.U.K., 4/9d. Hamburg eller Bremen.

Korn-Befragterne fra Australien lykkedes det at faa en tidlig December Baad til kun 10/- over Minimalraten, og de reducerede derfor omgaaende deres Fragt-Idé ogsaa for senere Positioner til denne Rate. Rederne viser imidlertid ingen Interesse herfor og forlanger

uforandret 12/6d. Præmie for Positioner fra 20. December og fremefter.

Fra Sortehavet lykkedes det Russerne at faa en 7500 Tonner pr. første Halvdel December til 20/- Antwerpen eller Rotterdam, 21/- p.p.U.K.

Paa de øvrige oversøiske Markeder har der heller ikke været meget at gøre. Cuba Befragterne har reduceret deres Idé til omkring 26/- for stor Tonnage til U.K. — Scrap fra Northern Range frembydes til 28/- til Gdynia, hvilket er 6d. lavere end forrige Uge. Der noteres forskellige Forretninger fra Northern Range til Japan. Raten herfor ligger omkring \$8 pr. Ton Gross terms for Dødvægt Ladning.

Nordpacific-Markedet er meget roligt. Vancouver/U.K., Korn, er sluttet til 37/6d., og f.i.o.-Befragterne indikerer 39/- fra British Columbia til p.p.U.K. Transpacific Markedet er praktisk talt livløst.

Soyabønner indikerer 40/-, men Befragterne betaler antagelig noget mere. Samme Rate indikeres for Ris fra Saigon, men ogsaa her gælder det, at Befragterne antagelig betaler mere, naar Tonnagen kommer fast frem. Philippinerne har igen sluttet Tonnage til \$10.50 til U.S. Gulf eller Northern Range og indikerer \$6.50 for Sukker til San Francisco. De indiske Markeder har været rolige. Pig-iron Calcutta/U.K. er sluttet til 326d. f.i.o., og Erts Vizagapatam/Workington er betalt med 35/-. Madraskysten indikerer 45/- for Kerner/Linsæd for Januar/Februar Afskibning.

De europæiske Markeder ligger ogsaa svagere. Trælastsæsonen synger snart paa sit sidste Vers. Fragtniveauet ligger i det store hele uforandret. Kul-Trades sydpaa ligger svagere, og det samme gælder Kul fra England til Danmark/Østersøen. For disse Markeders Vedkommende har den milde Vinter naturligvis Skylden. Middelhavet/hjemgaaende er heller ikke helt tilfredsstillende, selvom der nu og da kan opnaas en særdeles pæn Forretning.

Der har kun været gjort ringe Forretning paa Timecharterbasis. Det synes som om Befragterne vil vente og se, hvilken Vej Udviklingen vil gaa, før de binder sig for længere Periode. Af Afslutninger skal nævnes 7,100 Tons Dieselskib transatlantisk Rundtur, Levering og Tilbagelevering denne Side, 10/-.

sembled, That section 412 of title 2 of the Canal Zone Code, approved June 19th, 1934, is hereby amended to read as follows:

"Tolls on merchant vessels, army and navy transports, colliers, hospital ships, supply ships, and yachts shall be based on net vessel-tons of one hundred cubic feet each of actual earning capacity determined in accordance with the Rules for the Measurement of vessels for the Panama Canal prescribed by the President and as may be modified by him from time to time by proclamation, and tolls on other floating craft shall be based on displacement tonnage:

Provided, That the basic rules of measurement shall not be changed except after public hearing and six months' public notice of such change. The rate of tolls

on laden vessels shall not exceed \$1, nor be less than \$0.75 per net vessel-ton as determined under the aforesaid rules, and on vessels in ballast without passengers or cargo the rate may be less than the rate of tolls for vessels with passengers or cargo. In addition to the tolls based on measurement or displacement tonnage, tolls may be levied on passengers at rates not to exceed \$1.50 for each passenger. The levy of tolls is subject to the provisions of article XIX of the convention between the United States of America and the Republic of Panama, entered into November 18th, 1903, and of article I of the treaty between the United States of America and the Republic of Colombia proclaimed March 30th, 1922".

SEC. 2. This Act shall effect and be enforced on and after March 1st, 1938.

Approved, August 24th, 1937.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Johnson-Linien og Sydamerika

Rederiaktiebolaget Nordstjernan, Johnson-Linien, har meddelt, at den genoptager sin regelmæssige Rute fra Göteborg til Syd-Amerikas Vestkyst via Panamakanalen med Anløb af Peru, Equador og Chile. Der bliver Forbindelse hver Maaned, og første Skib paa den genoptagne Rute bliver M/S. »Chile«, hvis Jomfrurejse det bliver. »Chile« er i Øjeblikket under Bygning paa Götaverken i Göteborg. Det er ligesom alle de sidste nye Motorskibe, der er leveret til Johnson-Linien, en fuldt moderne Baad med fortrinlige Bekvemmeligheder for et mindre Antal Passagerer, med afkølede Lastrum o. s. v.

Linien's Generalagenter for Danmark er Firmaet Holm & Wonsild.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges forleden en vellykket Prøvetur med Motor-Fragtskibet »Skjælbred«, Værftets Bygnummer 629, som er bygget for Regning Skjælbreds Rederi A/S, Kristianssand S.

Skibet er bygget til Det norske Veritas' Klasse 1. A1. og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 415'—0" × 56'—0" × 37'—6" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8800 T. d.w.

Det er forsynet med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 5500 IHK. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Proveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

s.s. »Juliane« paasejler en russisk Damper

Et Telegram fra Lloyd's meddeler, at den danske Damper »Juliane« paa Humber-Floden har paasejlet den russiske Damper »Stchors«, der laa for Anker.

Damperen »Juliane« er hjemmehørende i Nordby paa Fanø og tilhører Vestjydsk Dampskibsselskab. Fra Rederiets Side oplyses paa Forespørgsel, at Sammenstødet fandt Sted Natten til Tirsdag i taaget Vejr. »Juliane« var paa Vej ind til Immingham. Den danske Dampers bagbords Anker har revet en Del af Kommandobroen bort og brækket tre Davider paa det russiske Skib, medens »Juliane« selv ikke har taget nogen Skade.

»Stchors«, der tilhører Sovtorgflott, er et Skib paa 3770 Brutto Tons, medens »Juliane« kun maaler 1293 Brutto Tons.

Sveriges Handelsflaade

Den svenske Skibsfartsstatistik foreligger nu og viser, at den svenske Handelsflaade i Fjor blev formindsket med 24 Skibe med en samlet Tonnage af 22,320 Brutto Tons. Nedgangen af Antallet af Skibe er foregaaet i de fem sidste Aar og beløber sig ialt til 248 Fartøjer med tilsammen 226,437 Brutto Tons eller 12,6 pCt. af hele den svenske Handelsflaades Tonnage ved Udgangen af 1931. Nedgangen hænges for en stor Del sammen med Salg af Skibe til Udlandet. En Række Skibe paa tilsammen 9277 Brutto Tons er forulykket i det foregaaende Aar, medens flere andre er gaaet til Ophugning.

Odense Havn

Den samlede Varetrafik paa Odense Havn i Aaret fra 1. April 1936 til 31. Marts 1937 har været 829,100 Tons, hvoraf Importen har udgjort ca. 89,3 pCt. Det er 24,200 Tons Mertrafik i Sammenligning med det hidtidige Rekordaar 1934—35.

Den største Tilvækst er Importen af Korn og Foderstoffer, hvilken antagelig skyldes den mindre gode Høst i Sommeren 1936, og at Indførslen af Byg og Havre blev givet fri i Slutningen af September. Kulimporten var ogsaa i Stigning og skyldes dels Industriens større Forbrug og dels, at mange Virksomheder har sikret sig Brændsel et Stykke ind i Fremtiden paa Grund af stadig opadgaende Brændselspriser. Fremgangen i Metaller skyldes dels den voksende Beskæftigelse paa Staalskibsværftet og andre Virksomheder og dels forøget Afskibning af gamle Metaller.

Trafikken paa København i Aarets 3 første Kvartaler

Fra indenrigske Havne indkom i Aarets første 9 Maaneder 11,194 (i Fjor: 11,630) Damp- og Motorskibe paa 1,719,081 (81,685,049) N.R.T. og 175 (168) Sejlskibe paa 33,787 (34,539) N.R.T. Fra udenrigske Havne indkom 7,847 (7,445) Damp- og Motorskibe paa 4,418,540 (4,214,787) N.R.T. og 136 (117) Sejlskibe paa 35,951 (36,043) N.R.T., altsaa tilsammen fra Ind- og Udland 19,041 (19,075) Damp- og Motorskibe paa 6,137,621 (5,899,836) N.R.T. og 311 (285) Sejlskibe paa 69,738 (70,582) N.R.T., eller alt i alt (stadig bortset fra Færgerne) 19,352 (19,360) Skibe paa 6,207,359 (5,970,418) N.R.T.

Antallet af Skibe er saaledes ret uforandret, nemlig 8 mindre end sidste Aar. Tonnagen er derimod steget med ca. 237,000 Nettoregistertons, og det enkelte Skibs Gennemsnitstonnage er steget fra ca. 308 til ca. 321 Nettoregistertons.

Svendborg Navigationsskole

Svendborg Navigationsskole kunde den 1. November fejre 85 Aars Jubilæum, idet det var den 1. November 1852, at Skolen aabnedes for det første Hold Elever. Den 1. December er det 25 Aar siden, at Skolen oprettede sin Radioafdeling, den første i sin Art i Skandinavien, og i de første Aar kom der da ogsaa unge Mennesker fra hele Skandinavien til Svendborg for at faa deres Radioudannelse.

De tidligere danske Frugtbaade

De to tidligere danske Frugtbaade »Caravelle« og »Martinique« var som meddelt solgt fra Frankrig til Rederiet Gogstad & Co. i Oslo, men nu oplyses det, at kun »Martinique« er blevet overtaget. Damperen faar nu Navnet »Lutz«.

Sejlsadsen paa Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler: »Gennem Udenrigsministeriet har man fra den internationale Komité for Ikke-Indblanding i Spaniens indre

Anliggender modtaget Meddelelse om, at der mellem Skibe, der anløber en Kontrolhavn for at tage Kontrol-Officerer ombord, og de Baade, med hvilke Kontrol-Officererne bringes ud til vedkommende Skib, om Natten vil være at anvende et Blinksignal, bestaaende af fire lange Blink.«

Stort dansk Skibskøb i England

Skibsreder Alb. Jensen har afsluttet et meget betydeligt Skibskøb i England, idet han har købt tre store Lastdamper.

Det drejer sig om tre Skibe, der hidtil har tilhørt Rederiet Elders & Fyffes Ltd. i London. Deres Navne er »Aztec«, »Mazatec« og »Toltec«. De er Søsterskibe, alle bygget paa Barclay, Curles Værft paa Clyde i 1929. De maaler hver ca. 5,500 Br. Tons og laster henved 8,000 Tons. De er Oliebrændere, forsynet med Firegangsmaskiner og skotske Kedler.

Overtagelsen finder Sted i Løbet af indeværende Aar. Det er en Forretning af meget betydelig Omfang, der her er afsluttet. Købesummen for de tre Skibe andrager efter Sigende omkring 7½ Mill. Kr.

Naar de tre Skibe kommer under dansk Flag, vil det paa een Gang forøge vor Handelsflaade med over 16,000 Br. Tons, eller ca. tre Gange mere end den tidligere Netto-Afgang.

Københavns Havn

Paa Havnebestyrelsens Møde Fredag aflagde Havnedirektør Laub Forslag til Budget for Københavns Havnevesen for Aaret 1938. Budget-Forslaget balancerer med 4,814,000 Kr. mod 4,697,000 Kr. for indeværende Aar. Der er ikke større Forskydninger paa de enkelte Konti. Paa Grundlag af indgaaede Beløb i de første otte Maaneder kan der for indeværende Aar regnes med 2,4 Mill. Kr. Indtægt for Vareafgift, og Budgetsummen er derfor for 1938 opført med 100,000 Kr., nemlig 2,1 Mill. Kr. For Afgift af Fartøjer regnes med en Indtægt paa 1,130,000 Kr. i Aar, og der budgetteres derfor 15,000 Kr. mere for 1938, ialt 1,015,000 Kr.

De samlede Udgifter er budgetteret til 2,875,450 Kr. mod 2,791,700 Kr. i Aar, og Overskudet bliver da omtrent uforandret 1,938,550 Kr. Heraf forslaas til ordinære Afskrivninger paa Anlæg og Inventar 393,600 Kr., til Henlæggelse til Fonden til Afholdelse af ekstraordinære Driftsudgifter 500,000 Kr., Henlæggelse til Pensionsfonden 59,900 Kr., Henlæggelse til Forrentning af regnskabsmæssig Formue 717,300 Kr., hvorefter der bliver 267,750 Kr. til Reservefonden.

Prøvetur paa Svanetjia

Fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri var der i Torsdag Prøvetur paa det store Passagermotorskib »Svanetjia«, som Værftet har bygget til Maschinoisimport i Moskva til Ruten Odessa—Alexandria.

Skibet, hvis Hoveddimensioner er 96 Meter Længde, 14,50 Meter Bredde paa Spant og 8,20 Meter Dybde, har Aplering for 244 Passagerer, samt en Lastrumkapacitet af ca. 78,000 Kubikfod. Fremdrivningsmaskineriet er 2 Stk. Burmeister & Wain Dieselmotorer paa ialt 4200 BHK., og Farten er beregnet til 16½ Knob paa Last.

»Svanetjia« har Plads til ca. 244 Passagerer, fordelt paa tre Klasser.

Paa øverste Dæk, Brodækket, findes Styrehus og Navigationsrum, Kaptajnens Bolig, der bestaar af en stor, smuk Salon, Soveværelse og Bad, Første Styrmands Bolig og Radiostationen, der er udstyret med Sender og Modtagere paa korte og lange Bølger og Radiotelefon. Ved Siden af Radiostationen er der Beboelse for to kvindelige Radiotelegrafister. Navigationsrummet er forsynet med alle moderne Indretninger — Ekkolod, Radiopejleapparat osv. Paa Agterkant af Brodækket findes et Par Huse, det ene indrettet til Akkumulatorer, det andet med Telefonbøse til Brug for Passagererne. Redningsbaadene, som findes paa dette Dæk, betjenes ved Hjælp af elektrisk drevne Spil.

PERSONALIA

60 Aar

Et af de gode, gamle kendte Navne i Forbindelse med Grønland, nuværende Lodsformand ved Aalborg Lodseri, *Gustav Thostrup*, fyldte i Lørdags 60 Aar. Thostrup har i mange Aar gjort Tjeneste ved Lodsvesenet, men fra Grønlandstiden har han mange Venner og er meget kendt viden om. Han deltog i Mylius Erichsens Danmarks-ekspedition og belønnedes herfor med Fortjenstmedaillen. Han var med til at starte »Nanok«, og da et Hold Jægere for nogle Aar siden var i Fare, drog han atter Nord paa, og var med til at bringe Hjælpen rettidig frem. En djærv dansk Sømandstype, vellidt overalt, hvor han er kommet frem.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

SVENDBORG

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsaut.
H. C. FrileTELEFON: 30
(2 Ledninger)
G. 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

VEJLE

LÜTGENS & REIMERS, HAMBURG 11

= 1837 - existing 100 years - 1937 =

TOWAGE - LIGHTERAGE

Large fleet of powerful and suitable steamtugs in any size

Day and night service

Telegr.-Addr.: "BEISTAND" - Telephone: 365993

General-Agent for Denmark: Jørgen A. Rasmussen

33 Amaliegade, Copenhagen K.

(also representing Esthonia and Finland)

hjemmehørende i Rudkøbing. Ogsaa Krigstiden gjorde han med, skønt godt op i Aarene. Efter at være fyldt de 70 trak han sig tilbage og boede i Marstal til sin Død.

Fhv. Skibsfører Chr. P. Christoffersen, Marstal, er død 88 Aar gl.

Christoffersen, der var født paa Langeland, sejlede i mange Aar paa Kinakysten, og siden som Styrmand paa flere af de større Marstal-Skibe; senere købte han en Jagt »Ellen Margrethe«, som han førte, til han lagde op.

60 Aar

Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn A. V. Kajs, fylder den 15. November 60 Aar. Kaptajn Kajs er Fører af S/S »Thyra«.

Den 14. November fylder Kaptajn Konrad P. C. Jensen 60 Aar. Kaptajn Konrad Jensen er Fører af S/S »Margit«, Dampskibsselskabet »Myren«.

75 Aar

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Dannebrog«, Kaptajn L. P. Christiansen, fylder den 13. November 75 Aar.

50 Aar

Den 13. November fylder Kaptajn Carl Rasmussen 50 Aar. Kaptajn Rasmussen, der er bosiddende i Marstal, var sidst Fører af M/S »Marie« og forlod Søen 1925.

Dødsfald

Kaptajn E. Hansen Raahauge, Marstal, er afgaaet ved Døden i den høje Alder af 87 Aar. I over 50 Aar fo'r han til Søs. Han førte en Række større Sejlskibe, alle

POSITIONSLISTE PR. 3. NOVEMBER 1937

A

s.s. Aalborg pass. Kbhvn. 31.10.
s.s. Aarø, Teilman-Thomsen, ank. Grindstone 29.10.
s.s. Aarø afg. Lissabon 28.10. til Huelva.
s.s. Aase ank. Hull 19.10.
m.t. Aase Mærsk pass. Aden 20.10.
s.s. Absalon pass. Kbhvn. 25.10.
m.s. African Reefer pass. Cristobal 24.10.
m.s. Afrika, Himmelsrup, ank. Oslo 29.10. udg.
s.s. Agnete afg. Gøteborg 21.10. til Tyne.
s.s. Agnete Mærsk afg. Ridham Dock 25.10. til Antwerpen.
s.s. Alabama afg. Lissabon 30.10. til Kbhvn.
s.s. Alf afg. Lorient 22.10.
s.s. Alfa ank. Oporto 28.10.
s.s. Algarve ank. Frederikshavn 25.10. for Dokning.
m.s. Almena afg. New York 18.10. til Azua.
m.s. Alsia, Heindorn, afg. Suez for Colombo 1.11. udg.
s.s. Allsund, Hansen, afg. Bahia, Brasilien 30.10. til Montevideo.
m.s. American Reefer pass. Cristobal 22.10.
m.s. Amerika, Dahl, afg. Kingston for Panama 31.10. udg.
m.s. Anglo Mærsk afg. Dakar 19.10.
s.s. Anna pass. Gibraltar 31.10.
m.s. Anna Mærsk ank. Hampton Rds. 27.10.
s.s. Anne ank. Garston 15.10.
m.s. Annam, Kragelund, ank. Suez 2.11. hjg.
m.s. Argentina afg. Oslo 11.10. til River Plate.
m.s. Arizona ank. Rosario 29.10.
s.s. Arnold Mærsk ank. Lissabon 21.10.
m.s. Asbjørn, Bjark, pass. Gibraltar 18.10. p. R. t. Dunkirk.
m.s. Asia, Andersen, ank. Los Angeles 1.11. hjg.
s.s. Askø, Hansen, ank. Calais 30.10.
s.s. Aslaug ank. Helsingør 21.10.
m.s. Asnæs pass. Brunsbüttel 2.11.
m.s. Astoria, Jensen, ank. Hongkong 28.10.
s.s. Astra ank. Kbhvn. 24.10.
s.s. Astrid, Madsen, pass. Bosphjerg 29.10. p. R. t. Boulogne s. M.

m.s. Australian Reefer afg. Basse Terre 1.11.
m.s. Australien, Hansen, ank. Osaka 1.11.
s.s. Avance ank. Kbhvn. 22.10.

B

s.s. Bergenhus afg. Bergen 1.11. via Aalesund til Trondheim.
s.s. Belgien ank. Danzig 25.10.
m.t. Bente Mærsk ank. Balboa 26.10.
s.s. Bertha pass. Dunnet Head 27.10.
s.s. Bes pass. Dunnet Head 28.10.
s.s. Betty ank. St. Malo 31.10.
s.s. Betty Mærsk pass. Dover 28.10. vestg.
s.s. Birgit, Vilsmark, pass. Lødingen 31.10.
s.s. Birgitte pass. Prawle Pt. 28.10. vestg.
s.s. Birte, Pedersen, ank. Sfax 31.10.
s.s. Bodil ank. Casablanca 31.10.
s.s. Boge, Nielsen, ank. Murmansk 26.10.
m.s. Boringia, Væring, ank. Hamburg 1.11. udg.
m.s. Bornholm, Haure-Petersen, afg. Redmolen 31.10.
s.s. Bothal, Hansen, ank. Kbhvn. 30.10.
s.s. Brasilien afg. Santos 21.10. til Madeira.
m.s. Brazilian Reefer pass. Gibraltar 31.10.
m.s. Bretagne, Hansen, ank. Novorossisk 22.10.
s.s. Britta pass. Gibraltar 31.10.
is.s. Broholm afg. Antwerpen 29.10. til Alexandria.
s.s. Brosund, Bundesen, ank. Waija, Hernösand 31.10.
s.s. Brynhild afg. Stettin 1.11. til Methil.

C

m.s. California afg. Kbh. 27.10. til River Plate.
m.s. Canada, Borch, afg. Los Angeles til Panama 26.10. hjg.
m.s. Canadian Reefer afg. San Francisco 23.10.
s.s. Carmen pass. Øland 2.11.
m.t. Caroline Mærsk afg. San Francisco 23.10.
s.s. Charkow afg. Tanger 1.11. til Nemours.
m.s. Chastine Mærsk ank. Cebu 10.10.
m.s. Chile, Larsen, afg. Genoa for Port Said 2.11. udg.
m.s. Chilean Reefer afg. Buenos Aires 2.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3.11.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	452,25	AMSTERDAM.....	250,15
BERLIN.....	181,85	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	15,40	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,55	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,55	PRAG.....	15,95
ROM.....	24,05	WARSAWA.....	85,90

s.s. *Christiansborg* ank. Boston 1.11.
m.s. *Chr. Holm* afg. St. Thomas 29.10, forv. ank. Caripito 2.11.

s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Flushing 19.10. til Dakar.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Rotterdam 27.10.
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Danzig 30.10.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Boston Lines. 29.10.
s.s. *Clara Clausen* ank. Lübeck 21.10.
m.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Auckland 27.10.
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Archangel 6.10.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Casamanca 1.11.

D

s.s. *Dagmar* ank. St. Nazaire 2.11.
s.s. *Dagmar* ank. London forv. 2.11.
s.s. *Dagmar Clausen* pass. Brunsbüttel 22.10. p. R. t. Bremen.

s.s. *Dania*, Danholt, afg. Reykjavik 28.10. til Methil.
m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Capetown p. R. t. Sydney 23.10. udg.
m.s. *Danmark* ank. Hamburg 2.11. derfra til Stettin.
s.s. *Dorrit* ank. Port Lyautéy 2.11.
s.s. *Delaware* afg. Bamble 23.10. til Newport News.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Leningrad 23.10.
s.s. *Ebro* afg. Marseille 2.11. til Genua.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Cardiff 19.10.
s.s. *Efte Mærsk* ank. Limerick 15.10.
s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. forv. 2.11.
m.s. *Egyptian Reefer* ank. Marseille 1.11.
m.s. *Eleonora Mærsk* pass. Perim 22.10.
s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Huelva 21.10.
s.s. *Elisabeth* ank. London 29.10.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Eastham 21.10. til Antwerpen.
s.s. *Ellen* afg. Antwerpen 27.10. til Stockholm.
s.s. *Ellensborg* pass. Skagen 1.11.
s.s. *Else* pass. Helsingør 2.11.
s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Archangel 26.10., pass. Tromsø 31.10.

s.s. *Emilie Mærsk* ank. Middlesbro' 27.10.
m.t. *Emma Mærsk* afg. Buenos Aires 12.10.
s.s. *Energi*, Jørgensen, pass. Aalesund 31.10. p. R. t. Galway.
s.s. *England*, Stengade, ank. Ghent 1.11.
s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, afg. Lovisa 31.10. til Vilvorde.

s.s. *Erik Boye* ank. Hull 28.10.
s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Heroen 1.11. til Middelfart.
s.s. *Erna* ank. Svendborg 1.11.
m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Portland 1.11. udg.
s.s. *Esther* afg. Pateniemi 31.10.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Huelva 28.10.
s.s. *Estland*, Fischer, ank. Hull 21.10.
s.s. *Estrid* ank. Liverpool 22.10.
m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 2.11.

F

m.s. *Fanø* afg. Køge 2.11.
s.s. *Fanø*, Korff, ank. Nantes 31.10.
s.s. *Finland* ank. Danzig 24.10.
m.s. *Fionia*, Kolls, ank. London 1.11. hjg.
s.s. *Flynderborg* ank. Hull 27.10.
s.s. *Frankrig* pass. Helsingør 29.10. p. R. t. Rouen.
s.s. *Fredensborg* ank. Fredericia 1.11.
s.s. *Frederiksborg* ank. Setubal 29.10.
s.s. *Freya* afg. Immingham 20.10. til Korsør.
s.s. *Frida* pass. Cristobal 2.11.
s.s. *Frode* afg. Houston 30.10. til New Orleans.
s.s. *Fylla* afg. Torneå 24.10.

G

s.s. *Garonne* ank. Antwerpen forv. 2.11.
s.s. *Georgia* afg. Aalborg forv. 2.11. til New York.
s.s. *Gerd* afg. Bremen 3.10. til Umeå.
s.s. *Gerda* pass. Gibraltar 2.11.
s.s. *Gerda Toft* ank. Huelva 23.10.
m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Hongkong 27.10.
s.s. *Gorm* ank. Kemi 29.10.
s.s. *Grete* afg. Rio de Janeiro 30.10.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Kobe 23.10.
s.s. *Grønland*, Sørensen, afg. Frederikshavn 31.10.
s.s. *Gudena* ank. Newport 28.10.

s.s. *Gudrun* ank. Leith 23.10.
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 27.10. til Java.
s.s. *Gunhild* pass. Beachy Head 24.10. p. R. t. Irland.
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Halifax N.S. 16.10.
s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Port Swettenham 21.10. til Saigon.
s.s. *Gyda* ank. Louisburg 22.10.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, afg. Gdynia 31.10. til Piteå.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Ghent 1.11.
s.s. *Haljdan* ank. Kbhvn. 31.10.
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Riga 30.10.
s.s. *Hans*, From, ank. Aarhus 2.11.
s.s. *Hans Broge* pass. Hanstholm 26.10. vestg.
s.s. *Hans Mærsk* ank. Archangel 9.10.
s.s. *Harald* ank. Garston 21.10.
s.s. *Harriet* ank. Messina 21.10.
s.s. *Helene* afg. Pateniemi 31.10.
s.s. *Helga* ank. Valparaiso 2.11.
m.s. *Henning Mærsk* afg. Kap Stroque 21.10.
s.s. *Henry Tegner* afg. Helsingør 26.10.
m.s. *Herdis* afg. Boston 15.10. til Buenos Aires.
s.s. *Hertha Mærsk* afg. Methil 27.10. til Horten.
s.s. *Hilde* pass. Beachy Head 15.10. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 1.11.
s.s. *Holland* ank. Aalborg 15.10.
s.s. *Hulda Mærsk* afg. Goole 20.10. til Hundested.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 31.10 (skal i Dok i Frederikshavn).
m.s. *India*, Krarup, afg. Penang til Port Sudan 28.10. hjg.
s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Dungeness 31.10. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Inge Mærsk* afg. Kopervik 18.10. til Murmansk.
s.s. *Ingeborg S.* pass. Hanstholm 26.10. vestg.
s.s. *Inger* ank. Goole 31.10.
s.s. *Inger Toft* pass. Yshang 31.10.
s.s. *Irene Maria*, Larsen, pass. Utsira 1.11.
m.s. *Irland*, Meinertz, afg. London 30.10.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Danzig 31.10.
s.s. *Ivar* afg. New York 19.10. til Oslo.

J

s.s. *Jakob Mærsk* afg. Quebec 28.10. til Sydney NS).
s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Finisterre 31.10. p. R. t. Nizza.
m.t. *Jane Mærsk* afg. Santa Maria 4.10.
m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Dairen til Kobe 2.11. hjg.
s.s. *Jenny* ank. Aberdeen 23.10.
s.s. *Jenny* ank. Oslo 2.11.
s.s. *Jessie Mærsk* pass. Dungeness 29.10. vestg.
s.s. *Johanne* ank. Bilbao 27.10.
s.s. *Johannes Mærsk* ank. N. Waterweg 27.10.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 1.11.
s.s. *Jonna* pass. Equator 24.10.
s.s. *Juliane* pass. Spurn Head 23.10. p. R. t. Kalundborg.
m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Singapore til Malacca 2.11. hjg.
s.s. *Jutta* ank. Yxpila 2.11.
s.s. *Jytte* afg. Zeebrugge 9.10.
s.s. *Jægersborg* ank. Goole 31.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Hull 29.10. til Nizza.
s.s. *Kalø*, Huusum, ank. Pugwash 30.10.
s.s. *Karen* afg. Trångsund 17.10.
s.s. *Karen Toft* ank. Danzig 28.10.
s.s. *Karla* ank. Antwerpen 31.10.
s.s. *Katholm* ank. Gdynia 31.10.
m.t. *Katrine Mærsk* afg. Lissabon 7.10.
s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Blyth 28.10. til Koivisto.
s.s. *Kentucky* afg. Norfolk, Va. 26.10. til Kbhvn.
s.s. *Kirsten* ank. Rimouski 17.10.
s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Chicoutimi 13.10.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 31.10.
s.s. *Knud* ank. Danzig 1.11.
s.s. *Knud Villemoes* ank. Sunderland 28.10.
s.s. *Knut* pass. Dungeness 29.10. p. R. t. Corsica.

L

s.s. *Laila* ank. Chicama 3.11.
m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Port Said til Marseilles 30.10. hjg.
s.s. *Lars Kruse* ank. Dakar 26.10.
s.s. *Laura* afg. Rio de Janeiro 29.10.
m.s. *Leise Mærsk* pass. Gibraltar 29.10. vestg.
s.s. *Lica Mærsk* afg. Charlottetown 7.10.
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Port Talbot 29.10.
s.s. *Lilian* pass. Brunsbüttel 3.11.
s.s. *Lilleborg* afg. Ivigtut 30.10.
s.s. *Lily* ank. Boston 28.10.
s.s. *Linda* pass. Holtenau 3.11.
s.s. *London*, Hansen, ank. Leningrad 31.10.
m.s. *Louisiana* afg. Rio 29.10. til Kbhvn.
s.s. *Lundby* afg. Vancouver 27.9. til Port Sudan.
s.s. *Lynæs* pass. Hammersbus 2.11.

M

- s.s. *M. C. Holm* afg. Fowey 22.10. til Portland (Me.).
 s.s. *Magnus* afg. Tallinn 1.11. til Riga.
 s.s. *Maina* ank. New York 21.10.
 s.s. *Maja* ank. Burntisland 31.10.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Hongkong 31.10. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Leningrad 28.10.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Hampton Rds. 20.10. til Los Angeles.
 s.s. *Margit*, Jensen, paa Timecharter.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 2.11.
 s.s. *Margrete* ank. Larne Roads 29.10.
 s.s. *Marianne* pass. Kbhvn. 26.10.
 s.s. *Marie Toft* ank. San Juan 30.10.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tampico 7.10.
 m.s. *Marocco* afg. Kbhvn. 2.11. til Aarhus.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Harburg 22.10. pass. Lizard Point 27.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. St. Abb's Head 28.10. indg.
 s.s. *Marx* pass. Skagen 25.10.
 s.s. *Maryland* afg. Newcastle 29.10. til River Plate.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Archangel 19.10.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Singapore til Bangkok 31.10. udg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 22.10. til Antwerpen.
 s.s. *Mette* afg. Durban 26.8.
 s.s. *Michael Jebson* afg. Bangkok 15.9. til Hongkong.
 s.s. *Minsk* afg. Casablanca 31.10. til Kbhvn.

N

- s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Blyth 30.10.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Groningen 29.10.
 s.s. *Najaden* ank. Kemi 2.11.
 s.s. *Nancy* pass. Malta 2.11.
 s.s. *Nerma* afg. Raumo 1.11.
 s.s. *Nevada* afg. Newcastle 29.10. til Santos.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Colomba 5.10.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. San Pedro 10.10.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Shields 29.10. til Kbhvn.
 s.s. *Niobe* afg. Plymouth 2.11.
 s.s. *Norco* ank. Archangel 20.10.
 m.s. *Nordbo* ank. Moji 8.10.
 s.s. *Nordborg* ank. Aalborg 30.10.
 s.s. *Nordby* afg. Gravesend 27.10. til Kbhvn.
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 17.10. til Kobe.
 m.s. *Nordfarer* ank. Santa Cruz 5.10.
 m.s. *Nordhavet* afg. Saigon 23.10.
 m.s. *Nordhval* ank. Aden 18.10.
 m.s. *Nordkap* ank. Santos 27.10.
 s.s. *Nordlys* afg. Buenos Aires 30.9. til New York.
 m.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Buenos Ayres 31.10.
 m.s. *Nordpol* afg. St. John's 9.10. til Buenos Aires.

O

- s.s. *Odin* ank. Göteborg 2.11.
 s.s. *Olaf* afg. Liverpool 1.11. til Barrydock.
 s.s. *Olga* afg. Bjørneborg 25.10. til Honfleur.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Barstad 22.10.
 s.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. New York 28.10.
 m.s. *Oregon* afg. Kolding 31.10. til Nakskov.
 s.s. *Orion* ank. Antilla 25.10.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Leningrad 31.10.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Rufisk 27.10.

P

- s.s. *P. Madsen* pass. Ushant 29.10.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Rouen 20.10.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Nakskov 14.10.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Hull 27.10.
 s.s. *Paula* ank. Valparaiso 30.10.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Adelaide til Portland 2.11. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Manila 28.10. til Hongkong.
 s.s. *Polly* afg. Munksund 10.10.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Honfleur 29.10.

R

- s.s. *Randa* ank. Aalborg 1.11.
 s.s. *Randi* afg. Preston 2.11.
 s.s. *Riga* ank. Groningen 29.10.
 s.s. *Rigmor* ank. Trångsund 26.10.
 s.s. *Rikke* afg. Kbhvn. 27.9. til Danzig.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 1.11.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Beachy Head 22.10. p. R. t. Zeebrügge.
 s.s. *Robert* ank. Trångsund 26.10.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Glasgow 28.10.
 s.s. *Rosenborg* ank. Glasgow 31.10.

S

- s.s. *Saga* afg. Slettin forv. 2.11. til København.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Aalborg 28.10.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Dakar 25.10.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Dieppe 31.10.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunshüttel 31.10. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 1.11.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Sheet Harbour 31.10.
 s.s. *Selma* afg. Kotka 2.11.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 30.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, ank. Beira 12.10. udg.
 s.s. *Signe* ank. Partington 21.10.
 s.s. *Sigrud* pass. Skagen 19.10. vestg.
 s.s. *Sigrun* ank. Hernøsand 1.11.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kemi 30.10.
 s.s. *Skagen* afg. Råfsö 28.10.
 s.s. *Skagerak* pass. Skagen 26.10. vestg.
 s.s. *Skandin* ank. Houston 2.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Vejle 28.10.
 s.s. *Skjold* afg. Dunkirk forv. 2.11. til Havre.
 s.s. *Skodsborg* afg. Burntisland 29.10.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 31.10., afg. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Huelva 29.10.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Rimouski 22.10.
 s.s. *Sophie* pass. Skagen 17.10.
 s.s. *Stadion II* afg. Skien forv. 2.11. til Randers.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Ushant 27.10. p. R. t. Huelva.
 s.s. *Stella* ank. Malaga 1.11.
 s.s. *Stensby* afg. San Pedro til Vancouver at laste til Europa.
 s.s. *Stjerneborg* ank. Grofton 2.11.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Dungeness 28.10. østg.
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk, Va. 25.10. til Houston.
 s.s. *Svanholm*, Dokning i Helsingør.
 s.s. *Svava* afg. Nørresundby forv. 2.11. til Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii* afg. Dakar 28.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 31.10.
 s.s. *Soborg* afg. Antwerpen 1.11.

T

- s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 2.11. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 26.10.
 s.s. *Tanja* søsat Frederiksstad 26.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Boston 1.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Faxe Ladeplads 2.11. til Bandholm.
 s.s. *Tekla* ank. London 29.10.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 30.10. til Oslo.
 m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 29.10. vestg.
 s.s. *Tomsk* afg. Beyrouth 31.10. til Sfax.
 m.s. *Tongking*, Berg, pass. Finisterre p. R. t. Rotterdam 1.11. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Aalborg 2.11.
 s.s. *Tove* afg. Gibraltar 20.10.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Caibarlen 30.10. til Savannah.
 s.s. *Transporter* afg. Odense 27.10. til England.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Kirkekaldy 2.11.
 s.s. *Trondhjem* ank. Slettin 2.11.
 s.s. *Tulu* ank. Sunderland 27.10.
 m.s. *Tunis* afg. Lissabon 28.10. til Gdynia.
 s.s. *Tureby* afg. La Plata 21.10. til Montreal.

U

- s.s. *Uffe* ank. Liverpool 30.10.
 s.s. *Ulla* ank. Havre 31.10.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Shields 29.10. til Sarpsborg.
 s.s. *Uranienborg* afg. Geelong 20.10.

V

- s.s. *Valborg* pass. Kbhvn. 22.10.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Fecamp 1.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Hull 18.10.
 s.s. *Viborg* ank. Setubal 29.10.
 s.s. *Viola* afg. Beirut 14.10. til Jaffa.
 s.s. *Virginia* ank. Santos 1.11.

W

- m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Bunbury 30.10.
 s.s. *Will. Colding* ank. Ørnsköldsvik 19.10.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Tyne 30.10.

Y

- s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 1.11.

Ø

- s.s. *Ørneborg* ank. Ivigtut 1.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Weioliin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: "Holmalid"
Amaliegade 36TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLÆGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.**VINKE & CO.**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkco**ROTTERDAM**Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/ D. EKLÖF & Co. O/YSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MÖLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.
WASA (Finland)**Medlemmer af
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

**FUEL & DIESEL
OIL**
BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

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

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

**Owners' &
Captains' Code**

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779 KJØBENHAVN K.
TELEGR. JANBY. TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA
DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT

Hellerup Kulimport A/s

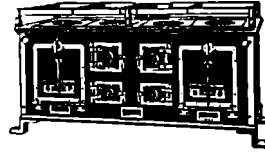
TUBORG HAVN
Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Pylinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Pylindere. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenget efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Løstning: Losning og Løstning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbedding 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 Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Selskibe 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. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. 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 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Løstning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

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 Kælvod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholm 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-tonnage + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af 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. Lodspenget betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Selskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden og Toldvæsenet). Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophallingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opbevaring af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orloksværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. beholdt 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 proviantrende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Pyskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Løstning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjærgningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Selsk. 24 Øre, Selsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værelseafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; Iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Løstn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølhallingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Løstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie, Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 46

TORS DAG 11. NOVEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTEN OG SPANIEN

Det har fra norsk Side været nævnt, at dets Skibsfart trænges ud fra Spanien, og det meddeles saaledes, at bl. a. i Farten paa Bilbao har talrige engelske og tyske, og ogsaa danske Skibe været repræsenteret, men ikke et eneste norsk Skib har anløbet denne Havn i den senere Tid. Heroverfor maa man sige, saavel som om dansk Skibsfart og Spanien i det hele taget, at danske Redere har taget det Standpunkt, saa længe som muligt at opretholde de Ruter og den Besejling af Spanien, det være sig Nationalisternes som Regeringens Havne, som man nu engang havde. Skibsfarten paa Østkysten af Spanien er for danske Skibes Vedkommende nu fuldkommen ophørt. Vi har ikke de Krigsskibe, der skal til, og vi formaar ikke at hævde os eller at undgaa, at Skibene bliver opbragt. Anderledes med Englænderne. De fortsætter ufortrødent. En Linie som MacAndrews har sejlet paa Spanien siden 1820 og bliver ved som hidtil.

Naar der tales om, at Præmierne paa Spaniens Farten er høje, er det ganske rigtigt — men det er kun for de skandinaviske Skibe, ikke for de engelske, der har Støtte i Krigsskibene. Farten paa de nordspanske Havne foregaar ganske normalt, og naar norske Redere ikke har villet søge dertil, maa det simpelthen tilskrives den Omstændighed, at norske Redere ikke vil tage de Udgifter og den Risiko, der er forbundet hermed, men det er ganske fejlagtigt, at norsk Skibsfart skulde være trængt ud derfra — bl. a. af danske Skibe. Saa stor er den danske Fart paa Nordspanien heller ikke, at den kan siges at være til Hinder for andre Landes Skibsfart.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om at tage ekstraordinære Skridt i Anledningen af Udviklingen i Spanien, er det vistnok det overvejende Synspunkt indenfor dansk Skibsfart, at man gør klogest i at se Tiden an og lade Udviklingen — som vi dog ingen Indflydelse har paa — gaa sin Gang. Det har været og vil stadig være dansk Skibsfarts Standpunkt, at man saa vidt muligt har villet opretholde Forbindelsen med Spanien, og at man har holdt sig strengt neutralt i den standende Strid. Paa dette Punkt er der næppe Grund til at foretage Ændringer, og der vil sikkert heller intet kunne opnaas derved.

20 AARS GRÆNSEN

I den fornyligt førte Diskussion mellem Valutakontoret og norske Sælgere af second hand tonnage til Danmark blev det fra Valutakontorets Side hævdet, at der vel i 1937 er givet ganske enkelte Afslag paa Ønsker om Køb af norske Skibe, men kun i saadanne Tilfælde, hvor de vedkommende Fartøjer var over 20 Aar gamle. Endvidere skal man gøre opmærksom paa, hed det i Valutakontorets Redegørelse, at i Henhold til norsk Lovgivning kan intet fremmed Skib over 20 Aar indregistreres under Norges Skibstilsyn. Der bestaar altsaa ingen Forskel i de to Landes Stilling i slige Tilfælde.

Det sidste er en uomstødelig Kendsgerning, og Valutakontoret har altsaa her heftet sig ved et Punkt, som der vil være god Grund til at se nærmere paa. Vi har tidligere nævnt, og gentager det her, at Valutakontoret i altfor mange Tilfælde er uden direkte Fø-

ling med det Erhvervsliv, det er sat til at administrere, og fordi Norge har indført denne Lovbestemmelse, at intet fremmed Skib over 20 Aar maa indregistreres under Norges Skibstilsyn, er der ingen, der siger, at det er den rette Fremgangsmaade, som vi absolut bør optage for vort Vedkommende.

Det vil altid være en Skønssag, i høj Grad individuelt, om man finder et Skib paa 20 Aar gammelt og forældet eller ej. Rent principielt at anlægge dette Synspunkt vil være forkasteligt. Men Danmark er i Øjeblikket forhindret i udefra at købe ældre Skibe — hvis de blot er 21 Aar er det udelukket.

Ser vi nu paa, hvordan f. Eks. Finlands Skibsfart har udviklet sig, finder vi unægtelig et andet Forhold her. Finland havde for faa Aar siden en Flaade paa 300.000 Tons. Den var sidste Aar oppe paa 500.000 og nærmer sig nu de 600.000 Tons. Det er for Størstepartens Vedkommende gammel Tonnage, der er købt til billige Priser. I Mellemtiden, siden Købet, er denne Tonnage blevet 3 Gange saa meget værd, og det er givet, at dette i Forbindelse med Højkonjunkturen i det hele taget er resulteret i, at der er tjent meget betydelige Beløb af de finske Redere. De har for det første den gamle, billigt indkøbte Tonnage — der ganske vist ikke er saa virkningsfuld som de nybyggede Skibe, men dog tjener sit Formaal udmærket — de har de lave Hyrer at betale osv. osv. Naar de daarlige Tider sætter ind, og de vil naturnødvendigt komme, har Finlands Redere kunnet konsolidere sig — mange af de gamle Skibe er allerede solgt og vil blive det i den kommende Tid til stærkt stigende Priser, til Ophugning osv., og allerede her er en betydelig Fortjeneste, saaledes at de finske Redere til den Tid vil kunne bygge nye Skibe med Fordel, mens vi har udrangeret vore Skibe uden Fortjeneste og uden Fordele.

Jo flere Stater, der lukker af for Køb udefra af Skibe over 20 Aar, des heldigere — eller værre — for Priserne. De vil bestandig falde for denne gamle Tonnage, og det betyder, at de Lande, der ikke har en saadan Lovbestemmelse, vil være langt heldigere stillet. For det første er det i Reglen de Lande, der har de lave Hyrer, Finland, Estland, Letland osv., og for det andet er det Skibe, der gaar i en bestemt Fart og navnlig har lagt Østersøen under sig. De kan og vil uvægerligt blive farlige som Konkurrenter for dansk Skibsfart — er det allerede i højeste Grad. Man maa betænke, at Østersøen er dansk Skibsfarts Vugge. Det var her, at J. Lauritzen, Torm, A. P. Møller osv. først satte ind, og det er her, enhver ung ny dansk Reder naturligt maa begynde. Dette er han afskaaret fra, som Forholdene har udviklet sig. Han kan under ingen Omstændigheder konkurrere med de finske, estniske og lettiske Skibe paa Grund af Hyrerne. Men han kan lige saa lidt gøre det af Hensyn til denne Lovbestemmelse eller Valutakontorspraksis, hvad man nu vil kalde det — i Realiteten er det det samme — der forbyder Indkøb i Udlandet af Tonnage, der er mere end 20 Aar gammel. Hvordan vilde Finlands Skibsfart have været stillet i Øjeblikket, hvis Regeringen havde blandet sig i dette Forhold? Den vilde aldrig have naaet den Position eller have kunnet skaffe sig tilnærmelsesvis de Indtægter, den nu kan regne med, hvis den ikke havde kunnet købe den gamle, over 20 Aar gamle Tonnage udefra. Det er saaledes et meget alvorligt Punkt, og et meget stort

Problem, fordi det berører et af de væsentligste Omraader indenfor dansk Skibsfart — nemlig Østersøfarten. Skal denne Fart gaa tabt for dansk Skibsfart, eller vil man fra Myndighedernes Side, inden det bliver absolut for sent, paa dette Punkt ændre Signaler og se Tingene i Øjnene, som de er.

Der vilde utvivlsomt være opnaaet ganske andre Resultater for dansk Skibsfart, om den paa dette Punkt havde været stillet frit og ikke været hæmmet af Statsindgreb, og det nytter ikke, at Valutakontoret for dette Punkts Vedkommende henviser til, at Norge har den samme Bestemmelse, for Norge er for det første ikke saa interesseret i denne Fart som Danmark, og for det andet er der ingen der siger, at fordi Norge har indført denne Bestemmelse, er den dermed det eneste rigtige. Valutakontoret og dermed Regeringen gør sikkert klogt i at tage dette Spørgsmaal op til fornyet Overvejelse og ikke udstede kategoriske Ordre om, at Indkøb af Skibe, der er over 20 Aar, er forbudt. Det maa dog blive den enkelte Reders Sag bedst at kunne skønne, om en saadan Forretning kan betale sig for ham eller ej. Og det vil være tilstrækkeligt at henvise til Udviklingen af Finlands Skibsfart. Der har man det bedste Eksempel paa, hvilke Resultater der kan opnaas, naar Myndighederne ikke lægger sig i Vejen for et Erhvervs naturlige Dispositioner.

SECOND-HAND TONNAGE

I øvrigt kan det i denne Forbindelse have sin Interesse at se, hvor stærkt second-hand Tonnagepriserne er steget.

Man kan som Sammenligning bruge Priserne for de to Standardtyper, A-Typen med Enkeltdæk og B-Typen med to Dæk. Det er Skibe paa 8,200 Tons d.w. og 16—18 Aar gamle. Prisen var 200,000—280,000 Lstr., men allerede et Par Aar efter blev de kun betalt med omkring 60,000 Lstr.

Endnu i 1929 var Prisen for de da 8—9 Aar gamle Baade 47,000—48,000 Lstr., men i de følgende for Skibsfarten saa vanskelige Aar solgtes de til 13,000—14,000 Lstr. og i den aller vanskeligste Tid helt ned under 5000 Lstr. I 1934 naaede de efterhaanden op i 16,000 Lstr., Aaret efter til 20,000 og i 1936 op til 32,000 Lstr. Senere har Prisen været fortsat stigende, og i dette Efteraar er en Baad af A-Typen solgt til Italien for 62,000 Lstr. — hidtil højeste Pris.

HANDELSSKOLEUNDERVISNINGEN OG SKIBSFARTENS UNGE MÆND

Foreningen til unge Handelsmænds Uddannelse har holdt aarligt Medlemsmøde, hvor Grosserer Aage Kunst aflagde Aarsberetning og navnlig kom ind paa den nye Lærlingelov og deraf følgende Vanskeligheder for Handelsskoleundervisningen og Principalerne.

Som bekendt skal Undervisningen placeres mellem Kl. 8 og Kl. 20, og for at naa det paakrævede ugentlige Timetal maa en Del deraf henlægges til Arbejdstiden.

Skibsreder Sass kunde ikke anerkende, at en Skoletid fra Kl. 17,20 ikke virkede generende for Kontorerne: Man benyttede jo netop Lærlingene bl. a. til at besøge Posten, sagde Hr. Sass. Nu skal jeg altsaa selv frankere Brevene — det kan jeg naturligvis ogsaa godt — og skal Undervisningen ske midt paa Dagen, saa skal Lærlingen ogsaa hjem og spise, hvorved Principalen mister ham 5—6 Timer om Dagen. Resultatet bliver, at vi ikke tager Lærlinge, men unge Mennesker over 18 Aar. Saadan gaar det i hvert Fald indenfor Skibsfarten.

Taleren spurgte sluttelig om, hvorvidt der var Udsigt til at faa Shippingskolen ind under faste Former.

Hertil svarede Formanden nej. Shippingskolen deler Skæbne med forskellige andre Skoler, den bestaar fra Aar til Aar.

Det er meget beklageligt, at der ikke kan naas til en fast Ordning paa dette væsentlige Punkt. Det ser ud til, at der skal komme et Initiativ udefra for at faa dette Spørgsmaal i Orden og fastlagt.

DEN ULYKSALIGE VALUTALOV

Folketinget har afsluttet Behandlingen af Valutaloven. Nu er Loven gaaet i Udvalg, og efter Handelsministerens Udtalelser kan der ikke ventes mange Ændringer i Forslaget, som det foreligger. Ministeren erklærede nemlig som Svar paa Christmas Møllers Forspørgsel, om der kunde tænkes en Ændring, saaledes at Ministeren ikke kunde føre Varer fra Friliste til bunden Liste uden Lov, at Hovedlinierne i Forslaget maatte opretholdes, kun om Enkeltheder kunde der forhandles.

Det er i Virkeligheden en fuldstændig Afvisning.

Diskussionen om Forslaget var meget bitter, og det synes, som om denne Valutalovgivning efterhaanden skal blive en af dansk parlamentarisk Livs ulyksaligste Frugter. Ingen vil direkte tage Ansvar for den, den er der engang, men ved selve sin Tilstedeværelse ødelægger den Atmosfæren, den gør Tønen i Tinget skarpere til ingen Gavn, den har skabt Utryghed og Ærgrelse overalt. Kan det ikke snart være paa Tide at faa den aflivet eller i det mindste ændret? Hvis man skal gøre dens Gavn og Skade op er der vist ikke mange, der tvivler om Resultatet.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I APRIL KVARTAL 1937

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i April Kvartal 1937.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.		Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 t.-T.	Udløst Gods 1000 t.	Indlød Gods 1000 t.
April	Kvartal 1937	25.100	4.368	3.436	1.301
Januar	— —	16.200	3.929	3.388	988
Oktober	— 1936	26.300	4.745	4.146	1.406
Juli	— —	27.100	4.801	3.723	1.293
April	— —	24.000	4.160	3.202	1.190
Januar	— —	19.100	3.808	3.031	946

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, April Kvartal 1936, er Farten forøget ret betydeligt, idet den indgaaende Reg.-Tonnage og den samlede ind- og udgaaende Godsmængde er steget med henholdsvis 5 pCt. og 8 pCt. Stigningen i Godsomsætningen er nærmere belyst i Tabellen, der viser den transporterede Godsmængdes Fordeling paa de vigtigste Godsarter henholdsvis i Farten til Danmark fra Udlandet, fra Danmark til Udlandet og mellem danske Havne indbyrdes.

Stigningen af den fra Udlandet indgaaende Godsmængde fra 2.522.000 Tons til 2.707.000 Tons skyldes særlig en Forøgelse under Posten Kul, Koks m. m. med 100.000 Tons og en Forøgelse under Posten Korn med 92.000 Tons. Omvendt viser Tilførselen af Forskelligt Styrtegods m. m. en Nedgang paa 56.000 Tons.

Ogsaa de til Udlandet afskibede Godsmængder viser betydelige Afvigelser fra det foregaaende Aar. Det samlede Kvantum er steget fra 538.000 Tons til 625.000 Tons, og af de enkelte Poster kan nævnes Stykgods med en Stigning fra 240.000 til 287.000 Tons, forskelligt Styrtegods m. m. med en Stigning fra 62.000 til 104.000 Tons og Korn med en Stigning fra 17.000 til 37.000 Tons. Omvendt er Sten, Kalk, Cement m. m. gaaet ned fra 146.000 til 125.000 Tons.

Godsomsætningen mellem danske Havne indbyrdes er forøget fra 680.000 Tons til 729.000 Tons, hvilken Stigning er fordelt paa de fleste Grupper, dog med

Undtagelse af Sten, Kalk, Cement m. m., som viser en lille Nedgang.

Til København indløb i April Kvartal 1937 5.600 Skibe med en Reg.-Tonnage paa 1.796.000 N. R. T., som udlossede 1.290.000 Tons Gods og indladede 396.000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i April Kvartal 1937 19.500 Skibe paa 2.572.000 N. R. T., som udlossede 2.146.000 Tons Gods og indladede 905.000 Tons.

SKIBSFARTEN OG METERSYSTEMET I ENGLAND

Paa de forskellige engelske Chambers of Commerce's Møde i Manchester fornylig var ogsaa Metersystemets Indførelse under Debat. Det ser virkelig ud til, at Tanken vinder mere og mere Terræn i England. I alle andre Lande, og ikke mindst i Skibsfartskreise vilde man hilse det med udelt Tilfredshed, om England skred til denne Reform. Der eksisterer iøvrigt en Forening i England, en Kres af fremstaaende Forretningsfolk har sluttet sig sammen i den saakaldte *Decimal League*, som har bestaaet i en Aarrække, men først nu, da Chefen for Lyons, Sir Isidore Salmon, har paataget sig Formandshvervet, synes den at tage fat for Alvor.

Sir Isidore arbejder efter samme Linie, som Brygger Carl Jacobsen gjorde herhjemme for 25 å 30 Aar siden. Den store danske Industri- og Forretningsmands Indsats blev som bekendt af væsentlig Betydning, baade da det gjaldt Metersystemets Indførelse og ved Propagandaen for hurtigst muligt at faa det gennemført i Praksis.

Saa meget kan siges, at har England faaet en Propagandist for Metersystemet, som vi havde det i Brygger Jacobsen, vil det sikkert ogsaa blive indført derovre, og det vil betyde en stor Lettelse for Handelen og Skibsfarten i andre Lande.

Det er maaske, maalt med saa mange andre Sager, en lille Sag, men den har dog ogsaa i Handelssamkvemmet med England sin store Betydning.

TYSK TALE OM SKIBSFARTEN

Paa et af de store Møder i Frankfurt udtalte Oberst Loeb, Lederen af »Amt für deutsche Roh- und Werkstoffe« Nødvendigheden af den private Indsats til Opfyldelse af 4 Aars Planen. Det vigtigste af alt var Privatinitiativet! Han betonede, som Følge af at man i Udlandet aabenbart tvivlede derom, at netop ogsaa indenfor Skibsfarten var dette private Initiativ overordentlig ønskeligt. Det er imidlertid, føjede han

MEDDELELSER FRA DANSK

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i September Maaned 1937

I September Maaned 1937 er udført 257,311 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 17,158 t., mod 235,024 t., deraf til Danmark 7,135 t. i August Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	91,579
Sverige	89,326
Italien	21,352
Danmark	17,158
Belgien	14,325
Norge	6,844
Holland	6,697
Algier	3,830
Finland	3,780
Island	2,420
	<hr/> 257,311

Vareomsætning over Danzigs Havn i September Maaned 1937

Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i September Maaned 1937 var 175,875,5 t. til en Værdi af 14.289.376 Gulden og 419,329 t. til en Værdi af 27.692.586 Gulden.

til, ikke en *Fordring* fra *Erhvervet*, men fra *Staten*. Det er Ord, der er gode at faa Forstand af, selv om man unægtelig maa tilføje, at ét er Teori, et andet Praksis. Tyskland er endnu ikke blevet Mønstreret for Ordningen af Skibsfartsproblemerne, og selvom det lykkedes Tyskland at opnaa tilfredsstillende Resultater efter sine Teorier paa dette Felt, vilde det være mere end tvivlsomt, om de kunde overføres paa andre Lande. Man bliver altid lidt »verstimmt«, naar Staten og det private Initiativ paa denne Maade, efter en Henstilling, der har Karakteren af Magtbud, gaar Haand i Haand. Her ønsker vi naturligt det private Initiativ fremmet — paa alle Omraader, men Staten er straks parat til at skride ind, og et idyllisk Samarbejde maa — i det mindste hos os — anses for udelukket.

Det er og bliver to modstridende Parter — Initiativet, den enkelte Forretningsmand udfolder, kan ikke harmonere med Statens Interesser, men maa næsten altid naturnødvendigt være i Modstrid hermed. Og det formaar næppe heller de nyeste tyske Teorier at ændre.

PRISTALLET

I Lørdags udsendtes Oktober-Pristallet. Det blev 118 i Forhold til 1931, 183 i Forhold til 1914, hvilket er 2 Points højere end i Juli.

I Statens og Kommunernes Lønninger griber dette Pristal ikke ind, idet Reguleringerne foregaar efter *Februar-Pristallet*. Derimod berører det de i Foraaret truffne Arbejdsoverenskomster af 2 Aars Varighed, idet disse lange Overenskomster, naar Pristallet steg til 181, kan ønsiges til Foraaret 1938. Det drejer sig om ca. 100.000 Mand, og det anses for givet, at denne Opsigelse vil komme omgaende. Samtidig udløber de i 1936 vedtagne 2-aarige Overenskomster, der omfatter et lignende Antal Arbejdere, saaledes, at man til Foraaret staar overfor Fornyeelse af Overenskomsterne for 200.000 Mand, saa det kan blive et bevæget Foraar.

I disse Dage holder Fagforeningernes Tillidsmænd Møde i København og drøfter Spørgsmaalet om Overenskomsternes Opsigelse, idet de ny Forhandlingsregler forlanger, at der skal være indgivet Forslag til Modparten inden den 1. December, hvis man vil have Forhandlinger i Gang om ny Overenskomst.

Paa Normalbudgettet, som er gaaet op fra 3607 Kr. i Juli til 3652 Kr. i Oktober, er det navnlig Fødevaregruppens Tal, der er steget, fra 1169 til 1194 Kr., men ogsaa de andre Poster viser nogle Kroners Stigning.

Der er baade Goder og Ulemper ved dette Pristal — og at det nu griber ind i hele Overenskomst-Situationen er beklageligt, men nødvendigt efter Aftalen. Forhaabentlig vil det ikke forvolde større Ulemper.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i August Maaned androg 137,830,2 t. til en Værdi af 12.164.049 Gulden, medens Udførslen androg 433,900,3 t. til en Værdi af 26.541.595 Gulden.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 4500 t. Sild, c. 111.300 t. Erts, c. 16,700 t. Svovlkies, c. 15.700 t. Kul, c. 6900 t. Koks, c. 1400 t. Tjære, c. 1500 t. animalsk Fedt, c. 3100 t. Gødningsstof, c. 1000 t. Træ, c. 5900 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 8000 t. Byg, c. 1400 t. Sædfrø, c. 1100 t. Mel, c. 296.900 t. Kul, c. 17.200 t. Koks, c. 1500 t. Smørelie, c. 1800 t. Parafin, c. 1100 t. Melasse, c. 1600 t. Soda, c. 5000 t. Gødningsstof, c. 98.800 t. Træ, c. 4600 t. Jern og Staal, c. 2100 t. Metalvarer.

Besejlingen af Nordost-Passagen i indeværende Aar

I Følge nærmere aftalte Planer skulde den nordlige Ishavskyst besejles af 160 Skibe under Sommernavigationen i Aar, bl. a. skulde det danske byggede Skib »Mossovjet« gøre Turen gennem hele Nordost-Passagen frem og tilbage. Rejsen hen varede ca. 40 Dage, og man havde haabet paa en lige saa hurtig Tilbagerejse. Nu er imidlertid »Mossovjet« sammen med Skibene »Pravda«, »Kristjanin«, »Uritsky«, »Molokof« og Isbryderen »Litke« blevet inde-spærret af Isen i Nærheden af Severnaja Semlja, hvor de

vil blive tvungen til at overvintre, da Isbryderen »Jermak« Forsøg paa at befri Skibene er mislykkedes, idet det ikke var muligt for Isbryderen at forcere de sidste to Mil til Skibene. 120 Mand af Besætningerne er bleven taget ombord i »Jermak«, som ligeledes har forsynet de tilbageblevne med Proviant og Kul.

Isbryderen »Krasin« gør for Tiden Forsøg paa at befri fire andre Skibe »Stalin«, »Rabotchy«, »Ilmen« og »Dickson« samt Isbryderen »Lenin«, der alle ligger indfrosset i Laptjev Havet i Nærheden af Petersø. Ifald det skulde lykkes, vil Skibene blive forl mod Beringsstrædet og videre til Vladivostock. Isbryderne »Malygin«, »Sadko« og »Sjedof«, der ligeledes har været i Vanskeligheder i Laptjev Havet, er nu kommet fri og er paa Vej mod Beringsstrædet.

Lodstvang i Veracruz

Ministeriet for Trafik og Offentlige Arbejder har under 24. Juli d. A. udstedt en den 30. f. M. i »Diario Oficial« offentliggjort Bekendtgørelse (Disposicion de Practicaje Num. B-3), ifølge hvilken der i Veracruz indføres Lodstvang for alle indkommende og udgaende Skibe saavel af mexikansk som af fremmed Nationalitet.

Fritaget for Lodstvang er Skibe af mexikansk Nationalitet indtil 500 Tons Br., forudsat at de ikke anvendes som Slæbebaad for Skibe, der ikke er undtaget fra Lodstvang, endvidere Skibe af enhver Størrelse autoriserede til indenlandsk Fart (navegacion interior) samt mexikanske Krigsskibe.

Lodsafgiften beregnes med et Beløb efter følgende Skala for hver Fod (0.35 m) af Skibenes Maximum Dybgaende:

Indtil 1000 Tons Br.	\$ 400
fra 1000—2000 Tons Br.	» 5.00
derefter for hver 1000 Tons Br.	» 1.00
indtil 17,000 Tons Br. fra 17.000 Tons Br. og opefter	»30.00

For Lodstjeneste paa Søndage eller nationale Festdage beregnes udover den normale Afgift \$30.00.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Oktober 1937

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 10 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1936, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937 ...	13,175	22,095,244	11,995	19,885,575
1936 ...	11,371	18,956,762	10,331	16,834,516
Forskel..	+1,804	+3,138,482	+1,664	+3,051,059

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937 ...	15,383	16,480,820	10,228	17,069,430
1936 ...	13,736	16,176,131	9,506	15,583,365
Forskel..	+1,647	+304,689	+722	+1,486,065

I Tidsrummet Januar/Oktober 1937 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 5,025,814 Tons og 2,816,145 Tons større end til Antwerpen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Klassificering af Skibe i U. S. A.

Statistiken omfattende samtlige Skibe under Bygning i U.S.A. 1. August i Aar foreligger nu og viser, at det nationale Klassificeringsselskab American Bureau of Shipping New York havde under Bygning til sin Klasse 101 Skibe med ialt 322,635 Tons. De øvrige Staaletskibe under Bygning i U.S.A. ved samme Tid var 50 med ialt 27,175 Tons, af hvilke dog 16 Stykker paa tilsammen 13,858 Tons ikke byggedes til Klasser, men under Statens Kontrol.

Den 1. August 1936 var under Bygning til Klassificering hos det nævnte nationale Selskab 87 Skibe med ialt 179,105 Tons. Det vil altsaa sige en Forøgelse paa 14 Skibe og 143,530 Tons, mens Antallet af Skibe under Bygning i de øvrige Selskaber var gaaet noget tilbage.

Det viser sig altsaa, at American Bureau of Shipping har Haand i Hanke med praktisk talt alle Nybygninger i U.S.A. Af de Skibe, der bygges under Bureauefs Kontrol, er adskillige paa 7,000 og op til 11,400 Tons. Listen over Nybygninger omfatter forskellige Typer, saasom Fragt- og Passagerskibe, Fragtbaade, Bugserbaade og Pramme samt 26 Tankskibe over 7,100 Tons til Standard Oil og andre Oliefirmaer.

Mauretania

Cunard White Star's Ledelse har nu besluttet, at Selskabets nye Kæmpe Liner, som er under Bygning hos Cammel Laird & Co. i Birkenhead, skal hedde »Mauretania«. Indtil Stabelafløbningen, som skal foregaa 28. Maj næste Aar, hedder den imidlertid kun No. 1029. Den nye Mauretania faar en Bruttotonnage paa ca. 32,000 Tons. Det bliver saaledes den største Liner, der nogensinde er bygget i selve England. Skibets Længde bliver omkring 750 Fod, det faar ti Dæk, Dobbeltpropeller drevne af Pearson Turbiner og 2 Skorstene. Det skal gaa i Ruten London—Havre—Southampton—New York og vil faa en Hastighed af 22 Knob.

»Queen Mary«s Søsterskib, under Bygning hos John Brown i Skotland, bliver først færdig til at indsættes paa Ruten Southampton—Cherbourg—New York i 1940. Den bliver omtrent paa Størrelse med »Queen Mary« og faar omtrent samme Hastighed. Indenfor Cunard White Star er man færdig med at gøre Forsøg paa at sætte nye Hastighedsrekorder for Erobringen af det blaa Baand.

M.S. »Vistula«

D.F.D.S. indsætter nu Selskabets Passager-Motorskib »Vistula«, som har været til Reparation i Nakskov, i Ruten København—Frederikshavn—Oslo. »Vistula« skal afløse Damperen »Frederikshavn« i denne Rute som Vinter-Turistskib. Skibet vil udføre en Tur om Ugen mellem Frederikshavn og Oslo.

Polske Nybygninger

Til den polske Gdynia-Amerika Linie er der, som tidligere omtalt, ved Nakskov Skibsværft bestilt et 11,500 Tons Passager- og Fragtmotorskib til Rederiets Rute paa Sydamerika. Et lignende Skib er bestilt ved engelsk Værft, da Nakskov-Værftet paa Grund af mange Ordre ikke kunde give den krævede Leveringstid for mere end eet Skib. Senere er for polsk Regning ved Danziger-Werft

bestilt to ca. 5000 Tons Motorskibe med 16 miles Fart til Farten paa Golfen, særlig for Transport af Bomuld.

Disse Nybygninger er et Led i en af den polske Regering udarbejdet Fircaars-Plan for Udbygning af den polske Handelsflaade. Foruden Bygning af de nævnte fire Skibe omfatter denne Plan to Nybygninger paa hver 1000 Tons til den balliske Linie Gdynia—Vestfinland, en 2000 Toner til Levantlinien, en Damper paa 2800 Tons til Kultransport og et Bunker-Fartøj, som skal anvendes til Betjening af Handelsdampere paa Gdynia Red.

Fanø Navigations-skole

Fanø Navigations-skole har afsluttet Eksamen med følgende Resultater:

Til Styrmandseksamen indstilledes 4 Elever, der alle bestod. (Minimum 84, Maksimum 168).

A. L. Mathiasen, Nordby, 165, C. E. Christensen, Tværsted, 154, E. K. Kloster, København, 133 og A. Nielsen, Sønderho, 116 Points.

Til Skibsførereksamen indstilledes 8 Elever, hvoraf 7 bestod. (Minimum 84, Maksimum 168).

K. C. Nondal, Nordby, 135, N. A. Thomsen, Sønderho, 126, P. E. C. Schönfeldt, Odense, 111, K. H. Nielsen, Samso, 107, G. V. Huth, Halk, 104, E. J. K. Johannesen, Nørhø, 100 og T. A. Madsen, Esbjerg, 89 Points.

Til Radioekspedientprøven indstilledes 3 Elever, der alle bestod. (Minimum 3,1, Maksimum 8,0).

O. T. Jensen, Ringkøbing, II Kl. 5,6, Telefonipróven 6,0. W. Præst, Hungerburg, II Kl. 5,6. A. D. Jensen, Aarhus, II Kl. 5,3, Telefonipróven 6,3.

»Konsul D. Lauritzen's Flidspræmie«, en Sekstant med Inskription, tildeltes O. T. Jensen, Ringkøbing. »Foreningen til Søfartens Fremmes« Præmie, en Præmieikkert med Inskription, tildeltes A. D. Jensen, Aarhus.

Fra Formanden for Jubilæumsfonden, Skibsfører Knud Lauritzen, forelæs Meddelelse om, at der var tildelt fire Skibsførerelever 175 Kr. til Hjælp til deres Uddannelse som Radiotelegrafister.

Store Nybygningsordrer til B. & W.

Det store norske Rederi Sigurd Herlofson & Co. i Oslo har hos Burmeister & Wain bestilt et 8800 Tons Motorskib. Nybygningen skal kunne skyde 14 Knob paa Last, Længden bliver 415 Fod, Bredden 56 Fod og Dybgangen 28 Fod og 7 Tommer. Fremdrivningsmaskineriet skal bestaa af en dobbeltvirkende to Takts B. & W. Dieselmotor paa 5500 Hestekræfter. Skibet skal afleveres i December 1938 eller Januar 1939.

Yderligere har Værftet fra engelsk Side modtaget Bestilling paa et 15,000 Tons stort Tankmotorskib.

Den finske Isbrydertjeneste

I Løbet af de nærmeste Dage afgaar Isbryderen »Voima« fra Helsingfors til Yxpila. Kun i Undtagelsestilfælde kommer Isbryderen til at assistere Nord for denne Havn, som skal udgøre dens egentlige og nordligste Virksomhedsomraade. Fra Yxpila trækker »Voima« saa efterhaanden ned til Jacobstad, Vasklot og Raumo. Isbryderen »Tarmo« afgaar i Midten af November til Trångsund og Bjørkø. Sidst i Maaneden afgaar »Sampo« til Kotka, og

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Fragtmarkederne ligger stadig svage, og som et typisk Tegn paa Markedets nuværende Tilstand skal anføres, at den totale Kornbefragtning fra de oversøiske Produktionscentre til Europa næppe udgør over 100,000 Tons i den forløbne Uge. Paa denne Tid af Aaret er det ikke ualmindeligt, at dette Kvantum slutes paa én Dag.

River Plate Markedet tog én á to Baade i Ugens Begyndelse paa Basis af Gentleman-Agreementets Rate. Midt i Ugen bestemte Tramp Shipping Committee, at Baade, der kunde give December Lastning, ikke maatte gaa i Ballast til Plate. Denne Forholdsregel skulde naturligvis støtte de ca. 40 Baade, der dels allerede ligger i River Plate og dels ventes dertil i Løbet af indeværende og næste Maaned. Befragterne reagerede imidlertid paa den Maade, at de omgaaende satte Raten ned til 25/- til p.p. U.K., hvilket er den officielle Minimumsrate. Rederne har hidtil afvist denne Rate, og det bliver spændende at se, hvorvidt det bliver Befragterne eller Rederne, der først maa give sig. For Ladning af ny Høst var Befragterne ligeledes i Ugens Begyndelse villige til at betale 30/- Basis p.p.U.K., men i Øjeblikket ligger deres Idéer kun omkring 27/6d.

Ogsaa de øvrige Kornmarkeder har været praktisk talt forretningsløse. Australien sluttede en af de finske Storsejlere til 40/6d. fra Sydaustralien og endvidere 8500 Tons Motor til 40/9d., Basis Sydaustralien. Montreal sluttede to Baade for November Lastning til 4/10¹/₂d. Basis Antwerpen eller Rotterdam, og fra Albany sluttedes en enkelt Baad til 3/9d. til Antwerpen eller Rotterdam, 4/- p.p.U.K. Ogsaa Gulven fik en enkelt Baad til omkring 4/6d. til U.K. Fra Vancouver blev betalt omkring 37/- for Hvede til U.K. for December/Januar Lastning, og fra Sortehavet fik Russerne Tonnage for Korn til Antwerpen eller Rotterdam til 20/-.

Af de andre oversøiske Markeder er det nordamerikanske Marked det, der har holdt sig bedst. Der har været livlig Forretning for Scrap til U.K., Rotterdam, Gdynia. Raterne har kun vist en ganske svag Tendens til Nedgang. Sidste Slutninger ligger paa 28/- Northern Range/Gdynia, 25/- til Rotterdam og 26/- til U.K. Fra Cuba ligger Raterne svagere. Sidste Slutning var 23/- til Antwerpen direkte.

Nordpacific-Markedet viser kun Interesse for Tonnage til U.K.Continent. Den øjeblikkelige Værdi ligger omkring 36/9d.

Østens Markeder har været meget træge. Soyabønner rapporteres sluttet til 38/6d. for November Lastning. Ris fra Saigon sluttedes til 41/3d. November, og Vizagapatam betalte 32/- til U.K. og 30/- til Continentet, Januar/Februar.

For Sukker fra Philippinerne til U.S. Atlantic har der været god Efterspørgsel efter Tonnage, men ogsaa for denne Trades Vedkommende tenderer Raterne nedefter. I sidste Uge sluttedes til \$10.50; Raten i Dag ligger ikke over \$ 10.-, og en enkelt Baad skal, efter hvad der rapporteres, være sluttet til \$9.75.-

De øvrige Markeder er ikke Omtale værd, idet Raterne i de fleste Trades nærmest er nominelle.

Vender vi Blikket mod de europæiske Markeder, finder vi heller ikke dér noget Tegn til stærkere Aktivitet.

Vi har ovenfor omtalt Russernes Aktivitet hvad angaar Korn fra Sortehavet. Middelhavet er ujævnt; af og til kan der findes en god Forretning, naar man har en passende Buad, men i det store og hele tenderer disse Rater ogsaa nedefter. For de Redere, der ikke er bange for at sejle paa Spanien, kan der opnaas meget høje Rater, men disse Forretninger er noget for sig selv.

For Trælast-Markederne er der ikke noget nyt at rapportere; der bliver færre og færre Ordre, og ganske naturligt viser Raterne derfor nedadgaaende Tendens.

De udgaaende Kulmarkeder ligger svage paa Grund af den store Masse Tonnage, der er og bliver disponibel i Europa, og i Kulfarten fra England til Danmark/Østersøen medfører den milde Vinter, at Forbruget er meget ringe, og Efterspørgslen efter Tonnage er derfor ogsaa faldende. Rategendensen er derfor nedadgaaende.

Time Charter. Paa Timecharter-Markedet har der været relativ Stillestand. Af Afslutninger skal nævnes 8300 Tons Dieselbaad 10/6d. 9 Maaned, Levering Østen Januar, og 8.000 Tonner til 6/6d. for 5 Aar, Levering Marts/April.

samtlig udrustes Isbrydere »Apu« og »Murtaja«, som ligger i Åbo. Den ene af disse Isbrydere kommer muligvis til at arbejde i Kotka i Forvinteren og senere i Åbo. Isbryderen »Jääkarhu« ligger som sædvanlig i Reserve saa længe som muligt.

Dansk-siamesiske Traktat

Udenrigsministeriet meddeler:

Udenrigsministeren og den her akkrediterede siamesiske Gesandt har den 5. November undertegnet en ny Venskabs-, Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Siam, hvilken Traktat skal erstatte den dansk-siamesiske Traktat af 1925, der efter Opsigelse fra siamesisk Side udløb ovennævnte Dato.

Traktaten skal ratificeres og træder i Kraft 15 Dage efter Ratifikationsdokumenternes Udveksling. Den er afsluttet paa 5 Aar og vil derefter kunne opsiges til enhver Tid med 1 Aars Varsel.

Samtlig med Undertegnelsen af den nye Traktat er der udvekslet Noter, som — indtil Traktaten træder i Kraft, dog højst for et Tidsrum af 4 Maaned fra den 4. November at regne — sikrer de respektive Landes Statsborgere de Rettigheder, som de hidtil har nydt godt af i henholdsvis Siam og Danmark.

Dansk Nautisk Almanak

Firmaet Iver C. Weillbach & Co. er paa Pletten med Udsendelse af sin nautiske Almanak. Den er udsendt i disse Dage med Titel: »Dansk nautisk Almanak 1938« og omfatter astronomiske Elementer samt talrige Tabeller

af Interesse for Navigatører, ordnet paa en let overskuelig Maade. Den er forsynet med et Billede af Lord Kelvin, om hvem der ogsaa findes en Artikel inde i Bogen saavel som om Samuel Plimsoll — to Mænd, der hver paa sit Omraade har haft overordentlig Betydning indenfor Skibsfarten. Lord Kelvin revolutionerede Fremstillingen af Kompasset og nautiske Instrumenter, og Samuel Plimsoll lvang den engelske Regering til at gennemføre Love om Regler for Skibes Udrustning og Lastemærker (Plimsollmærket).

»De internationale Søvejsregler og Nodsignaler« samt »Regler for Sejlads i indre danske Farvande« er ført op til Dato.

Iver C. Weillbachs udmærkede Almanak har vundet den største Udbredelse i danske saavel som i andre skandinaviske Landes Skibe.

Argentinas Frugteksport

Argentinas Frugteksport til Sverige er stadig steget voldsomt siden de første Transporter i 1935. Man havde det Aar 90 Tons Eksport, men den steg i Fjor allerede til 1900 Tons, og i Aar er man for de 8 første Maaned oppe paa 2630 Tons, nemlig

	Tons
Pærer	1100
Druer	762
Æbler	738
Grape-Fruits	20
Meloner	10

Sømandsskolen i Hamborg 75 Aar

Den tyske Sømandsskole i Hamborg kan i December fejre 75 Aars Jubilæum. Den blev grundlagt i 1862 af hamburgske Redere med det Formaal at give unge Mennesker, der vilde gaa til Søs, en grundig Uddannelse i Sømandsskab. I de forløbne 75 Aar har Skolen været besøgt af over 4500 Elever. I Begyndelsen varede et Kursus indtil 2 Aar, men i den senere Tid er Tiden blevet indskrænket til 3 Maanedre. Lærerpersonalet bestaar udelukkende af forhenværende Søofficerer.

500 Millioner Lys

Paa Øen Quesant ved Bretagnes Kyst lader det franske Marineministerium for Tiden opføre et nyt Fyrtaarn til Aflysning af det nuværende, det af alle søfarende kendte »Creach«. Det nye Fyrtaarn bliver det største og kraftigste i Verden. Lanterne bliver 12 Meter høj, og dens Lysstyrke bliver paa 500 Millioner Lys. Hvert 10. Sekund skal dets to Lysstråler skinne ud over Havel i to Tiendedele Sekund.

Stabelafløbning paa Orlogsværftet

Orlogsværftet bygger for Tiden tre 300 Tons Mindefartøjer, et Opmaalingskib til Aflysning for »Marstrand« samt tre 333 Tons Undervandsbaade, »Havfruen«, »Havmanden« og »Havkalen«. Sidstnævnte løber af Stabelen om nogle Maanedre, og »Havmanden« paa Prøvetur til Foraaret, medens »Havfruen« søsættes forleden.

»Oslofjord«

»Oslofjord«, der bygges i Bremen til Den norske Amerika-Linje, bliver det første Motorskib, der i de sidste Par Aar er gaaet ind i den transatlantiske Fart. Det norske Skib søsættes som tidligere omtalt den 29. December. »Oslofjord« bliver paa 18,000 Tons.

Moore & McCormack

Firmaet Moore & McCormack — American Scantic Lines herværende Kontor — er flyttet til Hjørnet af Grønningen, da de hidtidige Lokaler paa Hjørnet af St. Kongensgade og Toldbodvej ikke længere giver Plads nok.

I de nye Kontorer bliver den Direktion, Bogholderi, Befragtning, Klarering og Proviandering, medens Godsinspektionen og Kassen flytter til Toldbodvej 7.

Passagerkontorerne forbliver paa Hjørnet af Ny Østergade.

A/S »Jørgen«

Skibsreder A. P. Møller, København, solgte, som omtalt, for kort Tid siden Dampskibet »Hulda Mærsk« til Skibsreder Chr. Borg, Dampskibsselskabet Viking, København. Det har nu været ved Helsingør Skibsværft for Bundbesigtigelse. Skibet har skiftet Navn til »Jørgen«, og er afgaaet til Reval for at laste Træ til England.

»Jørgen« skal føres af Kapltajn J. Koch.

De færøske Kul

Kulbrydningen paa Tveraa beskæftiger nu 100 Mennesker, og det viser sig, at Kullen bliver bedre, jo længere man naar ind i Fjeldet. De sidst fremdragne Kul skal ikke staa tilbage for engelske Kul.

Man venter fremtidig at kunne bryde henved 25,000 Tons Kul om Aaret, og da det samlede Kulforbrug paa Færøerne er 12,000 Tons, vil der blive et betydeligt Overskud til Eksport, og man haaber at faa en saadan i Stand til Danmark.

Der regnes med, at der findes mindst 100 Mill. Tons Kul paa Suderø.

Ubehagelig Oplevelse i Rigas Havn

Den danske Motorskonnert »Inge« af Sejro har i Rigas Havn forleden været ude for en ubehagelig Oplevelse. En Chauffør, fra en af de Lastbiler, der medvirkede ved Løsningen af Skibet, faldt fra sin Bil ned paa Skibets Dæk og kvæstede Ryggen alvorligt. Derefter nedlagde Myndighederne Forbud mod, at »Inge« forlod Havnen, og først efter at Rederiet havde stillet et Depositum paa 10,000 Kr., fik »Inge« Lov til at sejle.

Det danske Konsulat i Riga varetager nu Rederiets Interesser, idet man fra Skibets Side bestemte hævder ikke at kunne have noget Ansvar for den Ulykke, der ramte Chaufføren.

Eksamensresultater

Ved Københavns Navigationsskole er opnaaet følgende Resultater:

Til Styrmandseksamen. Min. 87, Max. 203.

Indstillet 19, hvoraf 18 bestod.

Kaj A. Bang, St. Croix, 160. Svend A. Christensen, Horsens, 160. Rupert Falk, København, 134. Kaj E. E. Jacobsen, 180. Frederik Jensen, København, 104. Knud G. Jensen, Korsør, 116. Arenth T. Jørgensen, Horsens, 161. Jauli J. J. Lind, Aalborg, 155. Aage N. Nielsen, Kbhvn., 156. Arne N. H. Nielsen, Nykøbing F., 178. Jens Nielsen, Frede-

riksborg, 152. Rud. F. Olsson, København, 162. Anker O. A. Petersen, Kollerød, 100. Carl W. Poulsen, Korsør, 145. Poul B. Stevelt, København, 116. Carl S. Sørensen, Haarslev, 148. Gudmund S. Warmdahl, Vinderup, 149. Jørn E. Benzon, Randers 168.

Til Radioekspedientproverne.

Alle de indstillede bestod.

I betyder I Klasse. II betyder II Klasse. T. betyder Telefoni.

J. C. la Cour, Skærsø, Randers; I. H. H. W. Schiøth, København, I. H. Andersen, Sandvig, II T. J. Andersen, Magleby, Præstø, II. A. Bennike, Frederiksberg, II. J. A. P. Bergen, København, II T. A. Dahl, Erritsø, Vejle, II. F. Mortensen, Færøerne, II. H. C. Mortensen, Færøerne, II. H. C. M. Nielsen, Varde, II. E. S. B. Schmidt, Frederikshavn, II. C. H. Thodsen, Mandø, II T. P. Egemose, II T. K. Lund, II.

Schmidt er 47 Aar gammel og har bestaaet med 7,0 Points.

Skibsførereksamen. Min. 84, Max. 168.

Indstillet 24, hvoraf 23 bestod.

Vagn O. Michelsen, Aarhus, 97. Andru Godtfred, Færøerne, 117. Hans H. Duhn, Romø, 115. Niels P. Christensen, København, 100. Svend A. E. Christensen, Endrup, 134. Svend Holm, Suldrup Sogn, 125. Holger H. F. Ibsen, København, 137. Victor Jørgensen, Aarhus, 147. Karl H. Madsen, Humerup, Aarhus, 119. Peter D. Nielsen, Svindinge, 105. Johannes P. Rasmussen, Søby, 122. Anker P. Rothausen, Grimstrup, 120. Peter B. W. S. Suszkiewicz, Kjøbenhavn, 120. Henry J. Andersen, Storelinde, 129. Carl J. Bayer, København, 118. Hans K. Hansen, Oure, Maribo, 107. Hans Hejde, Rørbæk, Maribo, 129. Jakob H. Jakobsen, Fuiendal, 109. Holger C. Jensen, Hee, 128. Rudolf A. Mühlendorff, Øde Farslev, 126. Poul B. S. Petersen, Helsingør, 100. Laurids Q. Rasmussen, Ballen, Samsø, 130. Emanuel H. Thygesen, København, 104.

Ved den festlige Afslutning d. 26. Oktober modtog Elev i Skibsførerafdelingen Victor Jørgensen Admiral Richelieu's Præmie for Flid, en Sekstant, og Elev i Styrmandsafdelingen Kaj E. Jakobsen den af en Velynder af Navigatorstanden udsatte Præmie et Observationsur. Af Fagtelegrafisterne modtog H. H. W. Schiøth og af Navigatorer, der har bestaaet Radioekspedientprøven, modtog H. Andersen de af Foreningen til Søfartens Fremme udsatte Præmier.

Den færøske Fiskeomsætning i August 1936—August 1937

Gennem Færø Amt har Fiskeridirektoratet modtaget efterfølgende Oplysninger vedrørende de af færøske Fiskekibe paa Færøerne udlosete Kvanta Saltfisk (Torsk) af egen Fangst, samt vedrørende de fra Færøerne afskibede Mængder Klipfisk og Saltfisk.

	Saltfisk udloset paa Færøerne af færøske Fiskekibe		Afskibet fra Færøerne	
	Fiskskibe	Tons	Klipfisk Tons	Saltfisk Tons
Aug. 1936	1.943	14	11	
Sept. —	1.479	536	42	
Okt. —	502	805	40	
Nov. —	4.601	51	4.605	
Dec. —	2.079	115	2.529	
Jan. 1937	—	1.768	64	
Febr. —	—	360	664	
Marts —	341 ¹⁾	658	29	
April —	493 ²⁾	5	9	
Maj —	3.272	93	—	
Juni —	501	612	21	
Juli —	1.500	820	6	
Aug. —	3.984 ³⁾	191	3.479	

¹⁾ Desuden 20 Tons fersk Fisk. ²⁾ Desuden 23 Tons fersk Fisk. ³⁾ Desuden 34 Tons fersk Fisk.

Balkan-Skibsfarten organiserer sig

For et Aar siden ratificeredes i Bukarest Belgrad-Overenskomsten, som den lille Ententes Donau-Lande havde afsluttet om Rationalisering af Transporterne paa Donau. Ved denne Lejlighed blev det ogsaa besluttet at aabne en Central, der skulde beskæftige sig med de paagældende Landes Skibsfartsproblemer, Slutleverance, Lønningsforhold, Dobbeltbestillinger, Flodforandringerne o. s. v. Fra græsk Side fremsattes et Forslag om Oprettelse af et Klassifikations-Selskab for Balkan-Ententen, der skulde være berettiget til at udstede Certifikater efter Veritas Type, og samtidig Oprettelsen af en Søforsikrings-Afdeling for Forsikring af Skibe med Balkanlandenes Flag. Disse Forslag er stadig under Overvejelse, men man maa regne med Muligheden af deres Ikrafttræden.

Den rumænske Stat har som nævnt i Danmark bestilt 2 Passagerdampere paa hver 6500 Tons og til en Pris af

265.300 Pund Sterling pr. Stk. I Tyskland er bestilt en Svømmedok paa 140 Meters Længde til Havnen Konstantza. Denne Dok vil faa en Egenvægt af 4291 Tons og en Hævekapalet af 8000 Tons. Endvidere er der i Tyskland bestilt 70 Lægtre paa hver 800 Tons Ladeevne og to Motorfartøjer paa hver 500 HK.

PERSONALIA

40 Aars Jubilæum

En af D.F.D.S.s kendte Mænd, Skibsinpektør, Kaptajn E. Salomonsen har 11. November 40 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste. Nogle Uger senere, 1. December, kan Kaptajn Salomonsen endvidere fejre 25 Aars Jubilæum som Skibsinpektør.

Skibsinpektør, Kaptajn Salomonsen er født paa St. Thomas, hvor hans Fader var Toldinspektør. Han gik i Skole i København og kom tidligt til Søs. I 1897 — efter at have sejlet Verden rundt i Sejlskibe — tog han Styrmandseksamen og blev samme Aar ansat i D.F.D.S. I en Aarrække var han Styrmand og blev i 1912 Kaptajn, førte bl. a. »Hellig Olav« og »M. S. Melchior« og blev saa 1. December 1912 ansat som Skibsinpektør.

I denne Stilling har Skibsinpektør Salomonsen gjort udmærket Fyldest. Hans Ro og Myndighed, hans Elskværdighed og sunde Overblik anerkendes fra alle Sider. Det er en Mand, der har fyldt sin Plads og som er aglet og vellidt overalt. Et sikkert Tegn herpaa er ogsaa de mange Tillidshverv, Skibsinpektør Salomonsen beklæder. Han er Bestyrelsesmedlem i »Bombsbøssen« og i Skipperfor-

eningen, Medlem af Sø- og Handelsretten og af Forhøringsrådet. Paa sin Jubilæumsdag vil han sikkert faa et mærke, i hvor vide Krese man anerkender hans Arbejde og hans Indsats.

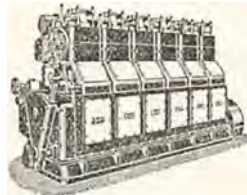
50 Aar

Havneassistent af 1. Grad, Rog. Svendsen, fyldte i Søndags 50 Aar. Havneassistent Svendsen, der i 1923 fra Det Forenede Dampskibs-Selskab gik over til Københavns Havnevesen, gjorde i en Aarrække Tjeneste paa Toldboden og har de to sidste Aar haft Posten ved Larsens Plads.

60 Aar

Direktør, Konsul M. A. Westh, fylder 18. November 60 Aar.

Konsul Westh fik sin Uddannelse paa Helsingør Skibsværft, var derefter Skibsbygmester ved Frederikshavn Værft og Driftsinspektør ved Aalborg Skibsværft, indtil han i 1918 blev Direktør for Odense Staalskibsværft. Her var han til 1932, da han blev Direktør for Jern- og Metalindustriens Sammenslutning.



BUKH DIESEL MOTORER
4 TAKT
MED TRYKFORSTØVNING
MED TRYKOMLØBSSMØRING

HOVED- HJÆLPE-
MOTORER 6-600 H. K. MOTORER

A/S MOTORFABRIKEN BUKH

TELF. 505 . KALUNDBORG . TELF. 506

POSITIONSLISTE PR. 10. NOVEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Southampton 4.11.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, Campbellton 6.11.
s.s. *Aarø* afg. Lissabon 28.10. til Huelva.
s.s. *Aase* afg. Hull 3.11. til Goole.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Bahrein 28.10.
s.s. *Absalon* ank. Hull 29.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Gøteborg 7.11. udg.
m.s. *African Reefer* ank. Seattle 6.11.
s.s. *Agnete* pass. Skagen 1.11. vestg.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Antwerpen 4.11. til Alexandria.
s.s. *Alf* afg. Kbhvn. 3.11. til Gdynia.
s.s. *Alabama* ank. Kbhvn. 6.11.
s.s. *Alfa* afg. Oporto 7.11.
s.s. *Algarve* ank. Bandholm 5.11.
m.s. *Almena* afg. New York 18.10. til Azua.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Montevideo 7.11.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Champerico til Los Angeles 5.11. udg.
m.s. *American Reefer* afg. Marseille 9.11.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Aden 5.11. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Port of Spain 29.10.
s.s. *Anna* ank. Marseille 4.11.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Baltimore 29.10.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Port Said til Casablanca 2.11. hjg.
s.s. *Anne* ank. Garston 15.10.
m.s. *Argentina* ank. San Pedro 8.11.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Lissabon 28.10.
m.s. *Arizona* afg. Rosario 6.11. til Santos.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Dunkirk 7.11. til Rouen.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. San Francisco 4.11.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Calais 30.10.
s.s. *Aslaug* er ank. Danzig.
m.s. *Asnæs* pass Barry 6.11.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Hongkong 5.11.
s.s. *Astra* afg. Nordenham 2.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Ushant 6.11. p. R. t. Bilbao.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Osaka 1.11.
m.s. *Australian Reefer* pass. Flores 7.11.
s.s. *Avance* ank. Gdynia 27.10.

B

s.s. *Belgien* ank. Lorient 3.11.
s.s. *Bergenhuis* afg. Kbhvn. 9.11. til Stettin.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Balboa 26.10.
s.s. *Bertha* pass. Dunnet Hd. 27.10.
s.s. *Bes* pass. Dunnet Head 28.10.
s.s. *Betty* ank. Bordeaux 9.11.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Bordeaux 1.11.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Zaandam 7.11.
s.s. *Birgitte* pass. Prawle Pt. 28.10 p. R. t. Windsor.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Gibraltar 7.11. p. R. t. Malo.
s.s. *Bodil* afg. Casablanca 3.11.
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Murmansk 6.11. til London.

m.s. *Boringia*, Væring, afg. Southampton til Marseilles 8.11. udg.

m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Gdynia 6.11.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 5.11. til Nantes.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Novorossisk 4.11.
s.s. *Brasilien* forv. afg. Madeira 9.11. til Kbhvn.
m.s. *Brazilian Reefer* pass. Gibraltar 31.11.
s.s. *Britta* ank. Genova 9.11.
s.s. *Broholm* afg. Algier 6.11. til Alexandria.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. Brunsbuttel 8.11. p. R. t. Philadelphia.
s.s. *Brynhild* ank. Methil 8.11.

C

m.s. *California* afg. Kbhvn. 27.10. til River Plate.
m.s. *Canada*, Borch, afg. Kingston til St. Thomas 7.11. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Gibraltar 4.11.
s.s. *Carmen* ank. Calais 7.11.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Vancouver 28.10.
s.s. *Charkow* afg. Tunis til Marseille.
m.s. *Chastine Mærsk* pass. Singapore 28.10.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Port Said 8.11. udg.
m.s. *Chilean Reefer* ank. Rio de Janeiro 7.11.
s.s. *Christiansborg* afg. Boston 5.11.
m.s. *Chr. Holm* afg. Las Pietras 2.11. til Southampton.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Dakar 31.10.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Rotterdam 6.11. til Baltimore.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Zeebrugge 7.11. til Bremen.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Boston Lines 29.10.
s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 2.11.
m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Hongkong 5.11.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Harstad 29.10.
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Ziguinchor 6.11.

D

s.s. *Dagmar* afg. St. Nazaire 7.11.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 9.11.
s.s. *Dagmar Clausen* ank. Aarhus 3.11.
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Flensburg 8.11.
m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Capelomn p. R. t. Sydney 23.10. udg.
m.s. *Danmark* pass Brunsbuttel 8.11. Kl. 9,30 til Betown.
s.s. *Delaware* afg. Bamble 23.10. til Newport News.
s.s. *Dorrit* pass. Gibraltar 6.11.
s.s. *Douro* ank. Riga 7.11.

E

s.s. *E. M. Dalgas* pass. Skagen 2.11. vestg.
s.s. *Ebro* afg. Livorno 7.11. til Neapel.
s.s. *Edv. Nissen* afg. Cardiff 19.10.
s.s. *Ejfte Mærsk* afg. Casablanca 30.10. til Leith.
s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. 2.11.
m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 6.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10.11.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	448,00	AMSTERDAM.....	248,75
BERLIN.....	181,15	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	15,40	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,40	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	104,15	PRAG.....	15,90
ROM.....	23,80	WARSZAWA.....	85,25

m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Port Said 27.10.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, afg. Huelva 7.11.
 s.s. *Elisabeth* afg. Aabenraa 4.11. til Aarhus.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* pass. Gibraltar 4.11. østg.
 s.s. *Ellen* pass. Øland 1.11.
 s.s. *Ellensborg* ank. Riga 8.11.
 s.s. *Else* ank. London 5.11.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Harlingen 7.11.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Middlesbro 27.10.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Buenos Aires 12.10.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Galway 6.11.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Immingham 6.11. til Aarhus.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, ank. Vilvorde 7.11.
 s.s. *Erik Boye* afg. Hull 4.11. til Rotterdam.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Gdynia 8.11. til Gefle.
 s.s. *Erna* ank. Svendborg 1.11.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. San Francisco 4.11. hjg.
 s.s. *Ester* afg. West Hartlepool 9.11.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Dublin 9.11.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Hull 30.10.
 s.s. *Estrid* ank. Liverpool 22.10.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, ank. Hull 8.11. udg.

F

m.s. *Fano* ank. Bjørko 8.11.
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Nantes 6.11. til Bilbao.
 s.s. *Finland* afg. Rouen 2.11.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Aarhus 8.11. hjg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Rotterdam 6.11.
 s.s. *Frankrig* ank. Rouen 2.11.
 s.s. *Fredensborg* ank. Torneå 9.11.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Setubal 29.10.
 s.s. *Freya* afg. Immingham 20.10. til Korsør.
 s.s. *Frida* afg. Havana 9.11.
 s.s. *Frode* afg. New Orleans 1.11. til Norfolk, Va.
 s.s. *Fylla* afg. Torneå 24.10.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 8.11.
 s.s. *Georgia* afg. Aalborg 2.11. til New York.
 s.s. *Gerd* afg. Bremen 3.10. til Umeå.
 s.s. *Gerda* ank. Liverpool 9.11.
 s.s. *Gerda* ank. Liverpool 9.11.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Aberdeen 6.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Hongkong 27.10.
 s.s. *Gorm* ank. Uleåborg 7.11.
 s.s. *Grete* afg. Buenos Aires 9.11.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Hongkong 2.11.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, afg. Terneuzen 6.11.
 s.s. *Gudena* ank. Newport 28.10.
 s.s. *Gudrun* afg. Emden 3.11. til Beirut.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Port Said 27.10. til Java.
 s.s. *Gunhild* pass. Spurn Hd. 4.11. udg.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Halifax N. S. 16.10.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Port Swettenham 21.10. til Saigon.
 s.s. *Gyda* ank. Louisburg 22.10.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Robertsfors 7.11.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Burntisland 6.11.
 s.s. *Halfdan* ank. Gdynia 7.11.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Hartlepool 4.11.
 s.s. *Hanne* afg. Archangel 7.10.
 s.s. *Hans Broge* ank. West Hartlepool 28.10.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 9.11.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Archangel 25.10.
 s.s. *Harald* ank. Garston 21.10.
 s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 7.11.
 s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 7.11.
 s.s. *Helene* afg. Rochester 9.11.
 s.s. *Helga* ank. Valparaiso 2.11.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Recalada 30.10.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Helsingør 26.10.
 m.s. *Herdis* afg. Boston 15.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Methil 27.10. til Horten.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 28.10. p. R. t. Alexandra.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 6.11.
 s.s. *Holland* afg. Danzig 2.11. til Bayonne.

I

s.s. *I. C. Jakobsen* ank. Frederikshavn for Dokning.
 m.s. *India*, Krarup, afg. Aden til Suez 7.11. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Bordeaux 6.11. til Bilbao.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Murmansk 29.10.
 s.s. *Inger* ank. Kbhvn. 6.11.
 s.s. *Inger Toft* ank. Huelva 4.11.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Hanstholm 26.10. p. R. t. Boulogne.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Ghent 5.11.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. London 30.10.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Bruges 6.11.
 s.s. *Ivar* forv. afg. Kbhvn. 9.11. til Randers.

J

s.s. *Jacob Mærsk* afg. Quebec 28.10. til Sydney (NS).
 s.s. *Jan*, Jacobsen, Nizza 7.11.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Corpus Christi 21.10.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Kobe til Hongkong 8.11. hjg.
 s.s. *Jenny* ank. Oslo 21.11.
 s.s. *Jenny* pass. Helsingør 8.11.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Bordeaux 1.11.
 s.s. *Johanne* ank. Middlesbrough 8.11.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. N. Waterweg 27.10.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 8.11.
 s.s. *Jonna* afg. Havre 9.11.
 s.s. *Juliane* ank. Kalundborg 26.10.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Colombo 8.11. hjg.
 s.s. *Jutta* afg. Teppila 7.11.
 s.s. *Jægersborg* ank. Horsens 8.11.
 s.s. *Jytte* afg. Zeebrugge 9.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Ushant 1.11. p. R. t. Nizza.
 s.s. *Kalo*, Huusum, ank. Pugwash 1.11.
 s.s. *Karen* afg. Trångsund 17.10.
 s.s. *Karen Toft* ank. Bordeaux 4.11.
 s.s. *Karla* ank. Brest 9.11.
 s.s. *Katholm* afg. forv. Danzig 9.11. til Kbhvn.
 m.l. *Katrine Mærsk* afg. Lissabon 7.10.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Blyth 28.10. til Kowisto.
 s.s. *Kentucky* afg. Norfolk, Va. 26.10. til Kbhvn.
 s.s. *Kirsten* afg. Korsør 3.11. til Helsingør.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Rimouski 17.10.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, ank. Leningrad 7.11.
 s.s. *Knud* ank. Danzig 1.11.
 s.s. *Knud Willemoes* ank. Immingham 5.11.
 s.s. *Knut* pass. Gibraltar 4.11. østg.
 s.s. *Kongea* ank. Gedser.

L

s.s. *Laila* pass. Christobal 7.11.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Oran 8.11. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Dakar 26.10.
 s.s. *Laura* afg. Rio de Janeiro 29.10.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Liverpool 4.11.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Cardiff 27.10.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Port Talbot 3.11.
 s.s. *Lillian* ank. Rouen 5.11.
 s.s. *Lilleborg* afg. Ivigtut 30.10.
 s.s. *Lily* afg. Boston 30.10.
 s.s. *Linda* pass. Finisterre 8.11.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 6.10. til Riga.
 s.s. *Lotte* ank. Archangel 28.9.
 m.s. *Louisiana* afg. Rio 29.10. til Kbhvn.
 m.s. *Lundby* pass. Singapore 4.11. p. R. t. Port Sudan.
 s.s. *Lynæs* pass. Spurn Point 6.11.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. Fowey 22.10. til Portland.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 8.11.
 s.s. *Maja* ank. Kolka 8.11.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Hongkong til Yokohama 3.11. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Leningrad 5.11.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Panama 26.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, paa Timecharler paa Vestafrika.
 s.s. *Margrethe* ank. London 9.11.
 s.s. *Margrete* ank. Larne Roads 29.10.
 s.s. *Marie Toft* pass. Cape Finisterre 8.11.
 s.s. *Marianne* pass. Hanstholm 2.11.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Tampico 7.10.
 s.s. *Marna* afg. New York 5.11.
 m.s. *Marocco* ank. Antwerpen 8.11.
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, afg. Harburg 22.10., pass. Lizard Pt. 27.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Leith 4.11.
 s.s. *Marx* ank. Ghent 28.10.
 s.s. *Maryland* afg. Newcastle 29.10. til River Plate.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Lødingen 26.10.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Bangkok 2.11. udg.
 s.s. *Mercur* afg. Antwerp 2.11. til Esbjerg.

s.s. *Mette* afg. Durban 26.8.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Bangkok 15.9. til Hongkong.
 s.s. *Minsk* afg. Zeebrugge 7.11. til Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Danzig 7.11.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Wear 8.11.
 s.s. *Najaden* afg. Kemi 6.11.
 s.s. *Nancy* afg. Famagusta 9.11.
 s.s. *Nerma* afg. Zeebrugge 9.11.
 s.s. *Nevada* forv. afg. Santos 9.11. til Madeira.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Hosashima 28.10.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. San Pedro 10.10.
 s.s. *Niels R. Finsen* afg. Kbhvn. 4.11. til Rigu.
 s.s. *Niobe* afg. Swansea 9.11.
 s.s. *Norco* afg. Archangel 31.10. til Grangemouth
 m.s. *Nordbo* ank. Moji 8.10.
 s.s. *Nordborg* ank. Kemi 7.11.
 s.s. *Nordby* afg. Fredericia 4.11. til Danzig.
 m.s. *Norden* afg. Los Angeles 17.10. til Kobe.
 m.s. *Nordfarer* ank. Santa Crul 5.10.
 m.s. *Nordhavet* afg. Saigon 23.10.
 m.s. *Nordhval* ank. Aden 18.10.
 m.s. *Nordkap* ank. Santos 27.10.
 s.s. *Nordlys* ank. New York 26.10.
 m.s. *Nordpol* afg. St. John's 9.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Nerma* afg. Zeebrugge 9.11.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Buenos Ayres 31.10.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 9.11.
 s.s. *Olga* pass. Skagen 29.10.
 s.s. *Oluf* afg. Barrydock 5.11. til Oran.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Harstad 22.10.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. New York 28.10.
 m.s. *Oregon* afg. Nakskov 9.11. til River Plate.
 s.s. *Orion* afg. Antailla 27.10.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 4.11. til Ostende.
 s.s. *Otto Petersen* pass. Gibraltar 3.11.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Madeira 4.11.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Rouen 2.11. til Methil
 s.s. *Paula* afg. Valparaiso 9.11.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Nakskov 14.10.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Melhil 6.11.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Melbourne 6.11. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Hongkong 30.10.
 s.s. *Polly*, pass. Skagen 2.11.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Honfleur 29.10.

R


s.s. *Randa* ank. Aalborg 1.11.
 s.s. *Randi* ank. Oslo 8.11.
 s.s. *Riga* ligger i Malmø.
 s.s. *Rigmor* ank. Helsingfors 4.11.
 s.s. *Rikke* afg. Kbhvn. 27.9. til Danzig.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 7.11.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Beachy Head 22.10. p. R. t. Zeebrugge.
 s.s. *Robert* pass. Kbhvn. 31.10.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Glasgow 28.10.
 s.s. *Rosenborg* pass. Falmouth 7.11.

S

s.s. *Sagu* ank. Aalborg 9.11.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Aalborg 28.10.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Bordeaux 6.11.
 s.s. *Samsø*, Bastrup, afg. Harburg 22.10.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Immingham 6.11. til Aarhus.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbuttel 8.11. til Kbhvn.
 s.s. *Seine* forv. ank. Antwerpen 9.11.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Sheet Harbour 31.10.
 s.s. *Selma* ank. Bristol 9.11.
 s.s. *Sessa* pass. Christobal 30.10.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, afg. Beira til Liverpool 7.11. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Oslo 2.11. til Kbhvn.
 s.s. *Sigrud* pass. Skagen 19.10. vestg.
 s.s. *Sigrun* forv. afg. Ålandsbro 9.11. til London.
 s.s. *Silkeborg* afg. Kemi 5.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Tallinn 6.11.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver



INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Skagen* ligger i Zaandam.
 s.s. *Skagerak* pass. Zeebrugge 29.10.
 s.s. *Skandia* afg. Houston 3.11. til Hamburg.
 s.s. *Skjold* afg. Havre 6.11. til Bordeaux.
 s.s. *Skodsborg* afg. Burntisland 29.10.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 9.11. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Maryport 8.11.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Dover 5.11. østg.
 s.s. *Sophie* pass. Dunnet Hd. 4.11. østg.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 9.11. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Huelva 4.11. til Genova.
 s.s. *Stella* pass. Ushant 9.11.
 m.s. *Stensby* laster i Vancouver Distr. for Grangemouth.
 m.s. *Stjerneborg* af. Crofton 5.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 3.11. til Amsterdam.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Aalborg 4.11.
 s.s. *Svanhild* ank. New Orleans 8.11.
 s.s. *Svanholm* ank. Klaipeda 6.11.
 s.s. *Svava* ank. Antwerpen 5.11.
 s.s. *Svend Pii* afg. Gambia 2.11.
 s.s. *Søborg* pass. Corcubion 5.11.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 8.11.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 26.10.
 s.s. *Tanja* søsat Frederikstad 26.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Baltimore 4.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Selby 8.11.
 s.s. *Tekla* afg. London 5.11. til Malmø.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 30.10. til Oslo.
 m.s. *Thyra S.* pass. Dungeness 29.10. vestg.
 s.s. *Tomsk* ank. Sfax 6.11.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Rotterdam 5.11. hjg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Saxkøbing 9.11. til Kbhvn.
 s.s. *Tove* pass. Gibraltar 20.10.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Savannah 6.11. (Time-Charter).
 s.s. *Transporter* afg. Boness 3.11. til Aarhus.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Methil 8.11. til Faxø Ladeplads.
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 9.11.
 s.s. *Tula* ank. Antwerpen 4.11.
 m.s. *Tunis* afg. Kbhvn. 9.11. til Aalborg.
 m.s. *Tureby* forv. ank. Montreal 16.11.

U

s.s. *Uffe* ank. Swansea 7.11.
 s.s. *Ulla* ank. Rotterdam 6.11.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Shields 29.10. til Sarpsborg.
 s.s. *Uranienborg* afg. Geelong 20.10.

V

s.s. *Valborg* pass. Kbhvn. 22.10.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Nordenham 7.11. til Randers.
 s.s. *Venus* ank. Kbhvn. 31.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Danzig 3.11.
 s.s. *Viborg* ank. Setubal 7.11.
 s.s. *Viola* pass. Gibraltar 26.10. p. R. t. London.
 s.s. *Virginia* afg. Santos 5.11. til Bahia.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Bunbury 30.10.
 s.s. *Wilhelm Colding* afg. Kbhvn. 3.11. til Harlepool.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 8.11. til Stettin.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 7.11.

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Ivigtul 5.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Waasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

STEVEDORETelefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
537 & 4055 Mandsch

Aalborg

**GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT**

m. b. H.

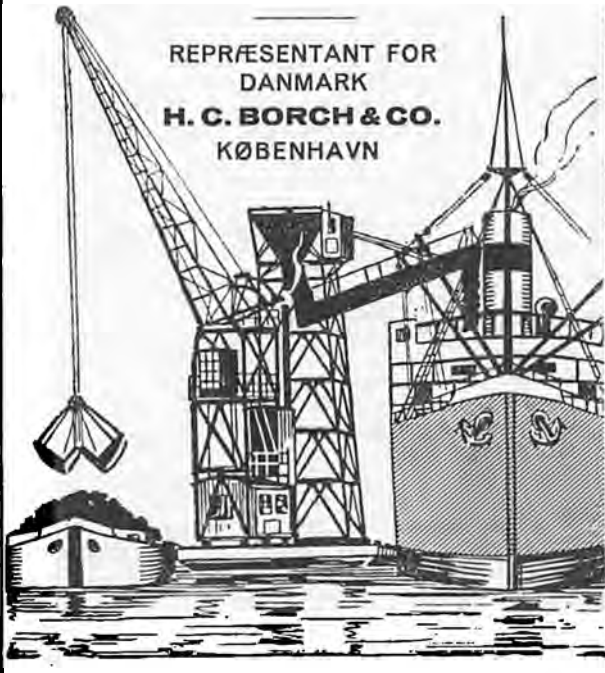
DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**
KØBENHAVN**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstøl for Træskebe
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13779.**VINKE & CO.**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone:
Vinkeco 24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

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.

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 Olsén, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersén	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY.



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Isørigt leveres alle Arter af:

- | | |
|---------------------------|-----------------|
| Skibshjælpemaskiner | Fødevandsfiltre |
| Kulsyre-Ildslukningsanlæg | Evaporatorer |
| Brandalarmeringsanlæg | Armatør |
| Oliefyrringsanlæg | Pumper |
| Staalpropeller | Ventilatorer |
| Oliefiltre | etc. |
| Fødevandsforvarmere | |

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

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

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120
Statstelefon: 16Telegram-Adr.
»Maritime«

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIATELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 08 464

KJØGE

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORGTelefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS-AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERSStatstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 · Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

Aarhus

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

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 189 - 173

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION - ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVETELEFON:
386 & 786TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 47

TORS DAG 18. NOVEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTRATETALET OG UDSIGTERNE FOR FREMTIDEN

Det danske Fragtratetal, beregnet af Det statistiske Departement, foreligger nu og er 199,5 for Oktober mod 207,7 for September, altsaa en Nedgang paa 8,2 Points. Tallet har det sidste Aar været:

Oktober	1936	134,9
November	—	138,9
December	—	153,9
Januar	1937	156,3
Februar	—	155,7
Marts	—	162,5
April	—	173,2
Maj	—	186,4
Juni	—	194,1
Juli	—	198,3
August	—	203,1
September	—	207,7
Oktober	—	199,5

Ved Beregningen benyttes Aaret 1931 som Basisaar, og Fragtniveauet ligger altsaa endnu ca. 100 Procent over Gennemsnittet for det nævnte Aar. I Oktober 1936 var Tallet 134,9, og der er saaledes en Stigning paa ca. 50 Procent i Løbet af et Aar.

Imidlertid var 1931 et særligt daarligt Aar for Skibsfarten, og derfor bliver Billedet ikke rigtigt. Tager vi 1925 som et Basisaar, vilde det blive et langt korraktere Indtryk af Stillingen, man fik.

Med 1925 som Basisaar vilde man faa følgende Tal:

Oktober	1936	118,0
November	—	121,7
December	—	134,8
Januar	1937	137,0
Februar	—	136,0
Marts	—	142,0
April	—	152,0
Maj	—	163,0
Juni	—	170,0
Juli	—	174,0
August	—	178,0
September	—	182,0
Oktober	—	175,0

Dette er det første officielle *Memento* om, at de gode Tider, den stadig saa stærkt omtalte Højkonjunktur ikke varer ved. Det er naturligvis umuligt at spaa om den nærmeste Fremtid, men det ret store Fald, der denne Gang noteres, tyder paa, at vi er inde i en Udvikling, der ikke afgjort lover Fremgang. Skibsfarten er ikke den Guldgrube, som visse Folk bliver ved at fable om, at den i Øjeblikket maa være.

Skibsfarten har saa mange Vanskeligheder at kæmpe med, er udsat for saa mange Krav, at det vil være paa sin Plads at dvæle noget mere ved disse end straks at anslaa optimistiske Toner.

Samtidig vil det være rimeligt at understrege, at Myndighederne bør tage Hensyn til Skibsfarterhvervet og ikke paalægge det Byrder, som vil blive skæbnsvangre.

Der er saaledes Konventionen vedrørende Arbejdstid og Bemanding. Man kan nu gaa ud fra som givet,

at den ikke vil blive ratificeret i en Række af de større Søfartslande. Saaledes har England erklæret, at det ikke vil ratificere Konventionen. Der hvor den bliver ratificeret faar Skibsfarten i udstrakt Grad Statsstøtte, men da dansk Skibsfart ikke modtager saadan Subvention og heller ikke ønsker det, vil de danske Redere være ude af Stand til at kunne klare sig i den haarde Konkurrence, der mere og mere sætter ind, hvis Lovforslagene vedtages i den nuværende Form. Vi maa vente til et Ligelønsprincip er gennemført i alle Lande, eller de danske Hyrer bringes i Overensstemmelse med de der er gældende i Lande med lavere Hyrer.

Dette sidste vil den danske Sømandsstand sikkert ikke ønske, men de nye Byrder kan dansk Skibsfart ikke taale.

Der er saa mange Forhold, der gør sig gældende. Gennemføres Konventionen, vil det være nødvendigt at forøge Besætningen om Bord, og det vil især paa mindre Skibe virke stærkt tyngende. Der var naturligvis intet at siges til det, hvis Forøgelsen var absolut nødvendig, men da Arbejdstiden ved Land ved kollektiv Aftale er fastsat til 8 Timer, kan Forøgelsen kun tænkes af Hensyn til Arbejdet i Søen, men dette Arbejde kan ikke siges at være særlig overanstrengende, idet Rortjeneste, Udkig »Standby« ved Ankomst og Afgang, Vagtjeneste og lignende Arbejde ikke kan sidestilles med det effektive Arbejde, der udføres af en Arbejder i Land, saa lidt som de sunde Arbejdsforhold i frisk Luft kan sidestilles med Arbejdet i en Fabrik i Land.

Dertil kommer de mange Moderniseringer, de talrige mekaniske Hjælpemidler o. s. v., der er til Gavn for Søfolkene. Der er ikke fra Søfartskonferencens Side saa lidt som fra nogen anden Side fremsført Bevis for, at den nugældende Arbejdstid i Skibene medfører Overanstrengelse eller lignende, som man skulde tro var en Betingelse for, at Forholdet underkastedes Regulering.

Arbejdsforholdene i Land kan slet ikke sidestilles med Arbejdsforholdene paa et Skib. Mange Arbejdere i Land bruger lang Tid til at komme til og fra Arbejdspladsen, hvorimod Besætningen paa et Skib intet har at regne med her. Endvidere maa man betænke, at ved Indførelse af 8 Timers Arbejdsdagen i Søen vil Besætningen faa en uforholdsmæssig lang Lediggang, som i Skibe paa lange Rejser — flere Maanedes — kan virke stærkt demoraliserende.

Det var sikkert ogsaa denne Opfattelse, der gjorde sig gældende paa Washington-Konferencen i 1919, hvor en Konvention om 8 Timers Arbejdsdag for Arbejdere i Industrien paa Land blev vedtaget, hvorimod man fastslog, at alle Skibsfartsspørgsmaal skulde henvises til en særlig Søfarts-Konference, netop fordi Skibsfarten var et særligt Erhverv, hvis Arbejdsforhold ikke kan sidestilles med Forholdene i Land.

Der er fra Dansk Dampskibsrederiforenings Side blevet foretaget Udregning over de omtrentlige Mer-Udgifter som Konventionen, hvis den blev ratificeret i Danmark, vilde bevirke for ialt 436 Skibe under Rederiforeningen. Denne Udregning, der kun er baseret paa Bemandingsforholdet, udviser:

Forandring af Beboelsesforhold, Redningsmidler o. s. v. Kr. 494.860.—. Aarlig Udgift til Hyre, Kost o. s. v. Kr. 2.459.476.—.

Man vil heraf kunne se, hvilke kolossale ekstra

Udgifter der vilde blive paalignet Skibsfarten. Lad det nu være aldrig saa gode Tider, saa vil de daarlige følge efter, men da vil disse Udgifter ikke gaa ned, de vil tværtimod virke hæmmende og ødelæggende paa dansk Skibsfart. Det vil være klogt i Tide at betænke dette.

SKIBSFARTEN OG VALUTARESTRIKTIONERNE

En Deputation for Søfartsraadet bestaaende af Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Skibsrøder H. A. Hansen og Direktør E. Maegaard samt Forretningsfører E. Borch-Johansen, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, var Tirsdag til Møde med Rigsdagsudvalget, der behandler Valutalovforslaget og fremsatte her bl. a. følgende Betragtninger.

Det maa erkendes, at den Ordning, som Valutamyndighederne fornylig administrativt har indført, og hvorefter Rederne kan forvente Valutabevilling til Indførsel af Skibe paa mindst 500 BRT., der ikke er over 20 Aar gamle og har Klasse i et af de anerkendte Selskaber, betyder et Skridt i den rigtige Retning, men Ordningen har desværre ikke fundet Udtryk i Loven. Den kan derfor administrativt tilbagekaldes naarsomhelst og er saaledes et altfor usikkert Grundlag at arbejde videre paa. Hvorfor ikke tage Skridtet fuldt ud og ved Loven overføre Skibe til Frilisten, hvor de tidligere har staaet, uden at nogen berettiget Interesse derved er traadt for nær? Man forstaar, at den foretagne Begrænsning med Hensyn til Skibenes Alder, navnlig er motiveret af Ønske om at hindre Tilgang til Handelsflaaden af mere eller mindre velegnede Skibe, men Rederne er dog sikkert dem, som sagligt er bedst i Stand til at bedømme, hvilke Skibe der er mest egnede til Landets Behov, og samtidig er det dem, som er mest økonomisk interesseret i, at der ikke foretages uforsvarlige Dispositioner. Det falder da ogsaa ganske udenfor Valutacentralens Forudsætninger at tillægge Valutamyndighederne en saadan Beføjelse. Begrænsningen kan ikke begrundes i noget Hensyn til Samfundet, Erhvervet eller dets Udøvere.

Skibsfarten er det mest internationale Erhverv i Verden og kan kun trives og udvikles under de frieste mulige Forhold, og de hidtidige Restriktioner har allerede kostet Skibsfarten og Samfundet mange Penge. Det er beskæmmende at se, at Danmark, som har mindst lige saa gode Betingelser som andre Lande for Udvikling af en stor national Handelsflaade, ikke har haft Lejlighed til at udnytte disse Betingelser, men næsten ene af alle Lande har maattet se sin Handelsflaade stagnere eller gaa tilbage. Aarsagerne hertil er flere, men kan i hvert Fald ikke regnes de danske Redere til Last, idet disse Gang paa Gang trods megen Modgang har vist baade Initiativ og Vovemod. Aarsagerne maa navnlig søges i de upaakrævede og ubillige Restriktioner og Byrder, som det Offentlige paalægger det frie Erhvervsliv, og som svækker dets Udøvere i deres Evne, Vilje og Lyst til at arbejde med Samfundets Tarv for Øje.

Derfor bør dansk Skibsfart, som et af de faa selvhjulpne Erhverv i Landet, ogsaa fuldt ud befries for Valutarestriktionernes snærende Baand, som ikke gæver nogen betydende Interesser, men kun hindrer de danske Redere i at administrere deres Virksomhed paa billigste og for Erhvervet og Landet formaals-tjenligste Maade.

Søfartsraadet knytter endvidere forskellige Bemærkninger til Ændringerne i Valutaloven:

Der er næppe noget andet Erhverv, som forholdsmæssigt har saa stor valutaskabende Værdi for Landet som Skibsfarten, der i 1936 i Udenrigsfart opsejlede ca. 215 Millioner Kroner og i 1937 vil vise sig at have opsejlet betydeligt mere. Den Valuta, som

Skibsfarten lægger Beslag paa, kommer hurtigt og mangedobbelt igen.

De danske Skibsværfter er fuldt beskæftiget og giver for Tiden intel Tilbud om Levering indenfor et Tidsrum af 2 Aar. Iøvrigt er dansk Værftsindustri, som i højere Grad end Værftsindustrien i noget andet Land lever af Udlandet, ikke selv interesseret i nogen Protektionisme gennem Valutarestriktioner, der rammer Skibsfarten.

De gældende Handelsaftaler med fremmede Lande indeholder intel om og kan næppe heller komme til at indeholde noget om Køb og Salg af Skibe, og under Hensyn til Skibsfartens internationale Karakter maa det anses for utænkeligt ved Direktiver begrundet i Handelsaftaler at tvinge Erhvervet til at købe sit Materiel i bestemte Lande.

Værdien af, at Overførslen til Frilisten foretages, belyses bedst ved et Eksempel fra de sidste Dage:

Et herværende Rederi indledede for kort Tid siden Forhandlinger med et norsk Rederi om Køb af en Damper, 1300 Tons, bygget i 1921 og nyklasset. Rederiet var blevet enig med Sælgeren om en efter de nuværende Forhold meget billig Pris og om samtlige andre Betingelser, men maatte forbeholde sig nødvendig Frist til at skaffe Valutaaattest. Sælgeren nægtede imidlertid at vente en eneste Dag herpaa, og Resultatet var, at Skibet blev solgt til en anden Køber. Det danske Rederi gik herved Glip af en udmærket Lejlighed til en tiltrængt Udvidelse af sin Tonnage, Landet af den Valuta, som Skibet i Løbet af kort Tid i Kraft af sin Indsejlingsevne vilde have tilført Landet, og ca. 20 danske Søfolk af en god og vellønnet Beskæftigelse.

Det nævnte Eksempel er kun ét blandt mange. Ved den nu gældende Ordning forhindres danske Redere i at gribe Chancen, naar den foreligger, ja den *forhindrer* endogsaa Tilbud om Chance, fordi Sælgerne ikke er interesseret i at henvende sig til danske Redere, naar der er nok af Købere andet Steds, som kan handle uden at være hæmmet af lignende Restriktioner, som de danske Redere.

AGGERSUND BROEN

Der holdtes fornylig et Møde i Aalborg mellem Amtmændene og Aamtsraadene for Aalborg, Hjørring og Thisted, og her drøftede man Muligheden for at faa Bygningen af den nye Bro ved Aggersund, gennemført.

Limfjorden er i den sidste Tid blevet saa fyldt med Broer og Luften saa fuld af Broprojekter, at man snart skulde synes, at det maatte være nok. Skibsfarten er principielt imod den overhaandtagende Brobygning, og ikke mindst imod Aggersund Broen.

Der blev i Aalborg nedsat et Udvalg, som nu har forhandlet med Trafik- og Marineministeriet. Der udtaltes paa det før nævnte Møde Haab om at man naaede til et Kompromis med Søfartsmyndighederne.

Da Dr. Ostenfeld i 1932 udarbejdede Projektet til Broen lød Overslaget paa 1,4 Million Kroner, men saa stillede man fra Søfartens Side Krav om Svajebassiner, saa Skibene kunde stoppe op i det snævre Farvand med den ofte for stærke Strøm. Disse Svajebassiner vilde koste 1½ Million Kroner at bygge foruden 124,000 Kr. i aarlig Vedligeholdelse, og det mente de paagældende Aamtsraad ikke at have Raad til. Man har nu prøvet at opnaa et Kompromis med en Udvidelse af Sejlrenden i Stedet for Svajebassinerne, saa Skibene kunde faa bedre Manøvreringsmuligheder.

Fra Skibsfartens Side maa der hertil siges, at man forstaar ikke, hvad godt den Bro skal være til. Det vil være meget uheldigt for Skibsfarten om den kommer. Isvanskelighederne har man i Forvejen at kæmpe med i disse Farvande, og de vil uvægerligt blive større, og hvis Landevejstrafikken virkelig skulde gøre det nødvendigt, at der blev truffet andre Forholdsregler, saa er der vel andre

Muligheder end at skride til en ny Brobygning. Det er efterhaanden blevet saadan, at man saa snart der er Tale om at sætte over selv det mindste Farvand absolut skal bygge en Bro. Danmark med sine 500 Øer vil efterhaanden blive anset for monoman paa dette Punkt. Der er i dette Land et Erhverv, der hedder Skibsfarten, og det har dog hidtil kunnet besøge Trafiken tilfredsstillende for alle Parter, saa hvorfor man i Tide og Utide skal have disse Brodrøftelser er uforstaaeligt. Vilsund, Odde-sund og nu Aggersund — det er blot tre Broprojekter fra Limfjorden. Der er sikkert adskilligt flere, vi vil høre om, men et fornuftigt Raad om at lade Smaaskibene og Skibsfarten i sin Helhed fortsætte med Limfjordstrafikken er sikkert paa sin Plads nu. Vi behøver ikke foreløbig flere Broer i Danmark.

TRANSITHANDELENS PROBLEMER

I Folketinget har man i den forløbne Uge blandt meget andet ogsaa drøftet Transithandelen og under Debatten bemærkede Handelsministeren som Svar til Hr. Prieme, at Transithandelen har været i Tilbagegang ogsaa før Valutacentralen kom; den androg i 1925 170 Mill. Kr., i 1932 92 Mill. Kr., i 1935 73 Mill. Kr. og i 1936 53 Mill. Kr. Det er, fordi det i Almindelighed er vanskelige Tider for Transithandelen. Men den væsentlige Nedgang i Transithandelen falder paa Afsætningen af Varer fra Tyskland til Sverige, Norge og Island, og der er nu mellem Tyskland og disse Lande truffet Clearings-Aftaler, og det maa naturligvis indvirke paa denne Transithandel. Ganske vist er der ved Gensidighedsaftaler mellem Danmark og de nævnte Lande tilvejebragt Mulighed for indbyrdes Afregning af Transitavancen. Der gøres imidlertid fra Valutacentralens Side, hvad der er muligt for at lette Transithandelen, og Ministeren ventede, at denne i Aar vilde komme op paa samme Højde som i 1931.

Det er dog vist et Spørgsmaal, om denne Forhaabning holder Stik. Det er en Kendsgerning, som man ikke kommer udenom, at Transithandelen lider stærkt under Valutarestriktionerne. Men her bliver det endvidere Skibsfarten, der faar de uheldige Manipulationer at føle, og Skibsfarten er i allerhøjeste Grad interesseret i, at Transithandelen ikke efterhaanden reduceres saaledes, at den overhovedet ingen Betydning faar. Forudsigelser og Løfter er godt — men tørre Tal bedre.

I mange Lande gør der sig en heftig Kamp gældende for at sikre sig Transiten. Det gælder saaledes Tyskland og Polen. Her har Polen med Gdynia arbejdet overordentlig energisk for at faa Trafiken over denne nyanlagte polske Havn saa stærk som mulig, mens man fra tysk Side ganske naturligt søger at faa Handelen til de tyske. Det gælder navnlig Varer, der skal transporteres til Østrig, Czekoslovakiet, Ungarn o. s. v. Mange af disse Landes Virksomheder faar deres Varer via Østersøen, og der er der en naturlig Kappelstrid mellem Gdynia og de tyske Havne. Det fremgik saaledes ogsaa af de Udtalelser, som den østrigske Statssekretær O. Schmidt fremsatte ved sit Besøg i Warschau fornylig, hvor han bl. a. nævnte, at i Følge med den nu manifesterede Tilnærmelse mellem de to Folk, vilde der sikkert ogsaa komme en stærkere Benyttelse af de polske Transitveje fra det østrigske Erhvervs Side. Der er noget at indhente her, for efter de sidste Oplysninger gik af Østrigs Indførsel paa 927.450 Tons kun 4.000 Tons over Gdynia — det vil sige som polske Transitvarer.

I Holland og Belgien er Forholdet naturligvis helt anderledes og ulige vanskeligere og mere kompliceret.

Restriktionerne og Selvforsyningspolitikken har gjort alt for at slaa Transithandelen ihjel. Man maa blot haabe, at der er Kræfter tilbage stærke nok til at give ogsaa denne Branche af Handelen Liv og Eksistensmulighed.

USIKKERHEDEN

Usikkerheden præger alt — den politiske som den økonomiske Udvikling. Nu syntes der at være kommet en noget roligere Tone ind i den, gennem Lord Halifax' bebudede Berlin-Besøg. Men næppe er det en Kendsgerning, før Uvejret slipper løs, og Tyskland raser over nogle engelske Kommentarer til Besøget. Hvor meget der kan komme ud af et saadant Besøg er det vel altid tvivlsomt at spaa noget om paa Forhaand. Store Forventninger har man næppe til det i England — navnlig ikke efter den sidste Episode.

Som den politiske Udvikling er usikker, er den økonomiske det ikke mindre. Der hersker stadig den største Spænding omkring Konjunkturudviklingen. De nedadgaaende Fragter og de mindre gunstige Konjunkturodsigter har præget de fleste Varemærker i den sidste Tid.

Den langvarige Stagnation paa Trævaremarkedet fortsætter stadig med ringe Afslutninger af nye Salgskontrakter. De svenske Jernpriser har atter vist en lille Nedgang.

Helhedsindtrykket bekræftes deraf, at saavel U.S.A. som Englands Raavareprisindex naaede et nyt Lavpunkt. Ved Aarets Begyndelse laa Indekstallene i de to Lande paa henholdsvis 207 og 180 pCt., og Topunktet for indeværende Aar naaede de begge den 5. April med henholdsvis 228,1 og 202,2 pCt. I Begyndelsen af November var de faldet til 152,2 for U. S. A. og 150,0 for England.

FORBINDELSEN MED SPANIEN

Først rygtevis, siden gennem mere officielle Meddelelser har man faaet oplyst, at Storbritannien agter at træde i nærmere Forbindelse med den Del af Spanien, som er besat af General Franco. Der har været Tale om Udsendelse af »Agenter«, dels fra Franco, dels fra England, og det synes, som om det vil blive til Virkelighed i den nærmeste Fremtid.

I denne Forbindelse har det sin Interesse at notere, hvordan man ogsaa nu i Norge vil orientere sig nærmere overfor Francos Spanien.

Med den Udvikling, hedder det i norske Blade, som har fundet Sted i Spanien og under Hensyntagen til den Kendsgerning, at General Franco nu behersker en væsentlig Del af de Omraader, som stærkest berører norske Handelsinteresser, har de norske Erhvervsorganisationer taget Spørgsmaalet op om en Ordning. Saaledes har Norges Industriforbund, hvis Medlemmer i særlig Grad er interesseret saavel i Import fra som Eksport til de af Franco besatte spanske Omraader orienteret sig om et Samarbejde bl. a. med Norges Rederforbund.

Man tilsigter ikke paa nogen Maade at blande sig i Politik, men vil formentlig ud fra de praktiske Interesser, som staar paa Spil, søge Myndighedernes Medvirken til, at der gennem Norges Repræsentanter søges for Varetagelse af de norske Interesser ogsaa i Francos Spanien.

FINLANDS REDERES KRAV I U. S. A. OG ENGLAND

Den kendte finske Reder, Dr. Henrik Ramsay udtalte forleden, at en Afgørelse med Hensyn til finske Rederes Krav i U. S. A. kan ventes i Begyndelsen af næste Aar. Kravet behandles af en Specialdomstol, en »court of claims«, efter at Kongressen havde sanktioneret de finske Interessenters Krav om at faa Sagen afgjort. Tidligere har man afvist dette Erstatningskrav mod Staten for at 13 finske Sejlskibe i et halvt Aar i 1918 blev holdt tilbage i de forenede Stater. Det oprindelige Krav var paa 770.000 Dollars, hvortil nu kommer Renter, saaledes at Summen naar op paa 1½ Million Dollars.

Finland har ogsaa i England fremsat Krav om Erstatning, fordi Englænderne under Verdenskrigen tog finsk Tonnage i Brug. Af disse Skibe var endnu i 1916 ialt 13 Skibe i Fart, men flere af dem sænkedes senere under Krigen. Man har i England set saaledes paa Sagen, at Skibene var rekvireret af Rusland og stillet til Englands Disposition. Man hævder derfor, at Rusland er ansvarlig for Sagen. Dette Krav har været behandlet i Geneve. I Øjeblikket ligger det saaledes, at man fra finsk Side har fremsat Krav om, at den engelske Bank Baring Brothers i London skal udbetale ca. 400,000 £ af Midler, som er indsat i denne Bank og som man fra finsk Side mener er reserveret til dette Formaal. Behandlingen af dette Krav finder Sted i disse Dage i London.

LLOYDS REGISTERS AARSBERETNING

Aarsberetningen fra Lloyd's Register of Shipping om Virksomheden fra 1. Juli 1936 til Udgangen af Juni 1937 foreligger nu.

Det fremhæves i Beretningen, at den stærke Efter-spørgsel efter Tonnage uden Tvivl delvis skyldes de forskellige Landes Rustningsprogrammer, men samtidig har der været en, omend lille, saa dog velkommen Stigning i den oversøiske internationale Handel.

Liner-Trafikken har ogsaa faaet Del i den almindelige Bedring, hvilket dog maaske mere skyldes, at den overflødige Tonnage er forsvundet, end at Linernes specielle Rater er blevet bedre. Den svage Stigning, der har været fra Aar til Aar i Passagertrafikken har ikke endnu naaet et saadant Omfang, at det kan friste Liner-Selskaberne til at gaa videre med deres Skibsbygnings-Programmer, saalænge Byggepriserne er saa høje som nu.

Lloyd's Register har klassificeret 484 nye Skibe paa 1,355,680 Brutto Tons eller ca. 60 pCt. af den nybyggede Verdenstonnage i det forløbne Aar. Af disse Skibe blev 734,480 Tons bygget i Storbritannien og Irland og 621,200 Tons i Udlandet. Desuden har Sel-

skabet i samme Tid godkendt Planerne til 654 nye Skibe paa ialt 2,216,295 Brutto Tons; dette er en betydelig Stigning fra de foregaaende Aar. Af de Skibe, der ved Udgangen af Juni var under Bygning i Storbritannien, var 88 pCt. klassificeret hos Lloyd's; det samme Tal var for de Skibe, der byggedes i Udlandet, 31 pCt.

Siden 1. Juli 1936 til Slutningen af Oktober i Aar er der ophugget eller solgt til Ophugning Skibe paa ialt 994,000 Brutto Tons, og ved Forlis er forsvundet 482,000 Tons; det giver en samlet Afgang i Verdens Handelsflaade paa 1,476,000 Tons.

Blandt de mange Statistiker er én, der belyser Olie-motorernes Fremgang. Af de Skibe, der blev bygget til Lloyd's Klasse i Beretningsaaret var 215 paa 913,446 Brutto Tons Motorskibe.

I 1915 fandtes der Verden over, Sejlskibe med Hjulpe-motor medregnet, 297 Motorskibe paa 234,000 Tons. I 1920 var Tallet vokset til 912 Skibe paa 3/4 Mill. Tons. I 1928 var det 2552 Skibe paa 4 1/2 Mill. Tons. I den sidst udkomne Registerbog for 1937—38 findes 6763 Motorskibe paa 13 3/4 Mill. Tons.

Sidste Aar er Motorskibs-Tonnagen Verden over vokset med ca. 1 1/2 Mill. Tons, i de to foregaaende Aar med en lille Million Tons om Aaret.

Verdens-Tonnagens Fordeling mellem de vigtigste Søfarts-Nationer i de sidste 50 Aar vises i en anden Tabel. Det fremgaar af den, at 51,9 pCt. af Tonnagen i hele Verden i 1886 sejlede under britisk Flag; nu er den britiske Andel i Verdens-Tonnagen kun 31,1 pCt. Mens Tallene er for: Norge 6,9 og 6,6 pCt., Sverige 2,2 og 2,3 pCt. og Danmark 1,3 og 1,7 pCt. af Verdens-Tonnagen. Japan er gaet frem fra 0,5 til 6,8 pCt. og U.S.A. fra 9,7 til 18,8 pCt. og Holland er gaet frem fra 1,9 til 4 pCt.

Skibenes Antal er gaet tilbage med 4225 fra 35,408 til 31,183, men Tonnagen er steget med mere end det tredobbelte, fra 21,5 Mill. Tons til 66,3 Mill. Tons.

MEDDELELSER FRA DANSK

Skibsfarten paa Rotterdam i Oktober Maaned

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	Ladning	Ballast
U. S. A.	16	57,378	13	1
Belgien	4	6,022	3	—
Brasilien	3	12,345	3	—
Danzig	2	520	2	—
Danmark	15	39,256	9	1
Tyskland	343	548,140	286	50
Estland	5	3,737	4	—
Finland	23	37,321	14	5
Frankrig	62	91,847	52	5
Grækenland ..	44	111,995	28	11
Storbritannien	186	308,298	144	29
Italien	42	114,155	35	1
Jugoslavien ..	20	50,294	11	2
Japan	4	21,049	3	2
Lettland	6	12,835	3	2
Litauen	3	614	3	—
Nederlandene .	330	412,620	229	54
Norge	81	165,474	49	25
Panama	6	22,422	6	2
Polen	5	3,052	5	1
Portugal	5	7,951	3	2
Rusland	4	5,580	2	1
Island	1	428	1	—
Sverige	70	66,249	57	9
Spanien	—	—	—	1
Ialt	1,280	2,099,582	965	204

Ialt afgaaet: 1,169 Skibe.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Oktober 1937

I Oktober ankom til Rotterdam 834 Skibe (Oktober 1936: 693 Skibe) med Ladninger og afgik 797 Skibe (Oktober 1936: 708 Skibe) med udgaaende Ladninger.

Trampskibene udlossede følgende Ladninger:

	Oktb.r 1937	Oktb. 1936
Erts	148	121
Korn	69	47
Trælast	52	35
Jordolie	33	30
Kul	32	31
Andre Ladninger	55	69

Ialt ankom med mindre Liniebaade 315 (250) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Oktober 1936) og med større Liniebaade 130 (110). Yderligere ankom 389 (333) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 298 (284) mindre Liniebaade, 95 (93) større Liniebaade og 404 (331) Trampskibe, heraf 240 (215) med Kul- og Koksladninger.

For Bunkers anløb 35 (45) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 24 (25) Skibe til Rotterdam og 47 (45) Skibe til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg er steget til 36,23 pCt. (33,35 pCt.).

Hvedemarkedet

Bladene i Buenos Aires bringer Meddelelse om, at Regeringen har udstedt et Dekret vedrørende Hvedeudførslen, hvis dispositive Del er af følgende Indhold:

«Fra den 29. Oktober og indtil ny Bestemmelse træffes, er Indskibning af Hvede og Hvedemel bestemt for Eksport forbudt. Finansministeriet vil foranledige, at de under dette sorterende Toldmyndigheder træffer de til Gennemførelsen af denne Bestemmelse fornødne Foranstaltninger.»

I Dekretets indledende Bemærkninger udtales, at der i Henhold til Oplysninger fra Statens landøkonomiske og statistiske Direktorat eksisterer tilstrækkelige Beholdnin-

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holm&W"
Amaliegade 38

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Kornpriserne viste i Begyndelsen af den forløbne Uge en svagt opadgaaende Tendens, hvilket straks kaldte flere Købere frem. Resultatet var en lille Udvidelse i Efterspørgslen efter Korntonnage.

Desværre var det ikke River Plate, der lukkede af denne svage Genopblussen i Aktiviteten. Tværtimod er Situationen stadig meget prekær, hvad dette Marked angaar. Der er ganske vist sluttet en Del Baade for Januar/Februar Lastning til den uofficielle Minimalrate af 30/- Basis p.p. U.K., men for November/December Tonnage er Situationen meget alvorlig. Der er ganske vist en relativ god Efterspørgsel efter Tonnage i disse Positioner, men Befragterne vil ikke betale mere end 26/6d. à 27/-, hvorimod Rederne forlanger Gentleman-Agreementets Rate af 30/-. Der er ganske vist i Tirsdags sluttet en 5,500 Tonner til denne Rate for December Lastning, men for større Tonnage er denne Rate uopnaelig, og Resultatet er, at der ligger 5 à 6 Baade oplagt i River Plate.

De øvrige Kornmarkeder har været noget bedre repræsenteret. Australien sluttede 5 à 6 Baade til 10/- over Minimalraten og var senere villig til at betale 11/- Præmie, men i Ugens Løb viste Kornpriserne atter nedadgaaende Tendens, og under den Afslappelse, der paa Grund heraf fandt Sted i Efterspørgslen, lykkedes det Befragterne at faa Tillæget presset ned til 9/6d.

For sydafrikansk Majs er Efterspørgslen begrænset. Der cirkulerer forskellige tentative Efterspørgsler, men hidtil uden at der er kommet Forretning ud deraf. Montreal sluttede en enkelt Baad til 4/6d., og fra Northern Range sluttedes Tonnage, Basis Albany Lastning, til 3/6d. Antwerpen/Rotterdam, 3/9d. U.K. Korn fra Baltimore til Danmark betales med 26 Cent pr. 100 lbs. Fra Gulven har der været begrænset Efterspørgsel. 3 à 4 Skibe sluttedes for December Lastning til 3/9d. Antwerpen/Rotterdam, 4/ U.K.

Sortehavet lykkedes det at faa Tonnage til 18/- til Continentet, 19/- til U. K., Option Danmark til 20/6d.

Det nordamerikanske Marked er nu roligere, hvad Scrap angaar. Befragterne indikerer i Øjeblikket for stor Tonnage 23/- til Rotterdam, 24/- til U.K. og 25/- til Danzig/Gdynia. Dette er jo en væsentlig Nedgang, og hidtil har Rederne ikke reflekteret herpaa. Sukker fra Cuba ligger nominelt omkring 24/- til U.K. for November/December Lastning, men der bliver næppe nogen virkelig Forretning for dette Marked,

for den ny Høst kommer frem i Løbet af Januar.

Nordpacific har ikke fremvist store Udsving. British Columbia/U.K. er sluttet til mellem 35/6d. og 37/6d., afhængig af Størrelse og Position. Der er noget bedre Efterspørgsel til Australien. Der bydes £9,000 paa fio Basis for 420,000 cbft. bale Baad, ligesom der ogsaa noteres enkelte Ordre over til Kina. 500,000 cbft. bale Baad sluttedes f. Eks. til omkring \$47,000 paa fio Basis til én kinesisk Havn.

Østens Markeder viser bedre Efterspørgsel. Bønder fra Dalny sluttedes til 39/-, og der kan antagelig i Dag faas 40/- for December Lastning. Saigon-Ris tog adskillige Baade til 41/3d., men der kan i Dag utvivlsomt opnaas 42/6d. Sukker fra Philippinerne til U.S. Atlantic sluttedes til \$10.

De indiske Markeder viser ligeledes en bedre Efterspørgsel. Madras Kyst betalte 41/3d. for Kerner til sædvanlig europæisk Lossehavn saavel for December- som for Januar-Afskibning.

For de europæiske Markeders Vedkommende er Tendensen svagere. Trælast-Transporten er snart ved at høre op, og den store Masse Tonnage, der i Sommer har været employeret i denne Fart, maa derfor søge andetsteds hen med det Resultat, at disse Markeder faar rigeligere Tilgang af Tonnage, hvilket sætter Befragterne i Stand til at trykke Niveaue. Der er dog stadig god Forretning at faa saavel fra Middelhavet som fra Jordnøddedistrikterne. Vi skal nævne et Par enkelte Afslutninger. Huelva/Rotterdam 1166d., Alger/Glasgow 12/6d., Casablanca/Middlesbro 10/3d. Disse Rater er jo langt fra daarlige, men Resultatet af Rundrejsen forringes desværre af den Svaghed, der i lang Tid har karakteriseret de udgaaende Kulmarkeder. Rederne er i disse Trades nødt til at acceptere urimelig lave Rater, hvis de vil have Last med ud.

Paa Timechartermarkedet har der været noget mere Liv. Det synes, som om Befragterne igen interesserer sig for at tage Tonnage for lang Periode paa Basis af de lavere Rater, Rederne nu er villige til at acceptere. Der bydes f. Eks. 6/6d. for hurtigt Motorskib for 5 Aar. Der har været gjort en Del Forretning for enkelte Trips, hvoraf bl. a. skal nævnes 6,000 Tons Diesel \$2.20. Levering Japan, Tilbagelevering U.S.N.H., 10,000 Tons Diesel Levering U.S.N.H. redelivery Far East \$2, 10,500 Tons Damper Levering Japan Tilbagelevering Japan én Pacific-Rundrejse til 7/6d. I Westindie-Markedet er Efterspørgslen begrænset. Rateniveaue ligger omkring \$2 for Rundtur eller kortere Perioder.

ger af Hvede og Hvedemel i Landet til Dækning af Forbruget, men at det maa anses for nødvendigt at disponere over en Reservebeholdning, indtil Korn af den nye Høst fremkommer, og at det er Regeringens uafviselige Pligt

at træffe de fornødne Foranstaltninger til Undgaaelse af uberettiget Forhøjelse af Priserne paa de Artikler, der, saaledes som Tilfældet er med Brød, maa betragtes som hørende til de nødvendige Livsfornødheder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i
Oktober Maaned 1937

Hjemland	Antal Anløb	R. T. N.
Danmark	358	83,928
Island	1	524
Norge	5	6,885
Sverige	34	11,118
Finland	10	5,906
Estland	1	289
Letland	2	1,014
Danzig	2	158
Tyskland	46	6,406
England	8	9,472
Holland	8	3,305
	475	129,005

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen søsattes i Lørdags et Dieselmotor-Fragtskib, Værftets Byggenummer 631, som bygges for Regning Skibsreder Leif Høegh, Oslo.

Skibet bygges til Lloyds Register Klasse + 100 A. 1 »complete superstructure» »open shellerdeck» og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende 430'-0" X 58'-0" X 37'-6" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 9,000 Tons

Det forsynes med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der skal kunne udvikle ca. 5,500 IHK. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Skibet bærer Navnet »Hoegh Silverstar», og Afløbningen forløb i alle Maader smukt.

Lodsen død ved Roret

Den finske Dampet »Ceres« af Helsingfors kom for nogle Dage siden til Aarhus fra Borgå i Finland. Kort efter dens Ankomst blev Kaptajnen ringet op af Havne-myndighederne i Borgå, der vilde spørge, hvor Lodsen, som havde hjulpet »Ceres« ud af Skærgaarden, var blevet af. Kaptajnen svarede, at da Lodsen gik fra Borde, havde han haft Vanskeligheder med Motoren i den lille Lodsbaad, og »Ceres« var blevet liggende, til Motoren gik igen.

Siden meddeltes det, at Lodsen var fundet død i Skærgaarden. Han er formentlig under Sejladsen til sin Station blevet ramt af et Hjerteslag, hvorpaa Lodsbaaden er løbet ind paa et af Skærene, hvor den stod med Lodsen siddende død ved Roret.

Forhandlinger mellem de danske og svenske Smaaskibsredere

Der har været ført Forhandlinger mellem Sveriges Sejlskibsrederiforening og den danske Forening for mindre Skibe om Tarifspørgsmaalet, deriblandt ogsaa en Tarif mellem danske og svenske Havne, men der vil næppe blive truffet nogen endelig Aftale. Før den danske Forenings Generalforsamling i Vinter. Imidlertid kan det betragtes som givet, at de danske Skibe respekterer Aftalen, som nu er truffet i Kalmar.

Havneafgifterne i Sverige

Havneafgifterne i Sverige er efterhaanden blevet en saa betydelig Faktor, at man kan regne den til undertiden at være 50 pCt. af Fragterne, hævder det svenske Selskab »Sveabolaget« i en Skrivelse til »Kommerskollegium«, og samtidig understreger Selskabet Nødvendigheden af en Nedsættelse. Trods de raadende gode Konjunkturer for Skibsfarten, hedder det, og Anskaffelsen af moderne Tonnage, viser Godsomsætningen i Kysttraffikken, sammenlignet med tidligere Aar, ikke den Forøgelse, som man mente at kunne regne med. Det beror for en stor Del paa, at adskillige Varer nu befordres ad Landevej eller pr. Bane i Stedet for pr. Skib. Aarsagen hertil er den ganske simple, at de sammenlagte Transportudgifter til Søs bliver for høje. Skønt Driftsomkostningerne er steget, har Selskabet set sig nødsaget til i Aar at nedsætte Fragterne, i flere Tilfælde endog meget betydeligt. Dette er sket for ikke yderligere at formindske Søtransporten og for at genvinde noget af det tabte Gods til Transport. Det har imidlertid vist sig, at denne Nedsættelse ikke har været tilstrækkelig, og da Driftsomkostningerne nu yderligere stiger gennem højere Lønninger osv., umuliggøres yderligere Fragtreduktioner, hvorfor det er nødvendigt at sænke andre Udgifter, som berører Transport til Søs. Selskabet nævner derefter Havneafgiften i en Række svenske Havne. Det hævdes, at disse Afgifter er meget for høje, og nævner Eksempler paa, at for f. Eks. visse Sukkertransporter osv., maa der betales Havneafgifter, der er 50 pCt. af hele Fragten. Det skulde jo være i Havnenes egen Interesse at regulere Afgifterne saaledes, at de ikke en Dag stod overfor en katastrofal Nedgang i Skibstransporterne og dermed Skibsanløbene.

Dykker-Ulykken paa »Havet«

Ved Søndre Birk har der været afholdt Søforhør i Anledning af Dykker Svend Hansens Død den 6. November under Stenfiskeri ved Dragør. Ejeren af »Havet«, Stenfisker Niels Nielsen, Køge, forklarede, at han gennem Signalerne fra Dykkeren havde faaet det Indtryk, at der ikke var noget i Vejen. Saa snart han modtog Faresignaler, havde han trukket Dykkeren op. Matros Knud Hansen udtalte, at han straks, da han blev klar over, at der var noget galt med Maskinen, var gaaet hen til Dykkerpumpen for at pumpe med Haanden, hvis Maskinen skulde gaa i Staa. Skipperen havde faaet Motoren i Orden igen, men saa opdagede Matrosen, at Luftslangen var kommet ind i Skruen. Man halede straks Dykkeren ombord, men det var desværre for sent.

Bønnerup Fiskerihavn

Bønnerup Fiskerihavn er nu færdigbygget. Havnen, som er en Øhavn, der forbindes med Land ved en 167 m lang Bro og en 215 m lang Dæmning, bestaar af et ydre Bassin med 2,8 m Vand og et indre Bassin med 2,5 m Vand. Der er kun Indløb nord fra. Molernes Højde er 2 m og Bolværkshøjden 1,6 m. Fyrhøjsningen er uforandret.

Odense Staalskibsværft

Arbejderne paa Odense Staalskibsværft nedlagde forleden Arbejdet som Demonstration mod den sidste Tids Ulykker. I forrige Uge dræbtes en Lærling, og Dagen efter blev den 34-aarige Specialarbejder Kaj Rasmussen dødeligt kvæstet ved Nedstyrtning foruden at der i de senere Dage skete yderligere Ulykker.

Arbejderne mødte dog alter den følgende Morgen, men straks efter forlod samtlige 1400 Arbejdere paany Værft

et for at holde Møde om, hvad der eventuelt kan gøres for at skabe mere betryggende Arbejdsforhold.

Selvfølgelig er der intet at hebrejde Værftet, men Demonstrationerne er meget uheldige for Værftet, da det er fuldt optaget med Nybygninger.

Skibsværftsarbejderne vedtog senere at overdrage Tilidsmandsudvalget at forhandle med Værftets Direktion om forskellige Sikkerhedsforanstaltninger, bl. a. ønskes ansat en Mand til at overvaage, at Sikringsmidlerne er i Orden, og at Bestemmelserne angaaende Sikkerhedsforanstaltninger overholdes. Samtidig vedtoges det, at Aftenholdet straks skulde genoptage Arbejdet og Dagholdet begynde Arbejdet den følgende Morgen.

Marstal-Skonnerten, der forsvandt

I 1925 forsvandt 3 m. Sk. »Primo« af Marstal sporløst paa Rejse fra Santa Cruz til le Havre.

Blandt Mandskabet befandt sig Styrmand Georg Wilde, Svendborg, som der ikke senere er modtaget Oplysninger om, og Styrmanden maa derfor formodes at være omkommet. Styrmandens Hustru, Fru Franciska Wilde, havde indstævnet sin bortblevne Mand til at møde i Byretten i Svendborg den 9. November, for at Arvingerne kunde blive kendt ejendomsberettigede til den efterladte Formue, og da Styrmanden ikke ved denne Lejlighed lod høre fra sig, blev der afsagt Kendelse i Overensstemmelse med Fru Wildes Paasland.

Den amerikanske Skibsfart

Forbunds-Skibsfartsmyndighederne har udsendt deres Aarsberetning, hvori det anbefales Kongressen at forhøje Regeringsstøtten til Skibsfarten fra 10 til 30 Mill. Dollars for at fremme den oversøiske Handel og muliggøre Handelsskibenes Indretning til Forsvarsformaal. Desuden fremsættes der Krav om Ophævelse af Forbudet mod at lade amerikanske Skibe bygge i Udlandet i Tilfælde af, at der derved kan opnaas Besparelser.

Rederi med eget Tankanlæg

Den store svenske Brostrøm-Koncern har nu besluttet at bygge sit eget Tankanlæg i Göteborg for Bunkerolie til Rederiernes store Motorskibsflaade. Der er i disse Dage stiftet et nyt Selskab for Lagring og Salg af Dieselolie til Skibe i Göteborg, og Stifterne er de fem Direktører for Svenska Ostasiatiska, Svenska Amerika Linien, Tirfingbolaget, Svenska Amerika—Mexico Linien og Brostrøms Linieagentur.

Der skal bygges et Tankanlæg ved Rya Näs med en Kapacitet paa 16,000 Tons. Koncernens Forbrug af Bunkerolie anslaaes til ca. 150,000 Tons om Aaret, og der skal for lokal Transport bygges en Tanklægger paa 600 Tons.

Den franske Handelsflaade

Den franske Handelsflaade faar som bekendt store Subsidier fra Staten, men nu meddeles i en Rapport til Department of Overseas Trade i London, at Flaaden yderligere modtager betydelige indirekte Subsidier gennem Farten paa Algier. Skibsfarten mellem Frankrig og Algier er nemlig forbeholdt franske Skibe, og da der saaledes ingen Konkurrence findes, ligger Fragterne og Billetpriiserne betydeligt over, hvad Tilfældet ellers vilde have været. Fragtbetøbet i denne Art andrager ca. 300 Millioner Francs om Aaret, og en Del heraf maa saaledes siges at være indirekte Subsidier.

Ogsaa paa anden Maade støtter Algier den franske Handelsflaade. Kolonien giver 2,5 Mill. Francs om Aaret til et Fond, som anvendes til Fornylse af otte Stats-Passagerskibe i Rutearten mellem Frankrig og Algier. Disse Skibe er til en billig Pris af Staten overladt de Rederier, som opretholder Ruterne.

Carlsberg Bryggerlernes 90 Aars Jubilæum

Carlsberg Bryggerierne mindedes forleden 90 Aars Dagen for det første Pilsner Bryg paa Gl. Carlsberg ved at afsløre en Buste af Direktør S. A. van der Aa. Kühle, som i mange Aar var Bryggeriets Direktør. Formanden for Carlsbergfondens Direktion, Professor Johs. Pedersen, holdt Afsøringstalen, og derefter faldt Dækket for Broncebusten, udført af Billedhugger Max Andersen.

Senere paa Dagen udgik det første Øllog fra Carlsbergs nye private Godsbanegaard, og Bryggerierne viste saaledes, at man paa Mindedagen ikke blot saa tilbage, men ogsaa foretog et nyt Fremstød.

Juleposten til Skoleskibet »Danmark«

Skoleskibet »Danmark« ventes at være ved Martinique i Julen. 26. November er sidste Dag for Afsendelse af Julepost over Købmagergades Postkontor.

Breve kan som Maksimum have Dimensionerne 45 × 3 cm og maa veje indtil 1 kg. Desuden kan sendes aabne Brevpakker indtil 1 kg. Forsendelserne maa ikke indeholde Tobak.

Af Hensyn til Forsendelsesomkostninger og Toldvanske-

ligheder fraraades det at sende almindelige Pakker til Skoleskibet. Sendes der alligevel almindelige Pakker, kan de ikke gaa over Købmagergades Postkontor, men man afsendes inden 26. November under Adresse: Det danske Konsulat paa Martinique.

Forening for »Georg Stage«-Elever

En tidligere Georg Stage-Elev, Albert Echwald, har taget Initiativet til Dannelsen af en Elevforening for gamle Elever fra »Georg Stage«. En saadan Forening vil kunne blive et udmærket Bindeled mellem gamle Venner fra det smukke Skoleskib, hvor saa mange unge danske Sømænd har faaet deres første Uddannelse til Sømandslivet.

De, der vil være med, bedes skrive til Hr. Echwald, hvis Adresse er Godthaabsvej 16, København.

Aarhus som Eksporthavn?

Rederiet C. Clausen i Aarhus har tilsendt Aarhus Havneudvalg et Andragende om at faa Tilladelse til at opføre et Pakhus paa 10 Meter-Kajen.

Det skal være Rederiets Hensigt at gøre Aarhus til en Opsamlings-Eksporthavn, hvorfra Oceanskibene kan hente Last. Saadanne Opsamlingshavne er f. Eks. Hamborg, Bremen, Amsterdam og tildels Gøteborg. Eksportvarer til Østen eller Amerika sendes i mindre Skibe eller pr. Bane til disse Havne, hvor saa Last til en oceangaaende Dampersamles.

Rederiet C. Clausen har Forbindelse med 17 oversøiske Rederier, saa det vil ikke volde Vanskelighed at faa Skibe til Aarhus, naar der blot kan samles en passende Ladning Varer. Det menes, at selve den danske Eksport af Landbrugsvare og Industrivarer er stor nok til at danne Basis for Planen om at gøre Aarhus til Opsamlings-Eksporthavn; men forøvrigt vil der ogsaa kunne paaregnes Varer fra Norge, Sverige og Finland.

Hvis Rederiets Plan kan realiseres, vil det selvfølgelig betyde store Udviklingsmuligheder for Aarhus.

Græsk Dampersunket i Atlanterhavet

Den amerikanske Dampers »Swiftsure« har oplaget 6 Mand fra den græske Dampers »Tzenny Chandris«, som er sunket i Atlanterhavet. Det sunke Skib, der var undervejs fra Amerika til Rotterdam, var paa 5815 Tons og havde en Besætning paa 29 Mand. De sidste Nødsignaler blev udsendt, da »Tzenny Chandris« befandt sig 30—40 Sømil nordøst for Diamondshoales. »Swiftsure« og Kystvågtskibe er i Færd med at afsøge Farvandet omkring Ulykkesstedet.

PERSONALIA

85 Aar

Direktor, Kaptajn *Otto Sotoft* fylder 24. November 85 Aar. Kaptajn Sotoft har i mange Aar været Direktor for Sukkerfabriken i Nykøbing Falster, hvor han bor og nyder et fortjent Otium.

60 Aar

Skibsfører i Dampskibsselskabet »Dannebrog«, Kaptajn *Konrad P. C. Jensen*, fyldte i Søndags 60 Aar. Kaptajn Jensen er Fører af Damperen »Margit«.

Kaptajn *A. V. Kajs*, Fører af Det Forenede Dampskibsselskabs Dampers »Thyra«, fyldte i Mandags 60 Aar.

Kaptajn *H. G. J. Bloch* fylder 19. November 60 Aar. Kapt. Bloch er Fører af Det Forenede Dampskibsselskabs Dampers »Aarhus« paa Passager-Ruten København—Aarhus.

50 Aar

Lods *J. O. Hansen* fylder 20. November 50 Aar. Lods Hansen er ansat ved Københavns Lodseri.

Ledig Lodsstilling.

Ved Frederikshavn Lodseri bliver en Lodsstilling ledig den 1. April n. A.

Stillingen kan søges af Lodser samt andre Navigatorer, der har sejlet som Styrmand eller har erhvervet Bevis som Skibsførere, og som ikke er fyldt 38 Aar.

Den udtagne Ansøger maa for egen Regning kunne tiltræde Prøvetjeneste ved Lodseriet i Begyndelsen af Februar Maaned n. A.

Skriftlig Ansøgning, bilagt med fornødne Oplysninger, modtages indtil den 20. December d. A. under Adresse: Lodsdirektøren, Overgaden oven Vandet 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 15. November 1937.

POSITIONSLISTE PR. 17. NOVEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Emden 13.11.
 s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, ank. Campbellton 6.11.
 s.s. *Aaro* afg. London 12.11. til Rotterdam.
 s.s. *Aase* afg. Køge 11.11. til Uuras.
 m.t. *Aase Mærsk* pass. Aden 4.11.
 s.s. *Absalon* ank. Hull 29.10.
 m.s. *African Reefer* afg. San Francisco 13.11.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 14.11. udg.
 s.s. *Agnete* ank. Hull 6.11.
 s.s. *Agnete Mærsk* pass. Gibraltar 12.11. østg.
 s.s. *Alabama* afg. Nr. Sundby forv. 16.11. til Aalborg.
 s.s. *Alf* afg. Gdynia 10.11.
 m.s. *Alfa* ank. Immingham 13.11.
 s.s. *Algarve* ank. Antwerpen 13.11.
 m.s. *Almena* afg. New York 4.11. til Azua.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Penang til Port Swettenham 16.11. udg.
 s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Buenos Aires 11.11.
 m.s. *America*, Dahl, afg. Seattle till Vancouver 16.11. udg.
 m.s. *American Reefer* afg. Alexandria 16.11.
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Port of Spain 2.11.
 m.s. *Anna Mærsk* ank. Baltimore 29.10.
 m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Finisterre p. R. t. Bordeaux 15.11. hjg.
 s.s. *Anna* afg. St. Louis du Rhone 15.11.
 s.s. *Anne* afg. Port Talbot 5.11. til Alexandria.
 m.s. *Argentina* ank. San Pedro 8.11.
 m.s. *Arizona* ank. Santos 12.11.
 s.s. *Arnold Mærsk* afg. Safi 31.10.
 m.s. *Asbjørn*, ank. Rouen 8.11.
 m.s. *Asia*, Andersen, afg. San Francisco til Vancouver 13.11. udg.
 s.s. *Askø*, Hansen, ank. Tyne 12.11.
 s.s. *Aslaug* pass. Dungeness 11.11. vestg.
 m.s. *Asnæs* pass. Lands End 12.11.
 m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Kagostima 10.11.
 s.s. *Astra* ank. Nordenham 8.11.
 s.s. *Astrid*, ank. Bilbao 8.11.
 s.s. *Avance* ank. Hartlepool 4.11.
 m.s. *Australian Reefer* afg. Dieppe 14.11.

m.s. *Australien*, Hansen, ank. Moji 10.11.

B

s.s. *Belgien* afg. Lorient 9.11.
 m.t. *Bente Mærsk* afg. Balboa 5.11.
 s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 15.11. nordover.
 s.s. *Bertha* pass. Kbhvn. 8.11.
 s.s. *Bes* pass. Skagen 16.11.
 s.s. *Betty Mærsk* ank. Bordeaux 1.11.
 s.s. *Betty* ank. Bilbao 13.11.
 s.s. *Birgit*, Wilsmark, ank. Zaandam 7.11.
 s.s. *Birgitte* pass. Prawl Pt. 28.10. p. R. t. Windsor.
 s.s. *Birte*, ank. St. Malo 13.11.
 s.s. *Bodil* afg. London 16.11.
 s.s. *Bogo*, N. Nielsen, afg. Murmansk 6.11. pass. Aalesund 13.11. p. R. t. London.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Marsilles til Port Said 16.11. udg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Gdynia 6.11.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Nantes 13.11.
 s.s. *Braslien* afg. Madeira 9.11. til Stavanger.
 s.s. *Brazilian Reefer* afg. Puerto Armuellas 15.11.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Oran 14.11.
 s.s. *Britta* ank. Messina 16.11.
 s.s. *Broholm* ank. Alexandria 12.11.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. Lands End 11.11. p. R. t. Philadelphia.
 s.s. *Brynhild* afg. Methil 12.11. til Halifax, NS.

C

m.s. *California* afg. Kbhvn. 27.10. til River Plate.
 m.s. *Canada*, Borch, pass. Azorerne p. R. t. London 16.11. hjg.
 m.s. *Canadian Reefer* pass. Flores 15.11.
 s.s. *Carmen* pass. Holtenua 16.11.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Vancouver 28.10.
 s.s. *Charkow* afg. Neapel 15.11. til Syracus.
 m.s. *Chastine Mærsk* pass. Singapore 28.10.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Rio de Janeiro 11.11.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Aden til Singapore 14.11. udg.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Las Piedras 7.11. til Southampton.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Dakar 9.11.
 m.s. *Chr. Sass*, pass. Flores 12.11. p. R. t. Baltimore.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16.11.37

LONDON.....	22.40	MADRID.....	43.00
NEW YORK.....	448.50	AMSTERDAM.....	248.65
BERLIN.....	181.10	STOCKHOLM.....	115.65
PARIS.....	15.30	OSLO.....	112.70
ANTWERPEN.....	76.45	HÅLSINGFORS.....	9.07
ZÜRICH.....	103.05	PRAG.....	15.95
ROM.....	23.85	WARSAWA.....	85.50

s.s. *Christiansborg* ank. Kingston 15.11.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Kbhvn. 14.11.
 s.s. *Clara*, afg. Zeebrugge 14.11. til Bilbao.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 9.11. til Horsens.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 12.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Harstad 29.10.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Las Palmas 12.11.

D

s.s. *Dagmar Clausen* ank. Bremen 5.11.
 s.s. *Dagmar* ank. Casablanca 14.11.
 s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 13.11. til London.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Danzig 14.11. til Antwerp.
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 24.11. for England.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, ank. Sydney 14.11. udg.
 s.s. *Delaware* afg. Newport News 15.11. til Norfolk, Va.
 s.s. *Dorrit* afg. Pertusola 13.11.
 s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 15.11.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 5.11.
 s.s. *Ebro* afg. Palermo 13.11. til Algier.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Freetown 3.11.
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Casablanca 30.10. til Leith.
 s.s. *Egholm* ank. Danzig 15.11.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. San Francisco 13.11.
 m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Falmouth 12.11.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Garston 13.11.
 s.s. *Elisabeth* afg. Anbenraa 4.11. til Aarhus.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Oran 5.11.
 s.s. *Ellen* ank. Umeå 9.11.
 s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 13.11.
 s.s. *Else* ank. Sunderland 14.11.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Harlingen 15.11. til Gdynia.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Middlesbrough 4.11.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Las Piedras 4.11.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Galway 12.11. til Newcastle o/Tyne.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Gdynia 14.11. til Antwerp.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, afg. Antwerp 14.11. til Gdynia.
 s.s. *Erik Boye* afg. Hull 4.11. til Rotterdam.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Hernøsand 14.11.
 s.s. *Erna* afg. Svendborg 17.11.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Los Angeles til Cristobal 13.11. hjg.
 s.s. *Ester* afg. Goole 16.11.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Dublin 13.11.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Hull 12.11.
 s.s. *Estrid* ank. Liverpool 22.10.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Hull til Southampton 15.11. udg.

F

m.s. *Fano* afg. Björkö 13.11.
 s.s. *Fano*, J. Korff, ank. Bilbao 8.11.
 s.s. *Finland* afg. Danzig 9.11. til Nantes.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Middlesbrough til Antwerp 16.11. udg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Cape Carvoeiro 15.11.
 s.s. *Frankrig* afg. Boness 10.11.
 s.s. *Fredensborg* ank. Kuusiluoto 9.11.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Setubal 15.11.
 s.s. *Freya* afg. Grimsby 11.11. til Goole.
 s.s. *Frida* ank. New York 14.11.
 s.s. *Frode* afg. New York 15.11. til Oslo.
 s.s. *Fylla* ank. Southampton 11.11.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 13.11. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* afg. Aalborg 2.11. til New York.
 s.s. *Gerd* ank. Tyne 7.11.
 s.s. *Gerda* afg. Weaste 15.11.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Blyth 13.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Hongkong 27.10.
 s.s. *Gorm* afg. Neufahrwasser 15.11. til Portland, Me.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 4.11.
 s.s. *Grete* ank. Rio de Janeiro 14.11.
 s.s. *Gronland*, Sorensen, afg. Newcastle 11.11.
 s.s. *Gudena* afg. Wigo 8.11.
 s.s. *Gudrun* pass. Dungeness 5.11. p. R. t. Beirut.
 m.s. *Gudrun Mærsk* pass. Perim 31.10.
 s.s. *Gunhild* pass. Spurn Hd. 4.11. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Ridham Dock 12.11.

s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Port Swettenham 21.10. til Saigon.

s.s. *Gyda* ank. Liverpool 12.11.

H

s.s. *H. H. Petersen* pass. Kbhvn. 15.11. til Sharpness.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Esbjerg 14.11. til Burntisland.
 s.s. *Halfdan* ank. Riga 14.11.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Hanne* afg. Aalborg 11.11. til Dundalk.
 s.s. *Hans*, From, ank. Sækkøbing 16.11.
 s.s. *Hans Broge* afg. West Hartlepool 5.11.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Harstad 31.10.
 s.s. *Harald* afg. Swansea forv. 16.11. til Lindholm Pier.
 s.s. *Harriet* ank. Gdynia 16.11.
 s.s. *Helene* afg. Zeebrugge 16.11.
 s.s. *Helga* afg. Chicama 15.11.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Buenos Aires 4.11.
 s.s. *Henry Tegner*, pass. Antwerp Red. 9.11.
 m.s. *Herdis*, ank. Buenos Aires 2.11.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Horten 4.11.
 s.s. *Hilde*, ank. Alexandria 5.11.
 s.s. *Hindsholm* ank. Swansea 14.11.
 s.s. *Holland*, ank. Bayonne 10.11.

I

s.s. *I. C. Jacobsen*, Dok i Frederikshavn.
 m.s. *India*, Krarup, pass. Malta p. R. t. Rotterdam 16.11. hjg.
 s.s. *Inga*, afg. Bilbao 13.11. til Grangemouth.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Klaipeda 9.11.
 s.s. *Inger* afg. Kalundborg 13.11.
 s.s. *Inger Toft* afg. Huelva 14.11.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Amsterdam 6.11.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Ghent 5.11.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Freetown 12.11.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Wear 13.11. til Kbhvn.
 s.s. *Ivar* ank. Gdynia 14.11.

J

s.s. *Jakob Mærsk*, afg. Port Williams 5.11.
 s.s. *Jan*, afg. Sousse 14.11. til Rouen.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Corpus Christi 21.10.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Hongkong til Singapore 14.11. hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Kirkkonieki 13.11.
 s.s. *Jenny*, pass. Helsingør 8.11.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Bordeaux 1.11.
 s.s. *Johanne* afg. Middlesbrough 16.11.
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Dover 12.11. p. R. t. Casablanca.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 16.11. til Kbhvn.
 s.s. *Jonna* afg. Zeebrugge 14.11.
 s.s. *Juliane*, ank. Danzig 1.11.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Aden til Port Said 15.11. hjg.
 s.s. *Jutta* ank. London 13.11.
 s.s. *Jytte*, ank. Grangemouth 5.11.
 s.s. *Jægersborg* ank. Danzig 13.11.

K

s.s. *Kai*, ank. Nizza 13.11.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Louisburg 13.11.
 s.s. *Karen*, afg. Rotterdam 6.11.
 s.s. *Karen Toft* afg. Bordeaux 13.11.
 s.s. *Karla* ank. Wisbech 14.11.
 s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 12.11. til Manchester.
 m.t. *Katrine Mærsk*, afg. San Pedro 3.11.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, afg. Koivisto 9.11.
 s.s. *Kentucky* afg. Kbhvn. forv. 16.11. til Gdynia.
 s.s. *Kirsten*, afg. Korsør 3.11. til Helsingør.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Rimouski 5.11.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Leningrad 16.11. til Kings Lynn.
 s.s. *Knud* afg. Danzig 11.11. til Preston og Garston.
 s.s. *Knud Villemoes*, ank. Hartlepool 11.11.
 s.s. *Knut*, pass. Gibraltar 4.11. østg.
 s.s. *Kongea*, ank. Gedser.

L

s.s. *Laila* pass. Cristobal 7.11.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Dover p. R. t. London 15.11. hjg.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Dakar 7.11.
 s.s. *Laura* afg. Rio de Janeiro 29.10.
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Liverpool 4.11.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Cardiff 27.10.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Carontes 14.11.
 s.s. *Lilian* ank. Rouen 16.11.
 s.s. *Lilleborg* ank. Kbhvn. 13.11.
 s.s. *Lily*, pass. Sagres 6.11.
 s.s. *Linda* afg. Savona 15.11.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Riga 16.11. til Southampton.
 s.s. *Lotte*, pass. Skagen 6.11.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. forv. 16.11. til Gdynia.
 s.s. *Lundby* forv. til Port Sudan 23.-24.11.
 s.s. *Lynæs* pass. Brunshüttel 16.11.

M

s.s. *M. C. Holm*, afg. Fowey 22.10. til Portland.
 s.s. *Magnus* afg. Dunkirk 15.11. til Havre.

s.s. *Maja* afg. Wiborg 14.11.
 s.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Moji til Dairen 16.11. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Acton Grange 15.11.
 m.s. *Marchen Mærsk*, afg. Los Angeles 10.11. til Cebu.
 s.s. *Margit*, i Timecharter paa Vest Africa.
 s.s. *Margrete*, afg. Ardrossan 9.11.
 s.s. *Marianne*, afg. Havre 8.11.
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. Tampico 7.10.
 s.s. *Marie Toft* ank. Rotterdam 14.11.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 15.11.
 m.s. *Marocco* ank. Casablanca 16.11.
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, ank. Charlottetown 14.11.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, ank. Oslo 8.11.
 s.s. *Marz*, afg. Ghent 9.11.
 m.s. *Maryland* afg. Newcastle 29.10. til River Plate.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Limerick 1.11.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Saigon 12.11. hjg.
 s.s. *Mercur*, afg. Esbjerg 5.11. til Antwerpen.
 s.s. *Mette*, pass. Ushant 26.10.
 s.s. *Michael Jebsen*, ank. Hongkong 21.9.
 s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 10.11.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 11.11. til Rouen.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Tønsberg 15.11.
 s.s. *Najaden* ank. Rouen 15.11.
 s.s. *Nancy* afg. Famagusta 9.11.
 s.s. *Nerma* pass. Gibraltar 16.11.
 m.s. *Nevada* afg. Santos 9.11. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Hosashima 28.10.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 19.10.
 s.s. *Niels R. Finsen*, ank. Riga 6.11.
 s.s. *Niobe* pass. Holtenau 14.11.
 s.s. *Norco*, pass. Honningsvaag 6.11. p. R. t. Grangemouth.
 m.s. *Nordbo*, afg. Saigon 2.11. til Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* pass. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Nordby*, afg. Danzig 9.11. til London.
 m.s. *Norden*, afg. Osaka 10.11. til New York.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Santa Cruz 18.10. til Casablanca.
 m.s. *Nordhavet*, afg. Aden 7.11. til Havre.
 m.s. *Nordhval*, afg. Aden 28.10. til Calcutta.
 m.s. *Nordkap*, afg. Santos 30.10. til New York.
 s.s. *Nordlys*, afg. Savannah 6.11. til Charleston.
 m.s. *Nordpol*, ank. Buenos Aires 4.11.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. B. Ayres 13.11.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 16.11.
 s.s. *Olaf* afg. Oran 16.11. til Faro.
 s.s. *Olga*, ank. Honfleur 2.11.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Liverpool 30.10.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Casablanca 13.11.
 m.s. *Oregon* afg. Nakskov 9.11. til River Plate.
 s.s. *Orion*, ank. Ballimore 7.11.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Ostende 10.11.
 s.s. *Otto Petersen*, ank. Marselles 7.11.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Madeira 4.11.
 s.s. *P. N. Danm*, ank. Methil 5.11.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Göteborg 16.11. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. København 14.11. til Leningrad.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Melbourne 6.11. udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Hongkong 30.10.
 s.s. *Polly*, pass. Skagen 2.11.
 s.s. *Poula* afg. Coquimbo 9.11.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Rotterdam 13.11. til Stockholm.

R

s.s. *Randa* ank. Aalborg 1.11.
 s.s. *Randi* ank. Aalborg 11.11.
 s.s. *Riga* ligger i Råfso.
 s.s. *Rigmor*, ank. London 12.11.
 s.s. *Rikke*, ank. Bordeaux 9.11.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Esbjerg 11.11. til Aalborg.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Robert*, pass. København 31.10.
 m.s. *Robert Mærsk*, afg. Philadelphia 12.11. til Clyde.
 s.s. *Rosenborg* ank. Huelva 13.11.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 16.11. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Aalborg 1.11.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Hamburg 15.11.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Gdynia 14.11. til Kbhvn.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 14.11. p. R. t. Antwerp.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Seine* ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Sydney 2.11.
 s.s. *Selma* afg. Cardiff 13.11.
 s.s. *Sessa* afg. Pisco 10.11.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Kap det Gode Haab p. R. L. Las Palmas 14.11. hjg.
 s.s. *Signe*, afg. Stettin 4.11. til Wiborg.
 s.s. *Sigrid*, pass. Skagen 19.10. vestg.
 s.s. *Sigrun* afg. Helsingør 13.11. til London.
 s.s. *Silkeborg* ank. Grangemouth 13.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Grangemouth 13.11.
 s.s. *Skagen* ligger i Kbhvn.
 s.s. *Skagerak*, pass. Zeebrügge 29.10.
 s.s. *Skandia* afg. Houston 3.11. til Hamburg.
 s.s. *Skjold* ank. Havre 15.11.
 s.s. *Skodsborg* ank. Ivigut 13.11.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 16.11. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Maryport Red 8.11.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. London 11.11. til Antwerp & Lorient.
 s.s. *Sophie*, pass. Dunnet Hd. 4.11. oslg.
 s.s. *Stadion II* afg. Skien 16.11. til Horsens.
 s.s. *Stal*, ank. Genoa 10.11.
 s.s. *Stella* ank. Hull 12.11.
 s.s. *Stensby* afg. Victoria, B.C. 10.11. til Grangemouth.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Grofton 5.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Amsterdam 3.11.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Aalborg 6.11.
 s.s. *Svanhild* afg. New Orleans 13.11. til Norfolk, Va.
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. forv. 17.11. til Manchester.
 s.s. *Svend Pii*, pass. Las Palmas 9.11.
 s.s. *Søborg* afg. Saffi 12.11.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Liverpool 13.11.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 26.10.
 s.s. *Tanja* søsal Frederiksstad 26.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Baltimore 4.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Bandholm 15.11. til Stege.
 s.s. *Tekla*, afg. London 5.11. til Malmø.
 s.s. *Tennessee* afg. Oslo 16.11. til Kbhvn.
 m.s. *Thyra S.*, afg. Alexandria 11.11. til Jaffa.
 s.s. *Toms* ank. Algiers forv. 16.11.
 m.s. *Tonking*, Berg, ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, ank. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Tove*, afg. Cadiz 1.11. til London.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Savannah 6.11. (Time-Charter).
 s.s. *Transporter*, pass. Skagen 6.11. sydg.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Bandholm 16.11. til Selby.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 17.11. til Stettin.
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 12.11. til Alexandria.
 m.s. *Tunis* afg. Aarhus 16.11. til Antwerpen.
 s.s. *Tureby* forv. til Montreal 16.11.

U

s.s. *Uffe* ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Ulla* pass. Ushant 11.11.
 s.s. *Ulrik Holm*, afg. Shields 29.10. til Sarpsborg.
 s.s. *Uranienborg* afg. Geelong 20.10.

V

s.s. *Valborg*, pass. København 22.10.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Randers 15.11.
 s.s. *Venus*, ank. Newcastle 7.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Skagen 11.11. vestg.
 s.s. *Viborg* ank. Selubal 7.11.
 s.s. *Viola*, afg. London 3.11. til Emden.
 s.s. *Virginia* afg. Bahia 10.11. til Madeira.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Bunbury 30.10.
 s.s. *Wilh. Colding*, ank. Hartlepool 7.11.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 14.11. til Gdynia.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 16.11. til Aalborg.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 16.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af
en betryggende forsikringsmæssig Pen-
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS Forsikringsanstalten

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 30 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7800



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSENSkibsklarering
KommissionBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter**HELSINGØR**
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank via & via Posthuset

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco**ROTTERDAM**Telephons:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. OY

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1891

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

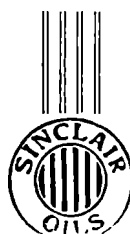
AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

Sinclair
»OPALINE« og »UNEX«

Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARITIME
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE
PAA FJERDE AAR

BRUG KUN
»SINCLAIR«
SMØREOLIER

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS
VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

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

DAMPKIBSSELSKABET
PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helstrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ◄ Koks ◄ Cinders
Briketter ◄ Brænde

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadybsbarren er der i fuld Breddes 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestærskelen 5,6 m. I østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrtønder. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenget efter Dybtvænde og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst, Lodsstationen, en Lods-kutter, lixer som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbuade. Takst: 6 Øre pr. Net, Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaude med Last. — Ballast- og Vandaflgfter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladecoroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede, Skibsreparationsværfter og Ophaltnsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, 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. Motor- og Maskinfabrik. Træslibbyggeri. Rullebedding, dr. v. 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 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partaladningsartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Lungelinckekajen 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 Englave Brygge 6,3 m, ved Teglhøimen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtæxning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibstørnødenheder o. s. v. Ind- og Udtæxning 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 Skibstørnødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemning af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syke 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 paahegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang, Lodspenget betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtvænde og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe Ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bukses.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kal og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet anprøvede 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, Ophaltnsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplæxning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornlosserapparater, 2 flydende Kraner til Luft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Luft af 75 Tons (Orlovsværftet), 8 faste Kraner til Luft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Luft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Luft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Luft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Luft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosserapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kaerne

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. Luds er ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrunde“, Pæle Takster, Bugsering efter Aftale, Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bieringssdamperne er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner, Jernbanespor ved alle Kajer, Havnepakhuse, Moderne Skibsværft: Ophaltnsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde: Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb, m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjulbeskrne 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Luds ikke benyttes; iøvrixt 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. Kulhallingsplads. Ophaltnsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen S, Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. 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 Skibsmedicin. Ophaltnsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 48

TORSDAG 25. NOVEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN ENGELSKE SKIBSFART OG MINIMUMS-RATERNE OG ANDRE PROBLEMER

Der er i Øjeblikket opnaaet Tilslutning fra 88 pCt. Redere til de nye engelske Planer, og Drøftelserne om Situationen gaar højt i England. Det er interessant at se, hvorledes »The Shipping World« behandler Problemerne i disse Dage. Det er en af Englands bedste Kendere af Skibsfartens Kaar, Bladets Redaktør, Sir Archibald Hurd, der taler her, og som altid vil man have Udbytte af at stifte Bekendtskab med hans Ord.

»Sir Richard Holt«, siger Shipping World, »har aldrig skjult sit Mishag ved Subsidier i hvilkensomhelst Form de saa end fremsattes. Samtidig har han aldrig gjort nogen Hemmelighed af sin Tro paa, at Regeringen skulde neutralisere Subsidierne, som fremmede Regeringer betaler, ikke som en foreløbig Forholdsregel, som i Tilfældet med den britiske Subvention paa £2,000,000 for at frelse Trampskibsfarten fra Sammenbrud, men som en fast og stadig Politik. Efter sit Valg til Præsident for Chamber of Shipping i Februar i Aar kundgjorde han, at hans eget personlige Ønske var en Plan med særlig Skat paa fremmede Skibe med Statsstøtte, men han indrømmede, at det vilde betyde en Afvigelse fra den engang fastsatte Politik i dette Land og vilde kræve meget omhyggelig Overvejelse.

Sir Richard vendte tilbage til Spørgsmaalet forleden, da han talte i Liverpool Shipbrookers' Benevolent Society. Han erklærede, at han vilde gerne se Regeringen »tage Mod til sig«, hvis den da kan! — og faa Kolonierne til at handle i Overensstemmelse med Moderlandet og udtalte: Vi vil ikke have statsstøttede Skibe indenfor Imperiets Handel! Da England afsluttede Forhandlingerne, som Sir Richard udtrykte det, for faa Aar siden gjorde det Skridt for at beskytte sin Industri og sit Landbrug paa Hjemmemarkedet mod »Dumping goods«, som havde medført Arbejdsløshed. Statsstøttet Skibsfart er akkurat det samme som Dumping Varer, « — det er et glædeligt Faktum at se dette erklæret i et ledende engelsk Skibsfartsblad.

Dette Synspunkt har vi fra dansk Side Gang paa Gang forfægtet, mens England indførte Subsidierne til sin Skibsfart paa samme Maade som de fleste andre europæiske Lande.

»Senere det samme Aar understregede Ottawa Overenskomsten Betydningen, som Imperiets Regeringer lagde i Udviklingen af en forøget inter-imperial Handel, der naturligvis maatte transporteres pr. Skib. Ottawa Konferencen neligerede, det maa siges, Skibsfarten, men de Delegerede maa have ment, at denne forøgede Handel mellem Imperiets forskellige Lande skulde transporteres paa britiske Skibe. Men Forholdet var det, at intet af Landene — Dominions saa lidt som Moderlandet — drog Omsorg for, at Transporterne foregik med Imperiets Skibe.

Hvis Storbritannien, der kontrollerer det største og første Marked i Verden, er parat til at give en Præference paa dette Marked til Dominions, er det ikke urimeligt, at en saadan Præference ogsaa kommer til at omfatte Imperiets Skibe. Det er et Faktum, at denne Politik hverken vil koste Skatteyderne eller de

Forrentingsmænd, der er Part i Sagen i England eller i Dominions saa meget som en Penny ekstra, eftersom de vilde fortsætte med at betale de Rater, som er fastsat af Liner-Konferencerne eller de Rater, der gælder i det aabne Marked i Henhold til Minimumsfragt-Aftalen. Desuden, jo flere Penge britiske Skibsredere tjener paa Imperie-Handel, desto bedre vil deres Tjeneste blive, ligesom Indtægtens Forøgelse vilde sætte England i Stand til at ofre flere Penge paa Varer fra Dominions. Først og sidst afhænger alt, i Krig som i Fred, af en stærk Handelsflaade, og hvis den ikke eksisterer, vil en Oprustning, en Forøgelse af Krigsflaade, af Flyvevæsen osv. betyde lidet eller intet. Det skulde ikke synes umuligt at naa til en Række Overenskomster, hvis Dominions slog fast, at britisk Skibsfart har Betydning for deres Velfærd og Sikkerhed. At Imperiets Varer skulde fores paa Imperiets Skibe til og fra det store Marked, som staar aabent for alle Forretningsfolk Verden over paa mere gunstige Betingelser end noget andet, er en logisk Følge af Ottawa-Overenskomsten.

Men Sir Richard har ikke forsvaret denne Politik, kun en langt mere beskeden vendt mod fremmed Skibsfart. Der skulde indføres nye Lovbestemmelser, og dette vilde betyde, at den engelske Skibsfart blev befriet for megen udenlandsk, generende Konkurrence. Naar disse Love engang var fastslaaet, kunde man skride til visse Suspensioner overfor Lande, der blev truffet særlig Handelsaftale med. Det vilde være nødvendigt at fastslaa, hvad man forstaar ved Subsidier til Skibsfarten. Ethvert fremmed Land, der giver Subsidier til sin Skibsfart, direkte eller indirekte, vilde blive berørt heraf. Den Statsstøtte, som Japan for Eks. giver sin Skibsfart, har ikke mange Lighedspunkter med den U. S. A. yder sin. Tyskland og Italien, de to totalitære Stater, kunde videre hævde, at Skibsfarten drives som en Statsfunktion, og at der derfor ikke kan opstaa noget Spørgsmaal om Statsstøtte. Det er desværre tvivlsomt, om man kan opnaa Støtte fra og Samarbejde med Dominions. Britisk Skibsfart trues i Dag hovedsagelig af den statsstøttede Konkurrence fra U. S. A. og Japan. Canada, Australien og New Zealand har været meget nolende med Hensyn til at tage noget Skridt i Skibsfartsspørgsmaal, som vilde forvoide Vanskelighed, særlig overfor U. S. A. og Indien vil sikkert paa samme Maade tøve overfor japansk Skibsfart. Det er ogsaa en Kendsgerning, at Sydafrika i adskillige Aar har givet Subsidier, og stadig giver det, til italienske Skibe, som samtidig faar Støtte fra deres egen Regering. Desuden er der Redere som ikke er overbevist om, at Indgreb overfor den fremmede statsstøttede Tonnage i inter-imperial Handel ikke i Øjeblikket er saa nødvendig, og man frygter Modforholdsregler fra de paagældende Landes Side. Sir Richard har her peget paa et Problem, der burde undersøges nærmere, eftersom man maa have Klarhed over Grunden til, at britisk Skibsfart formindskes, og Mængden af britiske Varer om Bord paa britiske Skibe falder til Trods for, at den inter-imperiale Handel stiger.«

Disse Betragtninger vil ogsaa blive læst med Interesse fra dansk Side. De er vel ikke rettet mod os, saavist som vi kan sige med fuld Ret, at dansk Skibsfart hverken direkte eller indirekte har Statsstøtte, men de er et uhyggeligt Tidens Tegn, et Led i de Bestræbelser paa at isolere sig, at være sig selv nok,

der desværre er kommet saa mange Eksempler paa i den urolige og forvirrede Tid, vi gennemlever. Det vil altid blive til Skade ogsaa for dansk Skibsfart, hvis Storbritannien træffer kategoriske Forholdsregler — saa vist som det altid vil være umuligt at skelne mellem de enkelte Landes Skibe, og Tendensen i det hele næppe saa meget er blot at udelukke de statsstøttede men langt mere at gøre sig fri af de fremmede Skibe, hvilken Nation de saa end tilhører. Der er her et Faremoment, som det er klogt i Tide at mærke sig.

SØFOLKENES AKTION FOR GENEVEKONVENTIONERNE

Ved den internationale Transportarbejderes Sømandssektions Møde i Amsterdam forleden var mødt Repræsentanter for Storbritannien, Sverige, Norge, Danmark, Finland, Polen, Frankrig, Belgien og Holland samt en Repræsentant for det internationale Arbejdsbureau i Geneve. Der vedtoges en Beslutning om en international Aktion for Ratificering af de i Oktober 1936 i Geneve vedtagne Konventioner for Arbejdstid og Arbejdsforhold om Bord. En Komité nedsattes til at virke for en stærkere Stilling for de i Kystfart beskæftigede Sømands Organisation. I Programudkastet kræves 56 Timers Arbejdsuge, Fridage og forskellige Forbedringer af Kost o. s. v. Mødet sluttede sig til det internationale Transportarbejder-Forbunds Resolution vedrørende den japansk-kinesiske Konflikt og Krigen i Spanien, hvori udtales Sympati for det kinesiske Folk og for Hævdelse af den lovlige spanske Regerings Rettigheder. Samtidig udtaltes Opfordring til at have Opmærksomheden mere fæstnet ved Forholdene indenfor Fiskerierhvervet Verden over. Man besluttede endvidere at holde en særlig Konference i Ostende i Foraaret 1938.

Det kan ikke tilstrækkeligt stærkt understreges, saaledes som vi da ogsaa har gjort det ved flere Lejligheder, at en forøget Aktion for Ratificering af de forskellige Genevekonventioner vil møde den stærkeste Modstand fra Skibsfartens Side ikke blot i Danmark, men ogsaa i en lang Række andre Lande — kort sagt i alle Lande, der ikke har en statsstøttet Skibsfart. Man maa alvorligt henstille til de Mænd, der nu søger at skabe fornyet Aktivitet omkring disse Forslag, at de, hvis de vil Erhvervets Bedste og hvis de ikke ønsker, at Skibsfarten i en Række Lande skal komme ud for Vanskeligheder, de ikke formaar at overvinde, maa afholde sig fra stædigt at kæmpe for en Sag der, om den vinder Sejr, uvægerligt vil bære Nederlaget for selve det Erhverv, der dog skal give alle Parter Brødet, i sig.

NORGES SKIBSBYGNINGSPROBLEMER

Norges Rederforbunds Sekretær, Hr. John O. Egeland holdt forleden et Foredrag i Oslo nye Rederforening, og her oplyste han, at den norske Handelsflaade siden Verdenskrigens Slutning var blevet fornyet med 1045 nye Skibe paa ialt 5 Millioner Ton d.w. En nærmere Analyse af disse Tal viser bl. a., at 39 pCt. af Skibene og 12 pCt. af Tonnagen er bygget i Norge. Det er, siger Hr. Egeland, Tal som ud fra et nationalt Synspunkt ikke kan siges at være saa daarlige, som man fra enkelt Side har villet gøre dem til.

Det er blevet hævdet, at kun 10 pCt. af den samlede Fornyelse af den norske Flaade i de sidste Aar skriver sig fra indenlandsk Skibsbygning. Det er en Sandhed med Modifikation. For det første laa norsk Skibsbygning paa den Tid meget langt nede, bl. a. fordi Driftsmulighederne indenfor Verdensskibsfarten og som en naturlig Følge heraf ogsaa de norske Rederes Remplaceringspolitik for den overvejende Del

var indstillet paa Typer og Størrelser af Skibe, som dengang overhovedet ikke lod sig bygge i Norge.

For det andet — og der er Grund til at hæfte sig særlig ved det — er ikke et Skibs Størrelse den rette Norm for den Arbejds mængde som dets Bygning tilførte vedkommende Værft.

Tager man f. Eks. en 10.000 Tons d.w. Tankbaad med gode Specifikationer, viser det sig, at der til dens Bygning ikke gaar mere end omkring dobbelt saa mange Dagsarbejder som for en fuldt udstyret 25000 Tonner. Derfor er det langt mere korrekt at nævne *Antallet* af Nybygninger end den samlede Tonnage, naar man vil drage Sammenligninger mellem Skibsbygning ude og hjemme.

Man maa heller ikke fortabe sig i et Par særligt daarlige Aar. Set paa længere Sigt er Forholdet det, at norske Redere gennemgaaende har dækket 39 pCt. af deres Nybygningsbehov ved de hjemlige Værfter.

Naar der tales om Beskæftigelsesgraden indenfor Værftsindustrien bør man ogsaa erindre, at Nybygningsvirksomheden ikke er saa udslaggivende som Folk vistnok almindeligvis tror. Reparation af eksisterende Skibe skaffer langt mere Arbejde. Følgende Statistik over Værdien af det Arbejde, Skibsfarten tilfører norske Værfter giver et klart Indtryk af dette Forhold:

	Ved Nybygn. Mill. Kr.	Ved Reparat. Mill. Kr.	Ialt Mill. Kr.
1927	1,68	21,80	23,48
1928	1,68	31,00	32,68
1929	7,00	33,60	40,60
1930	14,50	27,60	42,10
1931	5,04	15,60	20,64
1932	3,64	19,80	23,44
1933	2,80	20,00	22,80
1934	3,92	20,60	24,52
1935	8,12	22,80	30,92

Det fremgaar heraf, at i Aar med særlig lav Nybygningsaktivitet udjævnes denne Bølgedal for en meget væsentlig Del ved forøget Reparationsvirksomhed. Det kommer igen af, at en Depressionstid paa Fragtmarkedet gerne afspejles i en Stilstand for Nybygningerne. Men naar Fragterne er daarlige, saaledes at det maaske er mindre tabbringende at lægge op end at sejle, benytter Rederne gerne Ledigheden til at faa foretaget Udbedringer, som det ikke har været strengt nødvendigt at foretage i de foregaaende, mere blomstrende Tider. Det er en Praksis, som alle Interesser er tjent med.

Et karakteristisk Billede af denne Vekselvirkning giver netop ovenstaaende Tabels Tal for Aaret 1928, da Nybygningerne satte Bundrekord i Norge, samtidig med at omtrent Fjerdedelen af hele den norske Handelsflaade var oplagt. Arbejds mængden indenfor Skibsbygningsindustrien kom alligevel højere op end i det næstbedste Nybygningsaar i hele Perioden.

SAMARBEJDE MELLEM SKIBSFARTEN OG INDUSTRIEN

Formanden for Sveriges Rederforening, Skibsreder Gunnar Carlsson holdt forleden ved en Stabelaf-løbning i Gøteborg en interessant Tale, hvor han kom ind paa flere aktuelle Problemer.

Den nye Baad, udtalte han bl. a., er blevet skabt som et Udslag af og en Fortsættelse af det Samarbejde, som allerede for mange Aar siden etableredes mellem Rederierhvervet og Værftsindustrien i Gøteborg, til Glæde og Gavn tror jeg ikke blot for disse Erhverv og de deraf direkte berørte, men for hele Samfundet.

Der er blevet talt saa meget om, hvor godt vi har det i Sverige og om de lykkelige Forhold, der raader her. Det er maaske ogsaa rigtigt, selv om Kresen af dem, der kan indbefattes i den høje Levestandard,

ofte overdrives. Det er vel ogsaa dette, der er Aarsag til at vi har kunnet holde os fri af den indrepolitiske Uro-Rørelse, som under forskellige Navne har lagt sin tyngende Haand paa saa mange af Europas Folk, hvor enhver Form for individuel Frihed kvæles. Vi maa nemlig ikke glemme, at den bedste Jordbund for Bevægelser af den Art er en udbredt Misfornøjelse i Befolkningen, og denne Misfornøjelse igen er en Følge af Arbejdsløsheden. Det kan derfor ikke tilstrækkelig stærkt understreges, at i de Bestræbelser, som ganske sikkert ligger os alle paa Hjerte, nemlig at holde vort Land borte fra den Art Bevægelser, indgaar som det første Led dette bestandig at kunne skaffe Arbejde til Landets Befolkning.

Det gælder med andre Ord om at vi, selv om Konjunkturkurven nu svinger nedad, — hvad der er adskillige Tegn paa, at den vil — staa saadant rustede, at vore Industriforetagender har fuldt optaget og at vore svenske Skibe stadig holdes i Fart, i Stedet for med afmønstrede Besætninger og standsede Maskiner at fylde op i vore Havne, saaledes som det tidligere er sket.

I disse Bestræbelser er et Samarbejde mellem alle interesserede Krese indenfor vort Land en af de vigtigste Forudsætninger for et godt Resultat, et Samarbejde ikke blot mellem Individierne, men ogsaa mellem de forskellige Erhverv og de andre forskellige Interessensammenslutninger, og i dette Samarbejde bliver ogsaa et fortsat Samvirke mellem vor Industri og vor Skibsfart af den største Betydning.

Den svenske Industri og dens Sejrstog gennem Verden er en af de Hjørnesten, paa hvilke det svenske Rederierhverv bygger sin Udvikling. Der er derfor hos det svenske Skibsfartserhverv en stærk Følelse af Taknemlighed til Stede overfor Industrien som Helhed, og det kan siges med Rette, at Skibsfarten i denne Tid bestræber sig for at skaffe Arbejde i videst mulig Grad gennem Nybestillinger paa de svenske Værfter — det bedste og mest haandgribelige Bevis paa Samarbejdet mellem Industrien og Skibsfarten.

„FREDENSBRO“-SAGEN

Højesteret afsagde i Fredags Dom i den ofte omtalte »Fredensbro«-Sag. Det blev en Omstødelse af Sø- og Handelsrettens Dom, hvorefter Assuranceforeningen »Skuld« i sin Tid frifandtes for det af Dampner »Fredensbro«s Rederi, Det Oversøiske Compagni i Likvidation, fremsatte Krav paa 156,543 Kroner, som »Skuld« nu skal betale tilligemed Renter heraf 6 pCt. aarlig fra den 28. Januar 1935. Desuden skal »Skuld« betale Sagens Omkostninger for begge Retter med 8,000 Kr. Om Resultatet var samtlige i Paadømmelsen deltagende ni Dommere enige, men seks Dommere har begrundet paa én Maade, tre paa en anden Maade.

Det vil erindres, at det danske Dampskib »Fredensbro« kolliderede i 1926 paa Delaware-Floden med det engelske Dampskib »Manchester Shipper«. »Fredensbro«s, dets Ladning og dets Besætnings Ejendele led betydelig Skade. »Manchester Shipper« led mindre Skade, og dets Ladning blev ikke beskadiget. En amerikansk Domstol fandt begge Skibe skyldige i Sammenstødet, saaledes at hvert Skib skulde bære Halvdelen af den samlede Skade. For »Fredensbro«s Ladnings og Besætnings Krav hæftede efter amerikansk Ret begge Skibe i Principet solidarisk, men da Harter Acten udelukkede »Fredensbro«s Ladning og Besætning fra at gøre Ansvar gældende mod »Fredensbro«, vilde de kun kunne rette deres Krav mod »Manchester Shipper«, der altsaa hæftede for hele Kravet. Efter amerikansk Ret fik imidlertid »Manchester Shipper« herved Ret til ved Opgørelsen overfor »Fredensbro« at lægge Ladningens og Besætningens hele Tab til sit eget Tab, saaledes at hvert Skibs tilsidst vilde komme til at bære Halvdelen ogsaa af Ladningens og Besætningens Tab. Det samlede Tab udgjorde 420,000 Dollars, hvoraf hvert Skib skulde bære Halvdelen, eller 210,000 Dollars. »Fredensbro«s Tab udgjorde 320,000 Dollars, men da »Fredensbro« kun skulde bære 210,000 Dollars, kunde den altsaa kræve 110,000 Dollars hos »Manchester Shipper«.

Dette Beløb blev dog ikke betalt af »Manchester Shipper«, idet dets Rederi i Overensstemmelse med amerikansk Rets Regler om Rederansvarets Begrænsning til Søformuen begrænsede sit Ansvar ved Retten til at indbetale 88,500 Dollars. I denne Ansvarsbegrænsningssum havde efter amerikansk Ret »Fredensbro«s Ladning og Besætning Fortrinsret for deres Krav paa 70,800 Dollars, saaledes at der til Dækning af »Fredensbro«s Krav kun blev til Rest 17,750 Dollars, som udbetaltes til »Fredensbro«.

»Fredensbro«s Rederi, Akts. Det Oversøiske Compagni i Likvidation, anlagde Sag mod dets Ansvarsforsikrede, Assuranceforeningen »Skuld«, idet det blev gjort gældende, at »Skuld« maatte hæfte for »Fredensbro«s Andel af Ladningens og Besætningens Skade, Halvdelen af 70,800 Dollars eller 35,400 Dollars. Sø- og Handelsretten frifandt som sagt »Skuld«, men en af Dommerne afgav et dissenterende Votum, der gik ud paa, at »Skuld« burde dømmes overensstemmende med Rederiets Panstand; og Rederiet appellerede derefter til Højesteret.

I Præmisserne til Højesterets Dom hedder det bl. a.:

Til den af indstævnte (Skuld) fremsatte Indsigelse, at »Manchester Shipper« ved at begrænse sit Ansvar til Søformuen gennem Deponering af det dertil svarende Beløb har frigjort sig for enhver Forpligtelse overfor de ved Sammenstødet skadede, saaledes at der derefter ikke bliver Tale om Betaling af Skadeserstatninger fra dette Skibs Side og følgelig ej heller om Regreskrav for det mod »Fredensbro«s Rederi for Halvdelen af den til »Fredensbro«s Ladningsejer og Mandskab udbetalte Erstatning, bemærker seks Dommere, at de af den deponerede Sum udbetalte Erstatningsbeløb findes at maatte ligestilles med Betaling fra »Manchester Shipper«s Side, og at der savnes Begrundelse for, at »Fredensbro«s Rederis ved Sammenstødet skabte Retsstilling, forsaa vidt Regreskravet angaar, ved Deponeringen skulde være ændret. De samme Dommere bemærker endvidere, at den Ladningsejers og Mandskabs Erstatningskrav indrømmede Fortrinsret til fuld Dækning i det deponerede Beløb maa antages efter amerikansk Ret at være en Følge af »Fredensbro«s Medskyld i Sammenstødet, og at Forskellen mellem det Ladningsejers og Mandskabs til fuld Dækning af deres Tab udbetalte Beløb og det Dividendebeløb, de vilde have erholdt, saafremt de i Depositumet skulde have konkurreret med »Fredensbro«s Krav, uomstridt vilde udgøre et større Beløb end det under Sagen indbetalte, saaledes at den Formindskelse af den kontante Udbetaling til »Fredensbro«, som følger af forlods Dækning af Ladningsejers og Mandskabs Erstatningskrav skyldes »Fredensbro«s Medskyld i Sammenstødet.

Det kan kun hilses med Tilfredshed, at denne Dom med Klarhed trækker Linierne op. Der er nu ingen Tvivl om, hvad der er Kasko- og hvad der er Ansvarspolice, og for danske Redere er det en Betyggelse af vide, at man nu har denne klare Domsafgørelse at henvisse til.

AARETS FØRSTE EKSPORTOVERSKUD

Handelsbalancen for Oktober Maaned udviser for Hørfste Gang i en Maanedsopgørelse i Aar en Merkeksport paa 3,4 Mill. Kr. imod et Importoverskud paa 15,6 Mill. Kr. for samme Maaned i Fjor. Dermed er det samlede Importoverskud for indeværende Aar reduceret til 112 Mill. Kr., idet det dog for de første Maaneder af 1936 kun var 54,5 Mill. Kr.

Den store Forskel paa Handelsbalancen for Oktober Maaned i Fjor og i Aar skyldes, at Importens Totalbeløb er holdt nede, trods den Prisstigning, der er foregaaet paa de udenlandske Varemarkeder i det forløbne Aar, medens paa den anden Side Eksportens Totalværdi ligger betydeligt højere end i Fjor, bl. a. som Følge af Prisstigningen paa vore Eksportvarer, fortrinsvis Landbrugsprodukterne.

For Aarets første ti Maaneder tilsammen er Importbeløbet steget til 1427,4 fra 1205,4 Mill. Kr., altsaa med 222 Mill. Kr., medens Eksportværdien er forøget med 164½ Mill. Kr., nemlig fra 1150,9 til 1935,4 Mill. Kr. Af de sidstnævnte Tal udgjorde Re-Eksporten af fremmede Varer henholdsvis 43,4 og 54,1 Mill. Kr.

Naar Importens Totalbeløb praktisk taget har været det samme for Oktober Maaned 1936 og 1937, — trods Prisstigningen paa de importerede Varer i det forløbne Aar —, kan det kun forklares ved et *mindre Kvantum* af de importerede Varer. En saadan Nedgang finder man da ogsaa indenfor adskillige Varegrupper, bl. a. Spindestoffer, Garner, Metervarer, Manufakturvarer, Beklædningsgenstande, Tran, Benzin, Naaletræ, Sojabønner, Avispapir. For Kul-

lenes Vedkommende finder man en forøget Importværdi for et mindre Kvantum.

Som ovenfor nævnt er Eksportens Totalværdi derimod steget; for indenlandske Varers Vedkommende fra 124,8 Mill. Kr. til 143,4 Mill. Kr., allsaa med 18,6 Mill. Kr. Af dette Beløb kan 3,1 Mill. Kr. tilskrives en forøget Eks-

port af uformalet Korn og 3,1 Mill. Kr. forøget Salg af Skibe til Udlandet. Størstedelen af den resterende Stigning falder paa Landbrugseksportvarerne Flæsk, Kød, Smør, Æg etc., der tilsammen er steget med ca. 7 Mill. Kr. og denne Stigning kan hovedsageligt tilskrives højere Priser.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Mexikansk Dekret af 30. August 1937 vedr. Ændringer i Loven om Indkomstskat

Eneste Artikel: Artiklerne 14 og 16 og 36 Stk. VI samt Artikel 41 i Lov om Indkomstskat ændres som følger:

Art. 14. Personer, som fra Udlandet sender Varer til det nationale Territorium, skal dække Skatten i Overensstemmelse med Tarifen i Art. 8 paa Grundlag af deres aarlige Bruttoindtægter, fra hvilke trækkes 65 pCt., dog saaledes, at Skatten i intet Tilfælde overstiger 3 pCt. af Totalindtægterne.

For at bestemme den Skat, der paahviler ovennævnte Personer, maa disse i Løbet af Marts Maaned hvert Aar afgive en Deklaration indeholdende Oplysninger om de Forretninger, der er afsluttede i Aarets Løb. Saafremt en saadan Deklaration ikke afgives, vil det medføre, at den Forskudsbetaling, der er præsteret, betragtes som fuld Afgørelse i Overensstemmelse med nedenanførte Regler.

Som Forskud paa den forannævnte skattepligtige paahvilende Skat skal disse betale 3 pCt. af Varernes Fakturaværdi (»el valor asignado a los efectos en la facture de remision«).

Naar der er truffet Afgørelse med Hensyn til de i Stk. 2 omhandlede Dekclarationer, tilbagebetales den skattepligtige det Beløb, som ikke kræves ved den endelige Betaling af Skattens Beløb.

Forskudsbetalingen paa 3 pCt. erlægges kontant til Konsulaterne, naar Handelsfakturaen over Varerne (Dekret af 6. Marts 1937 — Ges. No. 83 af 8. 4. 1937) præsenteres. I Tilfælde, hvor Toldloven eller ovennævnte Dekret ikke forlanger afgivet Handelsfaktura, maa Afskiberne af Hensyn til den i dette Dekret omhandlede Skat præsentere en saadan.

Naar Varerne afskibes fra en Plads, hvor der ikke findes mexikansk Konsulat, dækkes Forskudsbetalingen i den Toldadministration, hvorigennem Importen sker. Ved Import gennem Postvæsenet dækkes Forskudsbetalingen i det Posthus, gennem hvilket Udleveringen finder Sted.

Konsulterne skal paa to Eksemplarer af Fakturaen bekræfte, at den foran omhandlede Forskudsbetaling har fundet Sted.

Toldvæsenet maa ikke indklare Varer, der ikke opfylder de i denne Artikel omhandlede Betingelser.

Art. 36. Følgende er forpligtede til at tilbageholde Skatten eller den i Art. 21, 27 og 32 fastsatte Forskudsbetaling og er solidarisk ansvarlige med de skattepligtige for Skattens Betaling:

VI de Personer, som foretager Betalinger til de i denne Lovs Art. 31 omhandlede skattepligtige, idet Tilbageholdelsen skal indbefatte saavel Beløbet i Henhold til den proportionelle som til den tilsvarende progressive Tarif, uden at tage Hensyn til den i Art. 32 Tarif A omhandlede Fritagelse paa 1000 Pesos, hvilken sidste til sin Tid skal tages i Betragtning.

Fritaget for Pligten til Tilbageholdelse er de Personer, som nuen at være skattepligtige i Henhold til Skema I foretager Betalinger af Beløb paa under 25 Pesos til dem, der omfattes af Stk. I og II i Art. 31.

Art. 41. Det paahviler de skattepligtige, naar det af Vurderingsnævnene eller Finansministeriet kræves, at give nærmere Oplysninger om de afgivne Deklarationer og føre Bevis ved Dokumentation eller Regnskabsføring for de Tvivlsspørgsmaal, der maatte findes i Deklarationerne. Saafremt de skattepligtige undlader at give de omtalte Oplysninger i rette Tid, eller deres Bogføring viser sig at være irregulær, bliver Skatten fastsat af Vurderingsnævnene i Henhold til de i Regulativet fastsatte Regler.

Forsaavidt angaar de i Skema I omhandlede skattepligtige med Indkomster under 100.000 Pesos, fastsættes det skattepligtige Beløb af Vurderingsnævnene, der vil have at tage Hensyn ikke alene til de bogholderimæssige Oplysninger, men tillige til Forretningens Art og de Oplysninger, som kan indhentes fra andre lignende Tilfælde. Saafremt den skattepligtiges Bøger giver et efter Vurderingsnævnens Skøn paalideligt Grundlag til Bestemmelse af det skattepligtige Beløbs Størrelse, sker Beregningen paa Grundlag heraf; men hvis de bogholderimæssige Data efter Vurderingsnævnets Skøn ikke kan accepteres, fastsætter Nævnet det skattepligtige Beløb under Hensyntagen til de ovenfor anførte Omstændigheder.

I intet Tilfælde kan den skattepligtiges Bogføring og øvrige Dokumentation komme i Betragtning i hans Favør, medmindre de bekræftes ved ledsagende Dokumenter ud-

stedt af de Personer, med hvem Forretningen er afsluttet, eller af andre Bevisligheder.

Hvad angaar de i Skema V omhandlede skattepligtige, fastsættes det skattepligtige Beløb af Vurderingsnævnene under Hensyntagen til Forretningernes Omfang, den skattepligtiges Omkostninger, hans professionelle eller kunstneriske Anseelse og de Oplysninger, der kan indhentes fra lignende Tilfælde.

Midlertidig Bestemmelse.

Nærværende Dekret træder i Kraft i hele Republiken den 15. September d. A.

Polens Kuleksport.

De fra Polen i Oktober Maaned d. A. eksporterede Kvantaa Kul fordeler sig paa de forskellige Lande som følger:

	i 1000 Tons.
Østrig	80
Ungarn	3
Czekoslovakiet	8
Sverige	264
Norge	42
Danmark	17
Island	1
Finland	48
Lettland	16
Estland	2
Frankrig	146
Belgien	61
Holland	34
Schweiz	13
Italien	127
Grækenland	10
Malta	16
Algier	16
Øvrige Afrika	19
Argentina	7
Bunkerkul	110
	1040
Danzzig	27
Ialt	1067

Kuleksport over Gdynia

i September og Oktober 1937:

	September i Tons	Oktober i Tons
Algier	6.190,5	8.424,0
Argentina	8.130,0	13.381,0
Belgien	61.093,5	60.453,0
Danmark	17.636,0	8.941,0
Finland	38.924,0	37.012,0
Frankrig	20.959,0	39.329,0
Lettland	13.484,0	14.241,0
Norge	35.188,5	41.274,0
Sverige	180.974,0	160.202,5
Italien	66.413,0	75.234,0
Ægypten	4.531,0	—
Estland	1.469,0	2.776,0
Grækenland	11.863,4	—
Holland	31.769,0	38.109,0
Island	1.575,0	1.150,0
Malta	—	4.613,0
Holl. Ost-Indien	—	5.497,0
Senegal	—	18.764,0
Bunkerkul	50.632,8	56.104,8
Ialt	500.199,9	529.400,5

Hvedemarkedet.

Bladene i Buenos Aires for 29. Oktober bringer Meddelelse om, at Regeringen har udstedt et Dekret vedrørende Hvedeudførslen, hvis dispositive Del er af følgende Indhold:

»Fra den 29. d. M. og indtil ny Bestemmelse træffes, er Indskibning af Hvede og Hvedemel, bestemt for Eksport, forbudt. Finansministeriet vil foranledige, at de under dette sorterende Toldmyndigheder træffer de til Gennemførelsen af denne Bestemmelse fornødne Foranstaltninger.«

I Dekretets indledende Bemærkninger udtales, at der i Henhold til Oplysninger fra Slatens landøkonomiske og statistiske Direktorat eksisterer tilstrækkelige Beholdninger af

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

De Tegn til øget Aktivitet paa Fragtmarkedet, der syntes at kunne spores i sidste Uge, er igen forsvundne. Det er som sædvanlig Udviklingen paa Kornmarkederne, der sætter det afgørende Præg paa Fragtmarkedet, og saa længe Efterspørgslen efter Tonnage for Korn er saa lille, som den er, er der næppe meget Haab om, at der vil indtræffe en afgørende Ændring paa Fragtmarkedet.

River Plate har været praktisk talt uden Forretning. I Ugens Begyndelse sluttedes en enkelt Baad til 27/3d., hvilket jo er under Gentleman-Agreementets Rate, men 2/6d. over den officielle Minimumsrate. I Tirsdags blev der afholdt et Møde mellem de i denne Trade interesserede Redere, og det synes, som om der var en stærk Stemning for at indstille til Tramp Shipping Committee at forhøje den officielle Minimumsrate, der som bekendt ligger paa 25/-, Basis n.a. San Lorenzo til p.p. U.K. til de 30/-, som Gentleman-Agreementet fastholder. Hvorvidt Tramp Shipping Committee gaar med hertil, er det i dette Øjeblik vanskeligt at sige, men da Gentleman-Agreementets Underskrivere er de mest betydningsfulde af de i River Plate Traden interesserede Redere, maa det antages, at Minimumsraten bliver forhøjet til 30/-. Et saadant Skridt vil naturligvis ikke skaffe mere Last, men det er muligt, at det vil sætte lidt mere Liv i Befragtingen, idet Befragterne, hvis denne Rate bliver officielt Minimum, vil være sikre paa, at ingen Konkurrent kan faa Tonnage til lavere Fragt. Til Destinationer udenfor Minimalrate-Rangen sluttedes 8.000 Tonner Januar Lastning for Linsæd til New York til den lave Rate af 24/-. Iøvrigt rapporteres en norsk Dampner paa 6.000 Tons sluttet for April/Maj Lastning til 26/3d. fra n.a. San Lorenzo til p.p. U.K. De øvrige Kornmarkeder har ogsaa været stille. Australien sluttede en enkelt græsk Baad paa 6.400 Tons ballastende ud til Vestaustralien til 9/6d. over Minimalraten. Denne Rate kan gentages, men Rederne holder i Almindelighed ud for 11/- Præmie.

Fra St. Lawrence er sluttet en enkelt spot Baad til 4/6d. Antwerpen eller Rotterdam, og fra Gulfen sluttedes 5—6 Baade for December/Januar Lastning til en Rate omkring 3/9d., Basis p.p. U.K., Option Hamburg til 4/-.

Fra Sortehavet lykkedes det Russerne at faa Korn-Tonnage for December Lastning til 17/6d. Rotterdam eller Antwerpen, Option Danmark til 19/-.

De øvrige oversøiske Markeder har været uden større Forandringer. Vi omtalte i vor sidste Beretning det store Antal Skibe, der blev sluttet i forrige Uge for Scrap fra Northern Range og Gulfen til U.K./Rotterdam/Danzig/Gdynia. En Overgang saa det ud, som om Befragterne var dækket for et Stykke Tid fremefter, men i de sidste Dage har der igen været en Række Ordre paa Markedet. Konkurrencen om disse er dog temmelig stor, og det lykkes utvivlsomt Befragterne at faa Tonnage til 23/- til Rotterdam, 24/- til U.K. og 25/6d. til Østersø-Havnene. Sukker fra Cuba tager en enkelt Baad i Ny og Næ. Sidste Slutning var 6.000 Tonner December Lastning til 21/9d., hvilket kan gentages.

Nordpacific-Markedet viser kun ringe Interesse for Tonnage. Raten paa f.i.o. Basis fra British Columbia til U.K. ligger omkring 35/6d. Transpacific Forretning quoteres kun en å to ikke helt positive Efterspørgsler. For sidstnævnte Destination indikeres £8.750.— for 415.000 cu.ft. bale Baad.

Østens Markeder har været noget livligere, men der er tilsyneladende tilstrækkelig Tonnage til at dække Efterspørgslen. Soyabønner vil betale 39/- for December/Januar. Ris fra Saigon er sluttet til 41/- Februar. Madraskysten betalte 40/- for Linsædkerner for Januar, og Ris fra Burma er sluttet til 37/6d. for Februar.

Forholdene paa de europæiske Markeder er ikke helt tilfredsstillende, og særlig de udgaende Kulrater er langt nede. Wales eller Tyne/lower Plate Ports ligger omkring 10/-; til Alexandria/Port Said er sluttet til 7/6d. Kul fra England til Danmark indikeres 6/- for 3.000 Tonner med hurtig Losning.

De hjemgaaende Markeder fra Middelhavet er stadig præget af Uensartethed. Der er ikke overvældende mange Ordre, men af og til kan der dog stadig slutes Saloume/Carontes 37/6d., og til Continent-Havne indikeres 38/-.

Trælast-Markedet er praktisk talt ophørt for de nordlige Pladsers Vedkommende. Fra Riga og Danzig noteres der dog stadig enkelte Ordre til kun jævnt tilfredsstillende Rater.

Timecharter-Markedet har været meget stille i den forløbne Uge. Dansk Motorskib sluttedes Levering U.S.N.H. Tilbagelevering River Plate til \$2.25. Endvidere sluttedes norsk Motorskib paa 8.000 Tons 12 Maaneders Continuation til 8/-.

Hvede og Hvedemel i Landet til Dækning af Forbruget, men at det maa anses for nødvendigt at disponere over en Reservebeholdning, indtil Korn af den nye Høst fremkommer, og at det er Regeringens uafviselige Pligt at træffe de fornødne Foranstaltninger til Undgaelse af uberettiget Forhøjelse af Priserne paa de Artikler, der, saaledes som Tilfældet er med Brød, maa betragtes som hørende til de nødvendige Livsforbrødenheder.

Ved et 6. November offentliggjort Dekret har Regeringen

ændret Bestemmelserne i Dekret af 28. f. M. om Forbud mod Hvedeudførsel, saaledes at Hvede og Hvedemel af følgende Kategorier vil kunne eksporteres efter forud indhentet Tilladelse fra Landbrugsministeriet:

- 1) Partier, for hvilke Udførselstilladelse allerede er givet af Toldmyndighederne,
- 2) Partier, for hvilke Fragt allerede er kontraheret i Skibe, der nu befinder sig i argentinske Havne, samt
- 3) Hvede, bestemt til Fremstilling af Makaroni o. l. og Hvedemel af ringere Kvalitet.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibstjenesten paa Spanien

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

I Følge en Indberetning af 12. November gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i Madrid, p. t. Lissabon, har den spanske Nationalistregering under 5. s. M. udsendt Meddelelse om, at Reden ved Santander er undersøgt og rensat paa en saadan Maade, at Besejlingen af denne saavel som af Havnen er ganske fri for enhver Hindring. Det anbefales dog, at der ved Anløb om Natten saa vidt muligt i Forvejen gives Marinekommandanten Meddelelse. Det er fremdeles forbudt at ankre og at fiske i den Zone, der dannes af en Sektor med Radius 250 m, og hvis Centrum er det yderste sydvestlige Punkt

af Øen Latorre, og som mod Øst er begrænset af en Linie mellem dette Punkt og Øen Horadada og mod Vest af en Linie mellem samme Punkt og Baliza Bojen.

Endvidere har den spanske Nationalistregering under 13. November 1937 meddelt, at Farvandet mellem Cap la Nao og Cap Tortosa vil være fyldt med talrige Miner fra den 10. November at regne.

Bureau Veritas

Bureau Veritas' Statistik for Juli Kvartal viser, at der i Kvartalets Løb er strøget 175 Skibe paa tilsammen 224,946 Tons af Registeret. Deraf var 162 Damp- og Motorskibe som fordelte sig med 71 engelske, 25 franske,

7 norske, 7 spanske, 6 amerikanske, 6 tyske, 6 italienske, 6 japanske, 5 hollandske, 4 kinesiske, 3 danske, 3 græske, 2 estniske, 2 belgiske, 2 brasilianske, 2 russiske, 1 svensk og 1 portugisisk Skib.

Som Aarsag til Afmeldelsen til Registeret anføres 100 Skibe som opbrugt, 24 strandede, 23 sank, 7 forliste ved Kollision, 4 brændte og 2 savnedes. Der var 1309 Havarier, heraf 371 Kollisioner, 339 med Maskinskade, 233 strandede, 140 skyldtes haardt Vejr, 132 havde Brand ombord og 94 sprang læk.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Oktober

Maaned 1937

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danske	1,346	326,695
Svenske	382	72,441
Norske	28	37,517
Tyske	92	27,050
Egelske	19	15,397
Franske	1	1,436
Finske	38	28,051
Russiske	2	1,894
Hollandske	28	9,521
Belgiske	1	1,093
Lettlandske	4	3,757
Estlandske	11	5,775
Islandske	3	2,664
Amerikanske	5	15,712
Polske	6	33,855
Danzigiske	1	1,523
Panamaske	1	355
	1,968	584,736

Handelsflaaden

Til Rederiregistreret er nu anmeldt Dampskibsselskabet »Torm«s nye Motorskib »Helvig«, der forøger Flaaden med 2252 Brutto Tons. Dansk-Engelsk Benzin og Petroleum Co. har faaet Motortankskibet »Shell I« paa 131 Brutto Tons med Hjemsted i Korsør. Motorsejlerne Flaade er forøget med to Nybygninger. Kaptajn N. C. Godiksen i Aalborg har ved Ring Andersens Værft i Svendborg faaet bygget en Galease med Hjælpemotor »Dagny« paa 80 Brutto Tons. Kaptajn Jens Hummel, Fur, har fra Larsens Skibsværft faaet en 3-mst. Skonnert med Hjælpemotor »Furo« paa 99 Brutto Tons.

Handelsflaaden er formindsket med Rederiet J. Lauritzens Damp »Randi«, der er solgt til E. B. Aabys Rederi i Oslo. Damperen er paa 844 Brutto Tons, bygget i Lehe 1919, og er et af Rederiets mindste Skibe. Endvidere er afmeldt Motorsejlerne »Meta« af Lohals og »Amager« af Dragør, der begge er forlist.

Atlantehavets blaa Baand.

Da Damperen »Normandie« i forrige Uge var paa Vej fra Southampton til Le Havre, overrakte Sir Malcolm Campbell officielt Kapt. Thoreaux det blaa Baand for den hurtigste Rejse over Nordatlantehavet.

Reddede

Fra England meddeles, at man har reddet 14 skibbrudne Søfolk fra den forliste græske Damp »Tzanehandrides«. Ligene af tre andre skibbrudne fandtes 120 Somil vest for Norfolk.

Skibsbyggeriet

I Grosserersocietetets Henvendelse til Folketingsudvalget ang. Valutalovens Revision fremhæver man bl. a. Betydningen af, at der ydes den danske Skibsbygningsindustri de størst mulige Indrømmelse m. H. t. Fremskaffelsen af de nødvendige Raastoffer.

Man peger paa, at denne Industri dels beskæftigelsesmæssigt betyder uhyre meget herhjemme, dels gennem sin store Eksport er med til at bringe Valuta hjem fra Udlandet.

Hollandsk Skib forsvundet paa Rejse til Danmark.

Det hollandske Motorskib »Nordsteer« afsejlede den 19. Oktober fra Amsterdam med 160 Tons Kaffe og Coprakager til forskellige danske Havne. Den 20. Oktober fik Mæglerfirmaet William Nielsen & Co. i Ærøskøbing Meddelelse om, at Skibet var afgaaet Dagen før, og at første Lossehavn i Danmark var Kolding. Endnu har Skibet imidlertid ikke ladet høre fra sig, ud over, at det er blevet rapporteret i Kielerkanalen den 3. November. Da Rejsen Amsterdam—Kolding i Almindelighed kun tager 2—3 Døgn, er man blevet angstelig for Skibets Skæbne, idet man finder det underligt, at det ikke har givet Livstegn fra sig, hvis det er Motorskade, der har forvoldt Forsinkelsen. »Nordsteer«, der føres af Kaptajn J. de Jenyd, har en Besætning paa 5 Mand.

Italiensk Damp eksploderet

Efter hvad »Le Matin« meddeler, er den italienske Damp »Boccacio« eksploderet udfor Brest og sunket. Hele Besætningen med Undtagelse af en Mand er blevet optaget af et forbisejende Skib. Senere oplyses, at hele Besætningen blev taget ombord i den hollandske Damp »Tagianden«. »Boccacio«, som var paa Rejse fra Hamborg til Genua med Ammunition, sprang i Luften 20 Sømil sydøst for Øen Quessant. Antagelig er der opstaaet Eksplosion i Ladningen.

Besejlingen af Gibraltar

Efter hvad der meddeles fra Gibraltar, blev den sydlige Indsejling til den saakaldte Admiralitetshavn forleden spærret ved en Havnespærring, som man allerede for nogle Aar siden forsogsvis anbragte, men senere igen fjernede. Marinemyndighederne i Gibraltar erklærer, efter hvad Reuters Korrespondent meddeler, i Forbindelse med fremkomne Rygter angaaende denne Spærring, at der kun er Tale om Forsøg med en ny Spærring, og at det hele ikke har nogen Betydning.

Skibsførerforeningen indkaldt til Generalforsamling

Den alm. danske Skibsførerforening har indkaldt til aarlig Generalforsamling, som skal finde Sted den 15. Februar 1938 Kl. 19 i Odd Fellow Palæets Riddersal i København.

Under Hensyn til de førende Medlemmer er Bestyrelsesvalget allerede begyndt.

Af de efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer modtager følgende ikke Genvalg: Kapt. H. H. Hansen, D. D. K., Kapt. K. Poggenborg, D.S. paa Bornholm af 1866, Kapt. A. Lundegaard, D.S. »Vesterhavet« og Kapt. N. A. Nielsen, fh. D.S. »Myren«.

Der er ikke indgaaet Forslag om Kandidater fra Medlemmer, saa Bestyrelsen har selv opstillet en Kandidatliste.

Hannevig-Sagen

I en Note til den amerikanske Regering har den norske Regering med mindre Reservationer godkendt det amerikanske Forslag om Behandling af den meget omtalte Hannevig-Sag angaaende de store Erstatningskrav, som den norske Skibsreder Christoffer Hannevig har rejst, fordi de amerikanske Myndigheder under Krigen rekvirerede Skibsbygninger i Amerika og en Række Kontrakter om Bygning af Skibe.

Den Fremgangsmaade, som den amerikanske Regering havde foreslaaet, var den, at begge Parter skulde procedere Sagen skriftligt, og hvis de ikke blev enige paa denne Maade, skal den amerikanske Regering indbringe Sagen for en særlig amerikansk Domstol, »Court of Claims«, som har Sager af denne Art til Behandling.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges Fredag en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet »Argus«, Værftets Byggenummer 628, bygget for Regning Neptune Shipping Ltda. S.A., Panama.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's Klasse +100 A.1 for »carrying petroleum in bulk« Isherwood »bracketless system«.

Det's Hoveddimensioner er: 470' 0" × 2" × 35' 4" til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 15,000 Tons.

Det er forsynet med to Burmeister & Wain's Hoved-Dieselmotorer med en maximal Ydeevne af ca. 5600 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Den første af Dampskibsselskabet Torms tre Nybygninger i Helsingør, Motorlastskibet »Helvig«, var Lordag paa teknisk og Sondag paa den officielle Prøvetur. Alt forløb heldigt.

»Helvig« har Værftets Byggenummer 247 og er bygget til British Corpartions højeste Klasse. Dimensionerne er i Fod 325 × 45-7 × 28-10. Lasteevnen ca. 3900 Tons d.w. Skibet har udfaldende Stævn, lang Bak, Krydserhæk; der er fem Luger, ti Bomme og ti elektriske Spil, Lastrummene er ekstra ventileret, en Del af Lasten samt Proviantrummet er udstyret med Køleanlæg fra Thomas Ths. Sabroe & Co.

I det store Dækhuss paa Shelterdækket er der Kahyt og Pantry og to smukke Kamre for Passagerer. Her findes ogsaa Officerernes Kamre og Messe. Mandskabets Bolig med Messe, Kamre, Bad m. m. er indrettet i Agterskibet. Baade Officerernes og Mandskabets Messer er udstyret med Radio-Højtalere. Kaptajnen har sin Salon og Kahyt paa Baaddækket. Paa Brodækket ovenover er der lukket Styrehus, Bestiklukaf med Radiopejling og Radiostation.

Fremdrivningen sker ved en B. & W.-Motor paa 3600 H.K., der beregnes at give Skibet en Fart paa Last af ca. 14 Knob. I Dobbeltbunden og i Højtanke er der Plads til 700 Tons Brændselsolie, nok til uafbrudt Fart i 60 Døgn.

Masnede og Orehoved Færgehavne

Masnede og Orehoved Færgehavne vil, til Trods for Storstrømsbroens Indvielse, ikke foreløbig blive nedlagt som Havne, da der synes at være nogen Interesse for deres Bevarelse.

Aalborg Havn

Aalborg Havneudvalg har udsendt en Statistik over Varebevægelse og Skibsfart samt Beretning om Nyanlæg og Vedligeholdelsesarbejder 1936—37.

Totalomsætningen af Varer, der svarer Afgift efter Vægt, udgør:

	Indførsel Tons	Udførsel Tons
Aalborg	708.537	163.055
•Rørdal•	155.097	356.226
•Norden•	48.678	86.697

De indgaaede Skibe var:

Land	1936—37	
	N. R. T.	Antal
Danmark	834.896	4.678
England	156.784	142
Norge	124.372	113
Sverige	95.106	493
Tyskland	74.300	397
Grækenland	35.728	15
Finland	28.220	37
Holland	23.750	171
Estland	12.349	28
Lettland	9.100	11
Island	7.000	12
Portugal	4.863	7
Spanien	4.802	2
Frankrig	4.782	4
Rusland	3.953	3
Bulgarien	2.287	1
Rumænien	1.907	1
Lithauen	1.170	2
Polen	1.067	1
	1.436.435	6.118

PERSONALIA**Dødsfald**

Forhenværende Direktør i Det Østasiatiske Kompagni *Hans Jørgen Schiødt* er død 70 Aar gammel.

Direktør Schiødt har udført hele sit Manddomsarbejde indenfor Kompagniet. Som ung Bankassistent blev han i 1897, da Ø. K. startedes i København, knyttet til det som specielt regnskabskyndig. I 1902 blev han Prokurist og fra 1909 til 1933 var han Medlem af Direktionen, specielt regnskabsmæssig Direktør. Han sad til sin Dod som Medlem af Bestyrelsesraadet. Hele hans Arbejde faldt indenfor Kompagniet, og han har haft sin Andel i det store Foretagendes Vækst, ligesom det var Tilfældet med Kompagniets andre Ledere traadte han ikke stærkt frem for Offentligheden.

Skibsmægler Uffe Clemmensen 60 Aar

En af den danske Skibsmæglerlands kendteste og højst agtede Mænd, Skibsmægler Uffe Clemmensen, Odense, fyldte 60 Aar 23. November.

Skibsmægler Uffe Clemmensen er uddannet i forskellige Købmands- og Skibsmæglerforretninger i Odense, København og Udlandet. Han fik kgl. Bestalling som edsvoren Mægler i 1902. Sammen med Broderen Konsul Jacob Clemmensen opløses han som Kompagnon i Faderens, nu afdøde Skibsmægler Chr. Clemmensens Forretning; efter Faderens Dod fortsattes Forretningen under det gamle Firmanavn Chr. Clemmensen.

Skibsmægler Clemmensens store Arbejdsevne og Dygtighed er blevet anvendt ogsaa udenfor Virksomheden. Han beklæder saaledes en lang Række Hverv: Næstformand i Bestyrelsen for Fyens Disconto Kasse, Medlem af Bestyrelsen for Odense Handelsstandsforening, af Foreningen af Arbejdsgivere ved Odense Havn og af Handelsretten for Odense Købstads Retskres. Med Rette nyder Skibsmægler Clemmensen Ry blandt sine Standsfæller og iøvrigt langt udenfor disses Kres.

POSITIONSLISTE PR. 24. NOVEMBER 1937**A**

s.s. *Aalborg* pass. Prawle Point 20.11.
 s.s. *Aaro* afg. London 12.11. til Rotterdam.
 s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen. afg. Campbelltown 19.11. til Garston. pass. Sydney 22.11.
 s.s. *Aase* ank. Uuras 14.11.
 m.t. *Aase Mærsk* afg. Suez 16.11. til Bahrein.
 s.s. *Absalon* ank. Port Talbot 13.11.
 m.s. *African Reefer* afg. San Francisco 13.11.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Quissant 21.11. p. R. t. Algier udg.
 s.s. *Agnete* pass. Spurn Hd. 18.11. udg.
 s.s. *Agnete Mærsk* pass. Gibraltar 12.11. ostg.
 s.s. *Alabama* afg. Esbjerg 22.11. til Newcastle.
 s.s. *Alf* ank. Moss 13.11.
 s.s. *Alfa* ank. Goole 22.11.
 s.s. *Algarve* afgaar Antwerpen 24.11 til Alexandria.
 m.s. *Almena* afg. New York 4.11. til Azua.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Singapore 20.11. til Bangkok udg.
 m.s. *Anglo Mærsk* afg. Port of Spain 2.11.
 s.s. *Anna* afg. Algier 21.11.
 s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Buenos Aires 11.11.
 m.s. *American Reefer* pass. Algier 23.11.
 m.s. *Amerika*, Dahl, ank. Vancouver 17.11. hjg.
 m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Bordeaux 18.11. hjg.
 m.s. *Anna Mærsk* afg. Hampton Rds. 17.11. til Panama Canal.
 s.s. *Anne* pass. Gibraltar 11.11. p. R. t. Alexandria.
 m.s. *Argentina* forv. afg. B. Aires 23.11. til Santos.
 m.s. *Arizona* forv. afg. Santos 23.11. til Rio.
 s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 17.11. til Bordeaux.
 m.s. *Ashbjørn*, Bjark, afg. Rouen 20.11. til Antwerp.
 m.s. *Asia*, Andersen, afg. Vancouver 20.11. til Los Angeles hjg.
 s.s. *Askø*, Hansen, ank. Aarhus 22.11.
 s.s. *Aslaug* pass. Dungeness 11.11. p. R. t. Bilbao.
 m.s. *Asna's* pass. Dungeness 21.11.
 m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Kagoshima 10.11.
 s.s. *Astra* afg. København 17.11. til Blyth.
 s.s. *Astri*, Madsen, afg. Bilbao 20.11. til Tyne Dock.
 m.s. *Australian*, Hansen, ank. Shimonoseki 10.11.
 m.s. *Australian Reefer* pass. Terceira 18.11.
 ss. *Avance* ank. Boness 12.11.

B

s.s. *Belgien* afg. Lorient 9.11.
 m.t. *Bente Mærsk* afg. Talara 9.11.
 s.s. *Bergenshus* afg. Kbhvn. 23.11. til Stettin.

s.s. *Bertha* ank. Danzig 15.11.
 s.s. *Bes* pass. Dunnet Head 17.11.
 s.s. *Betty* afg. Rotterdam 22.11.
 s.s. *Betty Mærsk* ank. Safi 12.11.
 s.s. *Birgit*, Liisberg, ank. Gdynia Rhed 23.11.
 s.s. *Birgitte* pass. Prawle Point 28.10. p. R. t. Windsor.
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. St. Malo 19.11. til Santander.
 s.s. *Bodil* afg. Antwerpen 22.11.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. London 19.11.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Port Said 21.11. udg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Gdynia 6.11.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Nantes 19.11. til Blyth.
 s.s. *Brasilien* afg. Stavanger 23.11. til Oslo.
 m.s. *Brazilian Reefer* afg. Puerto Armuellas 15.11.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Antwerp 21.11.
 s.s. *Britta* afg. Algier 23.11.
 s.s. *Broholm* afg. Beyrouth 22.11. til Alexandria.
 s.s. *Brosund* pass. Cape Race 20.11. p. R. t. Philadelphia.
 s.s. *Brynhild* afg. Methil 12.11. til Halifax, N.S.

C

m.s. *California* afg. Kbhvn. 27.10. til Villa Constitucion.
 m.s. *Canada*, Borch, ank. Dover 21.11. hjg.
 m.s. *Canadian Reefer* afg. Hull 22.11.
 s.s. *Carmen* ank. Kotka 22.11.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Vancouver 28.10.
 s.s. *Charkow* afg. Palermo 22.11. til Algier.
 m.s. *Chastine Mærsk* pass. Singapore 29.11.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Minikoi 21.11. p. R. t. Singapore udg.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Forlay 26.11.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Dakar 12.11.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 35 Gr. 37 N. 60 Gr. 39 V. 19.11. p. R. t. Baltimore.
 s.s. *Chilean Reefer* afg. Dakar 20.11.
 s.s. *Christiansborg* afg. Santiago 20.11.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Korsør 20.11.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Bilbao 19.11.
 s.s. *Clara Clausen* afg. Lübeck 9.11. til Horsens.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, ank. Auckland 21.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Cardiff 19.11.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Fecamp 20.11.

D

s.s. *Dagmar* ank. Boyonne 23.11.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Bremen 5.11.
 s.s. *Dania*, Damholt, ank. Danzig 23.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23.11.37

LONDON	22,40	MADRID	43,00
NEW YORK	448,50	AMSTERDAM	240,05
BERLIN	181,10	STOCKHOLM	115,65
PARIS	15,35	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,30	HÆLSINGFORS	9,07
ZÜRICH	103,90	PRAG	15,95
ROM	23,80	WARSAWA	85,40

m.s. *Danmark* forv. ank. Aruba 29.11.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, ank. Sydney 14.11. udg.
 s.s. *Delaware* afg. Wilmington 20.11. til Pensacola.
 s.s. *Dorrit* pass. Gibraltar 20.11.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rouen 5.11.
 s.s. *Ebro* afg. Lissabon 21.11. til Kbhvn.
 s.s. *Edu. Nissen* afg. Freetown 12.11.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Egholm* ank. Kbhvn. 22.11.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conakry 20.11.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Falmouth 13.11.
 s.s. *Elie*, Rasinussen, pass. Falmouth 22.11. p. R. t. Huelva.
 s.s. *Elisabeth* ank. Os.o 14.11.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Oran 5.11.
 s.s. *Ellen* afg. Hernosand 15.11.
 s.s. *Ellensborg* pass. Skagen 23.11.
 s.s. *Else* ank. Kbhvn. 24.11.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Trangsund 22.11.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Emden 9.11.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Las Piedras 4.11.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Newcastle 15.11.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Bremen 21.11. til Kbhvn.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, ank. Lapaluoto 22.11.
 s.s. *Erik Boye* ank. Dakar 17.11.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, pass. Holtenau 22.11. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Erna* afg. Veitsiluoto 23.11.
 m.s. *Eria*, Mouritzen, afg. Los Angeles 13.11. til Christobal hjg.
 s.s. *Ester* ank. Nykøbing F. 21.11.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Bilbao 17.11.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Hull 11.11.
 s.s. *Estrid* afg. Port Williams 10.11. til London.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, pass. Flores 22.11. p. R. t. St Thomas udg.

F

m.s. *Fano* afg. Kalmar 23.11.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Bilbao 8.11.
 s.s. *Finland* afg. Danzig 9.11. til Nantes.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Hamburg 22.11. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Huelva 22.11.
 s.s. *Frankrig* afg. Aarhus 17.11. til Boness.
 s.s. *Fredensborg* pass. Kbhvn. 23.11.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Sete 21.11.
 s.s. *Freja* pass. Spurn Head 14.11. p. R. t. Oslo.
 s.s. *Frida* afg. New York 21.11.
 s.s. *Frode* afg. New York 15.11. til Oslo.
 s.s. *Fylla* pass. Skagen 18.11. sydg.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 23.11.
 s.s. *Gerd* ank. Antwerpen 10.11.
 s.s. *Gerda* ank. Chantenay 22.11.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Blyth 19.11.
 s.s. *Georgia* ank. New York 20.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Aden 19.11 til U. K.
 s.s. *Gorm* afg. Neufahrwasser 15.11. til Portland, Me.
 s.s. *Grete* ank. Buenos Aires 23.11.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 4.11.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Bilbao 16.11.
 s.s. *Gudena* afg. Sevilla 16.11.
 s.s. *Gudrun* pass. Dungeness 5.11. p. R. t. Beirut.
 m.s. *Gudrun Mærsk* pass. Sundø Strait 13.11.
 s.s. *Gunhild* ank. Antwerpen 11.11.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Ridham Dock 12.11.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 16.11. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* ank. Liverpool 12.11.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Esbjerg 22.11. til Bremen.
 s.s. *Halvdan* ank. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Riga 19.11.
 s.s. *Hanne* afg. Aalborg 11.11. til Dundalk.
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 23.11. til Nørre-Sundby og Vejle.
 s.s. *Hans Broge* afg. West Hartlepool 5.11.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Manchester 8.11.
 s.s. *Harald* ank. Aalborg (Lindholm Pier) 23.11.
 s.s. *Harriet* afg. Svendborg 23.11.

s.s. *Helene* ank. Kemi 23.11.
 s.s. *Helga* pass. Cristobal 19.11.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Buenos Aires 4.11.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Vilvorde 10.11.
 m.s. *Herdis* afg. Buenos Aires 18.11. til Hull.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Dungeness 18.11. vestg.
 s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Sharpness 22.11.
 s.s. *Hilde* afg. Alexandria 7.11. Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* ank. Horsens 23.11.
 s.s. *Holland* afg. Bayonne 15.11.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Danzig 16.11. til Lisbon.

I

s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Riga 21.11.
 m.s. *India*, Krarup, pass. Finisterre 21.11. p. R. t. Rotterdam hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Grangemouth 19.11.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Skagen 12.11. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Inger* afg. Kemi 23.11.
 s.s. *Inger Toft* ank. Garston 22.11.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rotterdam 19.11.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Burutu 22.11.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Gdynia 20.11.
 s.s. *Ivar* afg. Gdynia 16.11. til Santos.

J

s.s. *Jakob Mærsk* afg. Port Williams 5.11.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Gibraltar 20.11. p. R. t. Rouen.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Hanstholm 18.11. østg.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Singapore 19.11. hjg.
 s.s. *Jenny* afg. Kirkkonieemi 13.11.
 s.s. *Jenny* ank. Bristol 23.11.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Safi 12.11.
 s.s. *Johane* ank. Nakskov 20.11.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Dover 12.11. p. R. t. Casablanca.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 22.11.
 s.s. *Jonna* pass. Azores 21.11.
 s.s. *Juliane* pass. Ushant 13.11. p. R. t. Rochefort.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Suez 20.11. til Port Said.
 s.s. *Jutta* afg. Zeebrugge 22.11.
 s.s. *Jytte* ank. Grangemouth 5.11.
 s.s. *Jagersborg* ank. Southampton 22.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Sousse 20.11. til Brest.
 s.s. *Kalo*, Huusum, afg. Rugwash N. S. 12.11. til Garston.
 s.s. *Karen* pass. Gibraltar 14.11.
 s.s. *Karen Toft* ank. Huelva 19.11.
 s.s. *Karla* afg. Portland 20.11.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 19.11.
 m.t. *Katrine Mærsk* afg. San Pedro 3.11.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Skagen 17.11. vestg.
 s.s. *Kentucky* forv. afg. Gdynia 23.11. til Frederikshavn for Dokning.
 s.s. *Kirsten* afg. Korsør 3.11. til Helsingør.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Rimouski 5.11.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Leningrad 16.11. til Kings Lynn.
 s.s. *Knud* ank. Preston 20.11.
 s.s. *Knud Villemoes* ank. Burntisland 18.11.
 s.s. *Knut* afg. Ajaccio 16.11.
 s.s. *Kongea* ank. Cardiff 18.11.

L

s.s. *Laila* ank. New York 19.11.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Antwerp 19.11. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* pass. La Coubre 18.11. indg.
 s.s. *Laura* afg. Antwerpen 24.11.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Birkenhead 8.11.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Port Williams 18.11.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Toulon 19.11.
 s.s. *Lilian* afg. Rouen 22.11.
 s.s. *Lilleborg* ank. Danzig 21.11.
 s.s. *Lily* pass. Sagres 6.11.
 s.s. *Linda* afg. Famagusta 22.11.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Southampton 22.11.
 s.s. *Lotte* pass. Skagen 6.11.
 m.s. *Louisiana* afg. Rio 29.10. til Kbhvn., forv. ank. Kbhvn. 23.11.
 s.s. *Lynda A* afg. Famagusta 22.11.
 s.s. *Lynæs* pass. Helsingør 22.11.

M

s.s. *M. C. Holm* ank. Philadelphia 18.11.
 s.s. *Maenus* ank. Rouen 19.11.
 s.s. *Maja* ank. Rochester 20.11.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Dairen 21.11. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Derwentthought 21.11..
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Los Angeles 10.11. til Cebu.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Lagos 16.11. til Bromborough.
 s.s. *Margrete* afg. Galway 16.11.
 s.s. *Margrethe* ank. London 23.11.
 s.s. *Marianne* ank. Tyne 14.11.
 m.t. *Maria Mærsk* afg. Antwerpen 5.11.
 s.s. *Marie Toft* ank. Bayonne 22.11.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 15.11.
 m.s. *Marokko* afg. Oran 22.11. til Algier.

s.s. *Martin Carl*, Bastrup. afg. Charlottetown 19.11. til P. Williams, N. S.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Danzig 14.11.
 s.s. *Marx* afg. Goole 14.11.
 s.s. *Maryland* afg. Newcastle 20.10. til River Plate.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Swansea 18.11. til Halifax.
 s.s. *Mercur* afg. Antwerpen 18.11. til Esbjerg.
 s.s. *Mette* pass. Ushant 26.10.
 m.s. *Meonia*, Sorensen, ank. Singapore 19.11. hjg.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Hongkong 1.10. til Bangkok.
 s.s. *Minsk* afg. København 20.11. til Antwerpen.

N

s.s. *Najaden* ank. Burntisland 23.11.
 s.s. *Nancy* pass. Carvoeiro 22.11.
 s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Rouen 16.11.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauruitzen, pass. Helsingør 21.11. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Nerma* ank. St. Louis du Rhone 20.11.
 s.s. *Nevada* afg. Santos 9.11. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Hososhima 8.11.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 11.11.
 s.s. *Niels R. Finsen* pass. Spurn Hd. 19.11. indg.
 s.s. *Niobe* afg. Helsingfors 20.11.
 s.s. *Norco* ank. Grangemouth 14.11.
 m.s. *Nordbo* afg. Saigon 2.11. til Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* ank. Hull 19.11.
 s.s. *Nordby* pass. Skagen 12.11. p. R. t. London.
 m.s. *Norden* ank. New York 10.11.
 m.s. *Nordfarer* ank. Casablanca 3.11.
 m.s. *Nordhavet* afg. Aden 7.11. til Havre.
 m.s. *Nordhval* ank. Calcutta 13.11.
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 30.10. til New York.
 s.s. *Nordlys* afg. Charlestown 9.11. til Liverpool.
 m.s. *Nordpol* ank. Buenos Aires 4.11.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Santos 20.11.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 23.11.
 s.s. *Olga* ank. Tyne 14.11.
 s.s. *Olaf* afg. Faro 22.11. til Lissabon.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Liverpool 6.11.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. afg. Casablanca 22.11.
 m.s. *Oregon* afg. Nakskov 9.11. til River Plate.
 s.s. *Orion* afg. Rotterdam 13.11.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Dunston 20.11.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Marseilles 15.11.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Göteborg 19.11. til Rotterdam udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 18.11.
 s.s. *Paula* pass. Cristobal 19.11.
 s.s. *P. Madsen* afg. Madeira 18.11. til Gambia.
 s.s. *P. N. Damm* afg. Kbhvn. 18.11. til Helsingør.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Nagoya 10.11.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Sydney 22.11. hjg.
 s.s. *Polly* ank. Raumo 12.11.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Stockholm 20.11. til Leningrad.

R

s.s. *Randa* ank. Kotka 23.11.
 s.s. *Riga* forv. ank. Antwerpen 23.—24.11.
 s.s. *Rigmor* afg. Gravesend 19.11. til Rotterdam.
 s.s. *Rikke* ank. Bordeaux 9.11.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 21.11.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Danzig 16.11.
 s.s. *Robert* ank. Danzig 16.11.
 s.s. *Robert* ank. Tyne 13.11.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. Philadelphia 12.11. til Clyde.
 s.s. *Rosenborg* afg. Huelva 20.11.

S

s.s. *Saga* afg. Drammen forv. 23.11. til Aalborg.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Bella Isle 12.11.
 s.s. *Samso*, Pedersen, afg. Hamburg 16.11. til Alexandria Va., pass. Coenhaven 17.11.
 s.s. *Scandia*, Lorentzen, ank. Stettin 23.11.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Danzig 22.11. til Nantes.
 s.s. *Seine* ank. Antwerpen forv. 23.11.
 s.s. *Sejro*, Bawckmann, ank. Manchester 20.11.
 s.s. *Selma* ank. Wibořg 23.11.
 s.s. *Sessa* ank. Valparaiso 17.11.



m.s. *Sian*, Ravnsnes, pass. Kap Det Gode Haab 14.11. p. R. t. Las palmas hjg.
 s.s. *Signe* ank. London 19.11.
 s.s. *Sigrid* afg. Casablanca 15.11. til Algier.
 s.s. *Sigrun* afg. London forv. 23.11. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg* ank. Grangemouth 13.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Burntisland 20.11.
 s.s. *Skagen* p. R. t. Helsingfors.
 s.s. *Skagerak* pass. Zeebrugge 29.10.
 s.s. *Skandia* forv. ank. Hamburg 26.11.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Skodsborg* afg. Ivigtut 18.11.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 23.11.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Silloth 16.11.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Ushant 19.11.
 s.s. *Sophie* ank. Landskrona 13.11.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 23.11.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Sfax 19.11.
 s.s. *Stella* ank. Hull 12.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Methil 20.11.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Honolulu 16.11.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Skagen 12.11.
 m.s. *Svanhild* ank. New York 21.11.
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 17.11. til Manchester.
 s.s. *Svava* ank. Burntisland 23.11.
 s.s. *Svend Pii* ank. Avonmouth 16.11.
 s.s. *Søborg* ank. Nørre Sundby 23.11.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Swansea 22.11.
 m.s. *Tacona*, Madsen, afg. Bunbury 20.11.
 s.s. *Tanja* launced Fredriksstad 26.10.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Baltimore 20.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Stege 23.11. til Danzig.
 s.s. *Tekla* pass. Spurn Hd. 9.11. p. R. t. Malmö.
 m.s. *Tennessee* ank. Gdynia 21.11.
 m.s. *Thyra S.* afg. Alexandria 11.11. til Jaffa.
 m.s. *Tomsk* afg. Algiers 16.11. til London.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Nakskov 18.11.
 s.s. *Tonny*, Schroder, afg. Kbhvn. 23.11. til Danzig—Neufahrwasser.
 s.s. *Tove* ank. Hull 11.11.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. New York 22.11.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 17.11. vestg.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Selby 22.11. til Burntisland.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 23.11. nordover.
 s.s. *Tula* afg. Algier 21.11. til Alexandria.
 m.s. *Tunis* afgaar Antwerpen 23.11. til Casablanca.

U

s.s. *Uffe* ank. Odense 21.11.
 s.s. *Ulla 2* pass. Teneriffe 17.11.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Shields 29.10. til Sarpsborg.
 s.s. *Uranienborg* afg. Geelong 20.10.

V

s.s. *Valborg* pass. Covoeiro 16.11.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Odense 22.11. til Bremen.
 s.s. *Venus* ank. Rouen 12.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Manchester 17.11.
 s.s. *Viborg* ank. Setubal 7.11.
 s.s. *Viola* afg. Zeebrugge 8.11. til Beirut.
 m.s. *Virginia* afg. Bahia 10.11. til Madeira.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, afg. Capetown 17.11.
 s.s. *With. Colding* ank. Gravesend 19.11.
 6.6. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Mariagerfjord 20.11.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 22.11.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Kbhvn. 16.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Tidlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftets»

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

**ARBEJDSGIVERE****OG FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af en betryggende forsikringsmæssig Pensionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

Vestre Boulevard 88 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7600

**Toldbodens Motorfærge og
Transportforretning**

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)

anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til
Transport-Proviant, Stores, Færging samt Trosseløring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med fersk Vand, baade til
Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon: Nat Telefon:

Amager 5366 og Amager 5637.

Otto Møller & Co.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.
(S. OLSEN)**KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB**

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

KAJ & PAKHUSE: ENGHAVE BRYGGE

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDSES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORETelefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdrescb

Aalborg

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/STelefon Central 389
Efter Kl. 8 Ordrup 3098Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsforødenheder

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephons: 24880 (8 lines)
Vinkco

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESFN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

...og saa en
Carlsberg

**GAMLE
eller
HOF**

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

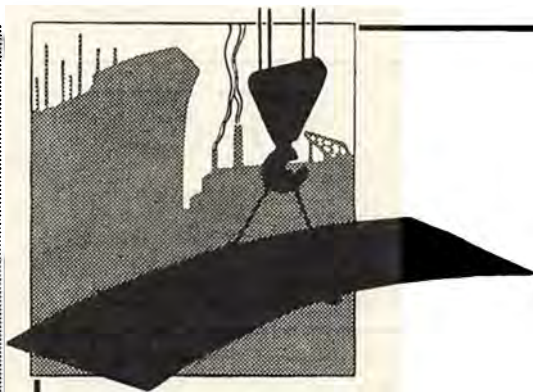


Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899
Aktiekapital 8 Millioner Kæmer
(fuldt indbetalt)

LIVSFORSIKRING
SØ og TRANSPORTFORSIKRING
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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



**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

A. G J Ø R D I N G

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARENING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

P. JØRGENSEN & CO.

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

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

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

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

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERG

Telgr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
» 822

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UPPE 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 & 509

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 • 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 49

TORS DAG 2. DECEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN ENGELSKE MINIMUMS-PLAN

De engelske Trampskibsredere har nu med en Tilslutning paa over 90 Procent vedtaget den nye Plan om Minimumsrater for 1938. Den britiske Rederiforening har derefter vedtaget at udsende Forslaget til andre Lande, deriblandt Rederiforeningerne for de skandinaviske Lande, og Dansk Dampskibsrederiforening har nu modtaget Forslaget, som vil blive taget op til Behandling.

Fra dansk Skibsfarts Side kan der rejses vægtige Indvendinger mod Forslaget, som er blevet til uden at de skandinaviske Redere som henstillet paa det skandinaviske Redermøde den 7. Septbr. har haft Lejlighed til at øve Indflydelse paa Forslagets Principper og Detailler. Der er visse Punkter, som det vil have sin Betydning at faa lagt fast, f. Eks. det at Minimumsraten er Betegnelsen for den laveste »limit« og ikke, som man i visse Tilfælde har lagt Mærke til, den højeste Rate, der kan faas ud af Markedet.

Derved vil Konkurrencemomentet ikke være udelukket, og det er jo det Punkt, man navnlig fra skandinavisk Side tidligere hovedsagelig har rettet sine Anker imod og vel ikke uden Grund, naar man som nævnt i sidste Nr. af »Dansk Søfarts Tidende« ser Shipping Worlds Forslag, der gaar ud paa en Favorisering af britisk Skibsfart indenfor Imperiet med Understregning af, at det ikke vil komme til at koste en Penny mere, naar man har faaet Minimumsraterne vedtaget.

Iøvrigt er der indkaldt til et skandinavisk Redermøde om Sagen og dette Møde vil finde Sted i København den 9. ds.

DEPRESSIONSTEGNENE OG SKIBSFARTEN

De umiskendelige Tegn paa Depression, der har vist sig i baade U. S. A. og England, og de — sikkert altfor stærkt omtalte — sorte Dage paa de forskellige Børser er et alvorligt *memento* til ogsaa andre Erhverv end netop Handelen, og først og fremmest Skibsfarten.

Det synes, som om den engelske Regering er begyndt at blive nervøs for de finansielle og økonomiske Udsigter. I Begyndelsen af Aaret syntes alt godt. Regeringens Rustningsprogram er ikke blot populært blandt dens egne Tilhængere men i langt videre Kreds. Regeringens Tilhængere haabede, at alle nødvendige Penge kunde laanes. Men Mr. Neville Chamberlain havde en Følelse af, at han i sit sidste Budget maatte opretholde sin Anseelse som Finansminister med sunde finansielle Principper. Han var parat til at modtage et Budgetunderskud paa 80 Mill. £, men ikke 100 Mill. £ eller mere. Derfor satte han Indkomstkatten i Vejret, og han foreslog denne Ekstraskat paa de store Rustningsfortjenester, men det lykkedes ikke at gennemføre dette Forslag.

Siden har der hersket en dyster Depressionsperiode paa Londons Børs, og man er meget utilfreds med Levnedsmidlernes Prisforhøjelse. De enorme Rustningsudgifter har ganske vist skabt Beskæftigelse indenfor Jern- og Staalindustrien og de dermed forbundne Industrier, herunder Værfterne, men der viser sig umiskendelige Tegn paa Tilbagegang paa andre Felter. Forretningslivets Tilbagegang i U. S. A. betragtes som en af Aarsagerne til Besværighederne, og Kri-

gene i Spanien og Kina har været en stadig Kilde til Utryghed og Tab.

Brasiliens Betalingsvanskeligheder gav et nyt Chok og medførte Tab paa mange Millioner efter de Tab, der var lidt i Shanghai og i det hele taget i Kina. Man har oplevet en af de mørkeste Dage paa Børsen i mange Aar, og der konstateredes store Fald. For disse Fald kan man ikke kaste Skylden paa Wall Street, men den daarlige Stemning det ene Sted virkede uvilkaarligt fremmende paa Depressionen det andet.

Man maa indenfor Skibsfarten med den største Betænkelighed og Uro notere sig disse Tegn paa, at en ny Konjunkturbølge er i Anmarch. Det er jo muligt, at det kun er forbigaaende, men det vil være farligt at nære altfor optimistiske Tanker med Hensyn til en fortsat Højkonjunktur indenfor Skibsfarten, naar de Erhverv, der staar i saa nær Tilknytning til den, er ramt, som de er. Tiden er fuld af Uro og hverken Lord Halifax' Besøg i Berlin eller andre Foreteelser i den sidste Tid — mindst af alt alle Uro-Meddelelserne fra Frankrig — har virket fremmende. Skibsfarten gør sikkert klogt i at se Fremtiden i Møde med alle mulige Tegn paa Forsigtighed, der er Vanskeligheder forude at overvinde, og hvor store de er og hvor kvælende de vil være, kan først en senere Tid give Besked om.

8 TIMERS DAGEN TIL SØS

I »Medlemsblad for Dansk Styrmandsförening« har I en Indsender paa 2½ Spalte i meget skarpe og drastiske Vendinger, men slet ikke uvittigt imødegaaet vor Artikel med ovenstaaende Titel, indført i Dansk Søfarts Tidende for 9. September i Aar. De fleste af Indsenderens Argumenter hviler dog paa — for at bruge hans egne Ord om vore — et temmelig løst Grundlag.

Han slutter med at skrive:

Der kan jo slet ikke være Tale om, at vi vil standse Skibsfartens Konkurrencedygtighed med vore Krav; men naar Dividender sættes i passende Forhold til Fragter, Assurancepræmier og Vedligeholdelsesudgifter, saa kan vi sikkert nok faa en 8 Timers Dag ud af det, uden at Rederne af den Grund maa gaa fra Forretningen. Jeg husker 8 Timers Dagens Indførelse i Land, men mindes ikke, at nogen Virksomhed af den Grund har maattet give op. Der var de fleste dog lige som Rederne udsat for Konkurrence fra udenlandsk Side.

Heroverfor vil det være tilstrækkeligt at gentage, hvad vi skrev i forrige Uge, at Forholdene indenfor Skibsfarten ikke kan sammenlignes med andre Erhvervs. Hvad ét Erhverv kan taale, kan blive skæbnesvangert for et andet. Det er dog lige stærkt nok at hævde, at fordi en Fabrik kan bære, at dens Arbejdere kun arbejder 8 Timer — og har indstillet Driften derpaa — skal Skibsfarten ogsaa uden videre acceptere denne Ordning, og at det hele nok skal gaa, naar man blot følger dette Raad. Saa let er det nu heller ikke. Det maa dog ogsaa betænkes, at Skibsfarten er det mest internationale Erhverv, der findes, og mens 8 Timers Dagen paa Land er lovbehalet, er der jo netop ikke Enighed om Ratificering af Konventionerne, tværtimod, man kan regne som givet med at de ikke gaar igennem i en Række førende Skibsfartslande.

Ingen vil paastaa, at det ikke til er et haardt Job, Søens Folk er udsat for, men til Gengæld maa

det heller ikke glemmes, at det til andre Tider er ulige behageligere end Landarbejderens. Nogen Sammenligning kan slet ikke drages, men saa meget staa fast, at det vil være ganske anderledes skæbnesvangert for Skibsfarten om den skal indføre alle de Krav, som Konventionerne opstiller, end det har været det for Fabrikkerne at lade deres Arbejdere faa en 8 Timers Arbejdsdag. Indsenderen hævder, at han fra Selvpoplevelse bedre kender Forholdene end Rederne kan gøre det fra Søulykkestatistikken, men heroverfor maa rigtignok siges, at han kun kender det enkelte Tilfælde, mens man danner sig et samlet Billede af Forholdene ved at se paa Statistikken. Ingen skal kunne paastaa, at det er uforvarselige Forhold, der raader indenfor dansk Skibsfart og at der ikke drages Omsorg for Besætningen. Hele Udviklingen viser jo en stadig stigende Omsorg, og det er simpelthen Nonsens at paastaa at en gennemgribende Forandring i højeste Grad er paakrævet. Hvor mange Arbejdere og hvor mange Søfolk fra andre Lande tror Indsenderen ikke vil misunde de danske Søfolk de Forhold, de arbejder under?

A. P. MØLLER OG VALUTAKONTORET

Fraternitaskompagniet, Aktieselskab, hvis korresponderende Reder er A. P. Møller, har udsendt Aarsberetning for 1936—37, hvori det bl. a. hedder:

Efter at Selskabets Kogeri havde faaet Slip indbygget og paa anden Vis var moderniseret, optoges Fangsten i Sydishavet den 8. December f. A. Af Fangstbaadene var »Tas II« udlejet, hvorimod »Tas I«, »Tas III«, »Tas IV« og »Tas V« forblev oplagt, idet Selskabet havde lejet andre mere moderne Fangstbaade. Fangsten afsluttedes den 7. Marts d. A. med et Kvantum af 73.462 Fade — ca. 12.410 Tons Hvalolie, der solgtes til en Gennemsnitspris af 19,11,3 Pd. Sterling pr. Ton. Der løb en Del Udgifter til Transport af Fangsten.

I Betragtning af, at Kogriet var forholdsvis lille (ca. 12000 Tons) og 32 Aar gammel, Fangstbaadene indtil 14 Aar gamle, forekom det Ledelsen tvivlsomt, om Selskabet i det lange Løb kunde arbejde paa lønnende Vis. Materiellet afhændedes derfor ved gunstig Lejlighed og afleveredes i Sydafrika, Fangstbaadene i April—Maj, Kogriet i Juni d. A. Af Salgssummen, ca. 200,000 Pund Sterling, beholdes 100,000 Pund Sterling kontant, medens Resten forfalder i 4 halvaarlige Rater, første Gang December d. A. Som Konjunkturerne har udviklet sig, maa dette betragtes som en forstandig Disposition.

Bestyrelsen paatænkte i Stedet paa gunstige Vilkaar at købe en britisk ca. 14,000 Tons næsten ny Tankbaad, men hindredes deri ved, at de danske Valutamyndigheder — efter 24 Dages Forhaling — nægtede Tilladelse. Skibet købtes af et norsk Rederi, som igen bortforpagtede det under norsk Flag paa lønnende Vilkaar til danske Befragtere over 6 Aar.

De norske Aktionærer — der er vant til forstandig Bevægelsesfrihed — vil have vanskeligt ved at forstaa et saadant Udslag af dansk Valutaadministration. En Anmodning om Begrundelse forblev ubesvaret, og Tilfældet kan formodentlig kun forklares ved, at et System, som det f. T. i Danmark fulgte, administreret af Mænd uden synderlige erhvervsmæssige Forudsætninger, nødvendigvis maa medføre alvorlige Fejlgreb, der virker saa meget mere skadelige, som Systemet — mærkeligt nok — er udstrakt ogsaa til produktive Erhverv, der erhverver ude fra.

Bestyrelsen beklager, at den gunstige Lejlighed gik tabt. Andre Muligheder til fortsat Virksomhed paa rationelt Grundlag ser den for Tiden ikke.

I Forbindelse hermed skal det nævnes, at der har været Bladmeddelelser fremme om, at Handelsministeren og Udenrigsministeren har haft hele Valutaordningen og dermed ogsaa Spørgsmaalet om Skibe fremme til Drøftelse med Udvalget, og at Ministrene staa stejlt paa deres Standpunkt. Man maa haabe, at denne Meddelelse ikke er korrekt.

Vi har tidligere indgaaende kommenteret Valutacentralens forskellige Fremgangsmaader, og vi synes, at denne Sag her falder godt i Traad hermed: Et System, som administreres af Mænd uden synderlig erhvervsmæssige Forudsætninger maa nødvendigvis medføre alvorlige Fejlgreb. Hvor længe har vi Raad til at opretholde en saadan Institution?

DE ENGELSKE KUL

Tillbagegangen i den engelske Kuludførsel til Kanada er faldet med 43 pCt. i de sidste to Aar, hvad der er saa meget mere bemærkelsesværdigt som Kulforbruget atter stiger. Kanada importerer da ogsaa flere Kul end før — blot ikke fra England. Mange nye Leverandører — først og fremmest Sovjetrusland, der i Aar indtil Slutningen af August har sendt 120.000 Tons Antracitkul til Kanada mod ikke én Ton i 1936. Tyskland har nogenlunde kunnet hævde sin Stilling med 165.000 Tons. Saa forstaaelig den engelske Utilfredshed er med disse Resultater, maa man dog haabe, at det ikke giver Socialiseringen af Kulminerne yderligere Vind i Sejlenc. Der ligger en Fare heri.

ØSTERSØ SKIBSFARTEN

Vi bragte fornylig den svenske Rederiforenings Direktør, Kaptajn Nordborgs Foredrag om Udviklingen af den svenske Skibsfart og Nødvendigheden af om Fornyelse af Tonnagen. Det samme gælder iøvrigt til en vis Grad hele Østersøskibsfarten. Mangelfuld Modstandskraft viste sig i de svære Krisetider, forældet Skibsmateriel, Tillbagegang i Skibstonnage — som bekendt i Sverige siden 1931 ialt 226,437 Tons eller 12,6 pCt. — og siden stadig stigende Omkostninger, forøgede Byggepriser o. s. v.

Der er vel ingen Tvivl om, skriver det tyske Skibsfartsblad »Hansa«, at de samme Vanskeligheder, som den svenske Skibsfart lider under, ogsaa rammer den tyske Østersøskibsfart, hvis Vanskeligheder er blevet forøget som Følge af Valutaforholdene i de konkurrerende Lande. De i Nord- og Østersøfarten beskæftigede Rederier søger imidlertid i deres Forretningspolitik, som alle andre Skibsfartsselskaber, for i saa høj Grad som muligt at ruste sig mod daarligere Tider o. s. v. For nylig har Statsraad Essberger paany henvist til, hvordan andre Lande støtter deres Skibsfart, idet der skaffes den en skattemæssig eller lignende Fordele. Statsraad Essberger kræver nu, uden at tale om Subsidier, lignende Forholdsregler og Fordele for den tyske Skibsfart i Østersøen.

AGGERSUND BROEN

Vi har tidligere omtalt Arbejderne for at faa bygget en ny Bro ved Limfjorden, den saakaldte Aggersund Bro og nævnt, at man fra Skibsfartens Side ikke kunde indse Nyttens af en saadan ny Bro.

Imidlertid gaar man uførtroent videre. Fra Søfartsministeriets Side er der stillet Krav om to brede Sejlrender paa begge Sider af Broen, og de udvidede Forarbejder hertil bestaar især i Pejlinger i Farvandet. Dette Arbejde paahviler Vandbygningsvæsenet, og før det er udført, kan Broens Konstruktor ikke udforme sit ændrede Projekt i alle dets Enkeltheder, og før kan man heller ikke faa noget Overblik over Merudgiftens Størrelse. Udgifterne ved Pejlingerne afholdes af Amterne.

I selve Broprojektet skal der intet væsentligt ændres.

Inden Udgangen af indeværende Aar venter Dr. Ostfeld at have afsluttet sine Overvejelser, hvorefter disse skulde kunne foreligge til Behandling i Amsraadens ordinære Februar-Møder. Muligvis vil Sagen komme for endnu tidligere, i et ekstraordinært Møde. Et synes givet, nemlig at de oprindeligt beregnede Udgifter vil blive stærkt overskredne, og det synes os stadig et stort Spørgsmaal, om det virkelig er værdt at ofre disse mange Penge — flere Millioner Kroner — paa et Foretagende, hvis Værdi i alle Tilfælde man betragtes som yderst problematisk.

NYE VEJE OG NYE SIGNALER

Den Tale, som tidligere Koloniminister Sir Robert Hamilton holdt i Viking Society i London om Ottawa-Aftalerne og hvad de medfører, er blevet hørt

med Interesse langt udenfor Landets Grænser. Det gælder Sir Roberts Udtalelser om Forhandlingerne med Amerika om en Traktat, som kan fremme Samhandelen. Det vilde være en Tragedie, hvis en Anledning som denne til at forøge Verdenshandelen, skulde blive vanskeliggjort eller umuliggjort af Ottawa-Aftalerne. »Tiden er kommet,« sagde han, »til at overveje alvorligt, om det er værd at holde fast ved Ottawa-Aftalerne.«

Sir Robert udtaler sig videre for, at Tyskland faar sine Kolonier tilbage, hvis Verdensfreden derved kan sikres. Men ellers maa det tilraades at holde en Konference i Berlin som for 50 Aar siden. Ved en saadan Kongres kunde det afrikanske Problem blive ordnet.

Men hvordan standse den Nedgang, der uimodsigteligt truer? Det er der mange, der spørger om i disse Dage, nogle skræmt af Nedgangene paa Børserne, der blev overraskende store. En af de største engelske Finensmænd, Isidore Ostrew, udtaler, at Nedgangen i Amerika ogsaa rammer i England. Ostrew siger, at Skylden for Nedgangen i Amerika maa lægges paa Roosevelts politiske Modstandere, og han venter, at Roosevelt skal være Mand for at gøre noget. Han er tilfreds med, at den amerikanske Stat har besluttet at undersøge Leveomkostningernes Stigning i de forskellige Lande. Til sidst siger han: I suggest that Mr. Roosevelt has the key in his hands and also has the courage to use it.

DE ENGELSK-AMERIKANSKE HANDELSFORHANDLINGER OG DANMARK

U S. A. og England fører som bekendt for Tiden en Række Handelsforhandlinger. Det ser ud til, at det denne Gang skal være Alvor med, at der skal tilvejebringes en engelsk-amerikansk Handelsaftale, med visse gensidige Toldlempelser o. l. Ydermere er det meddelt, at U. S. A., saa snart en Overenskomst med England er i Orden, vil søge tilvejebragt en Aftale ogsaa med de engelske Dominions. Endvidere forlyder det, at andre Lande senere skulde blive draget ind under samme Interessensfære, — der skulde i denne Forbindelse navnlig være Tale om visse Medlemmer af »Sterling-Klubben«, bl. a. Danmark.

I sin Tid var der Tale om, at der skulde indledes direkte Handelsforhandlinger mellem U. S. A. og Danmark. De dansk-amerikanske Forhandlinger blev imidlertid aldrig til noget, og det er vel tvivlsomt, om de nogensinde bliver det.

Af større Betydning vil det være, om muligt Afslutningen paa Englands Forhandlinger med U. S. A. og en følgende Afslutning af Englands Forhandlinger med Dominions kan føre til, at der derefter kan blive Tale om dansk-engelske Forhandlinger. De vilde være af den største Betydning for dansk Erhvervsliv, herunder ogsaa Skibsfarten.

SIR KARL KNUDSEN DØD

Den kendte norsk-engelske Shippingman og Forretningsmand, Sir Karl Knudsen, er død, 65 Aar gammel, og hermed er et eventyrligt og usædvanligt harmonisk Livsløb afsluttet. For Norge, hans gamle Fædreland, har Sir Karl haft den allerstørste Betydning i England, og det er en Mand, der vil blive meget vanskelig af erstatte.

Sir Karl Knudsen blev født i Halden i 1872. Efter at have genengaaet Oslo Handelsgymnasium i 1889 var han et Aarstid rundt i Norge og tog saa til England, hvor han til at begynde med fik en Kontorplads til 10sh. om Ugen. Kort efter blev han ansat hos Firmaet Clarkson & Co., hvor han efter 17 Aars ihærdigt Arbejde blev Kompagnon i 1917. Under Verdenskrigen havde han meget store og for Norge betydningsfulde Opgaver at varetage som Repræsentant for Norges Rederforbund og Hvalfangerforeninger, og i 1916 traadte han derfor ud af sit Firma for at

ofre sig for disse Opgaver. Efter Krigens Afslutning traadte han i nogle Aar paany ind i sin tidligere Virksomhed, men fra 1925 har han mest ofret sig for Opgaver i Forbindelse med Norge, bl. a. som Præsident i Det norske Handelskammer, som Medlem af Hambros Banks Direktion og som Direktør for Hvalfangerselskabet Hektor. Han var i 1916 i Rusland som Repræsentant for The British Bank of Northern Commerce for at fremme Handelsforbindelsen mellem Rusland og England og har i det hele taget i Tidens Løb haft utallige Hverv af stor Betydning. Norge havde i Sir Karl Knudsen en Mand, der aldrig mistede Forbindelsen med sit Fædreland, og han har som Bindeled mellem Norge og England været sinpelthen uden Lige.

DIREKTØR H. P. BERG 70 AAR

Direktør for Nakskov Skibsværft H. P. Berg fylder 7. December 70 Aar. Direktør Berg har Størstedelen af sit Liv været knyttet til Det østasiatiske Kompagni.

Direktør Berg var først Reserveløjtnant i Marinen. blev derefter Styrmand i Thingvallaselskabet fra 1893 til 1898, i Østasiatisk Kompagni 1898—1900, Kaptajn i Ø. K. til 1915, derefter Direktør for Det Vestindiske Kompagni i 5 Aar, og i de følgende Aar, til 1925, Chef for Ø. K.s Skibsinspektion. Fra sidstnævnte Aar har han været Direktør for Nakskov Skibsværft.

Direktør Berg er Medlem af flere Bestyrelser og er vellidt overalt, hans djærve Humør minder om, at han er gammel Skibskaptajn, og selv om han altsaa for længst er gaaet i Land, har han bevaret sin gamle Kærlighed til Søen, som han i saa mange Aar pløjede.

SKIBSREDER T. C. CHRISTENSEN 50 AAR

En af dansk Skibsfarts kendteste Mænd, Skibsreder T. C. Christensen fylder 4. December 50 Aar. Skibsreder Christensen, der er født i Frederikshavn, hvor hans Fader var Havneformand, fik sin Uddannelse i denne By og siden i København. For godt 20 Aar siden kom han ind hos A. P. Møller, hvor han blev Prokurist. I 1919 begyndte han sin egen Forretning og er korresponderende Reder for Dampskibsselskabet Hafnia. Mest kendt er hans Indsats som Formand for Forretningsudvalget for The Baltic and International Maritime Conference. Indenfor denne Institution har T. C. Christensen udført et saa stort Arbejde, at han efterhaanden betragtes som ét med Konferencen, og han vil fra mange Sider faa at vide paa sin Hædersdag, at man paaskønner og respekterer hans Arbejde og sætter Pris paa ham personligt. Ogsaa adskillige andre Hverv er ham betroet, han er Medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse, af Søfartsraadet, Toldraadet o. s. v. Desuden er han Formand for Dansk Radio A/S's Bestyrelse. Men overfor Offentligheden træder Skibsreder T. C. Christensen sjældent frem, — han hører til dem, der virker i det stille, men der gør han til Gengæld en betydelig Indsats.

NYE MINIMALRATER FOR TRÆLASTFARTEN

The Baltic and International Maritime Conference har til de forskellige Landes Rederiforeninger og til sine Medlemmer udsendt Forslag til ny Minimalrateplan for 1938. Den nye Plan, der er udarbejdet af Conferencens Specialkomité, betegner i Sammenligning med Planen for indeværende Aar en gennemgaaende Forhøjelse af Raterne paa ca. 20 pCt. Denne Forhøjelse begrundes med den Stigning, der er sket i Skibsfartens Udgifter: i Havneafgifter, Lossepenge, Bunkers, alle Forsyninger og Hyrer.

Conferencens Forretningsudvalg "The Executive Committee" træder sammen i København den 11. December, og ved dette Møde vil ogsaa Spørgsmaalet om de nye Minimalrater blive drøftet.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Oktober Maaned 1937

I Oktober Maaned 1937 er udført 252,979 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 8,067 t. mod 257,311 t., deraf til Danmark 17,158 t. i September Maaned 1937. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	94,934
Frankrig	92,725
Belgien	22,171
Italien	14,849
Danmark	8,067
Finland	4,935
Algier	4,200
Holland	3,823
Norge	3,775
Island	3,500
	<hr/> 252,979

Gdynia Havn i September 1937

Der indgik i Maanedens Løb 492 Skibe med 482,531 N.R.T. mod 493 Skibe med 515,670 N.R.T. i August 1937. Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Polen	50	67,671
Danzig	4	1,276
England	25	46,586
Island	1	435
Danmark	51	35,000
Estland	26	15,741
Finland	33	33,775
Frankrig	4	12,934
Grækenland	4	6,220
Holland	25	10,457
Jugoslavien	1	1,135
Lolland	24	28,902
Tyskland	57	41,053
Norge	41	30,458
Rumænien	1	2,288
Amerikas Forenede Stater	9	28,851
Sverige	119	81,482
Italien	13	38,267
	<hr/> 492	<hr/> 482,531

Vareindførslen i September androg 116,684 Tons mod 143,124 Tons i August. Af indførte Varer kan nævnes: 1,092 Tons frisk Frugt, 4,027 Tons Saltsild, 909 Tons friske Sild, 17,566 Tons Kunstgødning, 1,359 Tons raa animalsk Fedt, 2,Æ39 Tons Huder, 820 Tons Uld og Uldaffald, 69 Tons Farver, 28,936 Tons gammelt Jern, 391 Tons Maskiner, Apparater og Dele dertil, 507 Tons Automobile og Motocykler, 6,958 Tons Bomuld og Bomuldsaffald, 373 Tons vegetabiliske Olier og Fedtstoffer, 141 Tons kemiske Artikler og 1,583 Tons Tran.

Vareudførslen i September androg 631,594 Tons mod 623,031 Tons i August. Af udførte Varer kan nævnes: 384 Tons Malt, 316 Tons saltet Skinke m. in., 1,587 Tons Bacon, 2,061 Tons Pølsevarer, 412 Tons Smør, 2,578 Tons Æg, 10,662 Tons Brædder og Telegrafstænger, 261 Tons Cement, 478 Tons Trævarer, 1,455 Tons Finér, 56 Tons Kurvenagervarer, 500,200 Tons Eksportkul, 13,802 Tons Koks, 1,103 Tons Metal- og Jernvarer, 887 Tons Papir, Pap og Papvarer, 226 Tons Bomuld og Bomuldsaffald, 1,756 Tons Støbejern og Jernrør og 137 Tons Huder.

Vareomsætning over Danzigs Havn i Oktober Maaned 1937

Vægl- og Værdistatistiken over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Oktober Maaned 1937 viser: Indførsel: Tons 155,739.0, Værdi i G. 14,360,140. Udførsel: Mængde i Tons 458,022.2, Værdi i G. 29,567,674.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i September Maaned androg 175,875.5 t. til en Værdi af 14,289,376 Gulden, medens Udførslen androg 449,329.0 t. til en Værdi af 27,692,586 Gulden.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 1,200 t. Vidjer, c. 5,500 t. Sild, c. 105,400 t. Eris, c. 11,400 t. Svovlkies, c. 12,000 t. Kul, c. 3,000 t. Oliekager, c. 1,000 t. Gødningsstof, c. 1,100 t. Papir, c. 3,900 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: c. 28,100 t. Byg, c. 1,600 t. Bælgfrugter, c. 1,100 t. Mel, c. 1,700 Kartofler, c. 286,600 t. Kul, c. 21,000 t. Koks, c. 1,800 t. Nafta-frembringelser ca. 2,000 t. Oliekager, c. 1,300 t. Soda, c. 1,400 t. Ammoniak, c. 2,400 t. Gødningsstof, c. 93,600 t. Træ, c. 6,200 t. Jern og Staal, ca. 2,000 t. Metalvarer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Aarhus Havn

Ved Aarhus Handelsforenings Generalforsamling forleden kom Formanden, Konsul Niels Barnow, ind paa en Omtale af Aarhus Havn, hvis Omraade vokser samtidig med, at dens Anlæg forbedres og moderniseres.

De store Nyanlæg giver Beskæftigelse og Indtægt for Byen, og nye Virksomheder melder sig som Brugere af Arealer og Kajpladser. Som Følge af Udleje af to Pladser paa den nye Benzinhavn til Det Forenede Oliekompagni og Det Danske Petroleums-Aktieselskab har Havnen paabegyndt Anlæg af Kajgade og Jernbanespor paa Østre Mole.

Om Arbejderne ved Havnen oplystes, at Bygningen af Bølgebrydere ved Østre Mole fortsættes, og alle Sænkekasserne er bragt paa Plads, medens der fremdeles arbejdes paa Overbygningen. Hele Arbejdet ventes fuldført inden 1. August næste Aar. Vestre Molearm med den provisoriske Dækmole er i Hovedsagen fulført. Bygning af 227 Meter Kystværn for Pier II og ved Bassin II fuldførtes, og Bygning af 133 Meter Jernbetonbolværk paa 7,5 Meter Vand for Pier II's sydøstre Side er paabegyndt.

Efter en Redegørelse for Trafiken og Havneafgifterne, der viser fortsat Stigning, udtalte Konsul Barnow, at naar man tager i Betragtning, hvilken Indflydelse Restriktionerne maa formodes at have paa Trafiken over Havnen, synes der at være Grund til at være tilfreds med Havnens Drift.

Dyr Vejrmelding

I Styrmandsforeningens Medlemsblad offentliggøres en Advarsel til Medlemmerne.

En Styrmand, der ogsaa betjener Radioen, meddeler, at han i Leningrad har paadraget sig en Bøde paa 100 Rubler, fordi han var gaaet ind paa Skibets Radiostation og havde benyttet Modtageren til at tage Vejrrapporter med. Han mente, det var lovligt, da kun Afsenderen var forseglet, men det var altsaa ikke tilladt, og han fik den store Bøde for det.

»Betty Mærsk« kollideret

Damperen »Betty Mærsk« kom Fredag til Fredericia i stærkt molesteret Tilstand, idet Styrbordssiden er blevet raseret ved en Kollision, som Skibet havde paa Elben. Her var den i tæt Taage stødt sammen med en Lybæk-Damper,

som ogsaa fik en Del ovenbords Skade. »Betty Mærsk« var dog ikke værre medtaget, end at Skibet ved egen Hjælp kunde fortsætte Rejsen, der forøvrigt blev stærkt generet af Taagen.

Dansk Damper paa Grund i den finske Skærgaard

Rederiet »Progress«, København, har modtaget Telegram om, at Rederiets Damper »Elisabeth«, paa Rejse til Kotka for at laste Træ, er grundstødt i den finske Skærgaard og har maattet tilkalde en Bjærgningsdamper. Skibet er igen kommet fri og indgaaet til Kotka med en betydelig Læk i Forskibet.

Direktør C. Gottlieb død

Direktør Carl Gottlieb, der i Aarene 1910—1936 var administrerende Direktør for Thomas Th. Sabroe & Co., Aarhus, er død, 73 Aar gammel.

Han fik sin første Uddannelse i Faderens Smedje i Horsens og kom derefter ind hos Burmeister & Wain i København som Maskinarbejder. Mens han var her, læste han til Maskinisteksamen. Efter et Par Aars Ansættelse ved Orlogsværftet tog han til Kryolitbrudet i Ivigtut paa Grønland som Maskinmester og Konstruktor. Da han 3 Aar senere vendte hjem til Danmark, var det for at overtage en Ingeniør-Stilling hos Frichs Eflf. i Aarhus. Og endelig 1895 grundlagde han sammen med Thomas Th. Sabroe en dengang meget beskedne Fabriksvirksomhed for Fremstilling af Kølemaskiner og Mejerimaskiner — den Virksomhed, der efterhaanden har vokset sig saa stor, at den har Verdensry. I 1897 blev Gottlieb Direktør for Thomas Th. Sabroe.

I de Aar, Direktør Gottlieb stod i Spidsen for Thomas Th. Sabroe, berejste han hele Europa og Amerika. I Øjeblikket er der da ogsaa Tusinder af Kølemaskiner fra Sabroes Fabrikker i Anvendelse hele Verden over, helt ude i det fjerne Østen kendes Køleskabene og Kølemaskinerne fra Aarhus, og naar Thomas Th. Sabroe har naaet sin eneste Position, skyldes det først og fremmest Direktør Gottlieb.

Ulykke om Bord paa »Rita Mærsk«

A. P. Møllers Damper »Rita Mærsk«, der forleden passerede København, stoppede op paa Reden for at landsætte

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Der er desværre stadig intet Tegn til forøget Aktivitet paa Fragtmarkedet. Det er faktisk, som om Købmændene er bange for, at der skal ske et alvorligt Fald saavel i Varepriser som i Fragtrater, og af den Grund dækker de kun deres allermost presserende Behov.

River Plate Markedet har i den forløbne Uge vist noget større Aktivitet, og specielt hjalp det, da den uofficielle Minimumsrate paa 30/- Basis p.p.p U.K. blev ophævet, saaledes at Rederne kunde slutte til den officielle Rate paa 25/-. Desværre synes Befragterne hovedsagelig at interesse sig for Tonnage for ny Høst, og Situationen for den lange Række Baade, der allerede ligger, og som yderligere kommer til River Plate i Løbet af December Maaned, er særdeles ugunstig. Befragterne tog ganske vist i Begyndelsen paa Ugen, eller rettere sagt om Formiddagen samme Dag, som The Administrative Committee holdt Møde om Eftermiddagen, hvor Spørgsmaalet om en eventuel Forhøjelse af den officielle Rate til 30/- var fremme, 4—5 Baade til Rater, der laa mellem 25/6d. og 27/6d., men dette var vel snarest en Slags Assurance for det Tilfælde, at den officielle Minimumsrate skulde blive sat op paa Linie med den uofficielle Minimalrate. Senere er der ogsaa sluttet enkelte December-Baade paa Basis af 25/- til p.p. U.K. med sædvanlig Schedule-Tillæg, respektive Reduktioner. For Lastning Februar/Marts/April er der ligeledes sluttet enkelte Baade, for hvilke der er betalt Præmier varierende mellem 6d. og 1/3d.

De øvrige Kornmarkeder har været temmelig stille. Der sluttedes en enkelt prompt Baad i Ugens Begyndelse fra Montreal til U.K. Continent til 4/6d. Fra St. John eller Halifax er i Ugens Begyndelse betalt 3/6d. pr. qr. til p.p. U.K. og senere 3/3d. til Rotterdam eller Antwerpen. Gulven har taget 6—7 Baade til Rater varierende mellem 3/9d. og 3/6d. til Antwerpen eller Rotterdam, ligesom en enkelt Baad sluttedes til Grækenland til 4/9d. pr. qr.

Fra Sortehavet har Russerne laget enkelte Baade til omkring 17/6d.

Australien betalte i Ugens Begyndelse 0/6d. Præmie, men Befragterne har nu reduceret deres Idé til 6/- Tillæg. Iøvrigt er Efterspørgslen paa dette Marked ringe. Sydafrika opererer slet ikke i Kornladninger for Tiden, hvorimod der er sluttet en enkelt Baad fra Kilindini til U.K. til 27/-.

Ogsaa de øvrige oversøiske Markeder ligger svage. Scrapjern Northern Range/Rotterdam sluttedes til 23/- og til U.K. betales 24/- for lignende Last. Sukker fra Cuba til U.K. sluttedes til 20/6d.

Fra Nordpacific er Efterspørgslen efter Tonnage stadig kun ringe. I Ugens Begyndelse sluttedes British Columbia/U.K. til 34/-, men ogsaa paa dette Marked har Befragterne reduceret deres Idé, og i Øjeblikket ligger Værdien næppe over 33/-. Til Australien og til Østen noteres ingen Ordre i Øjeblikket.

Østen og Indiens Markeder ligger ogsaa svagere. Soyabønner sluttedes tidligt paa Ugen til 38/-, men i Øjeblikket indikerer Befragterne ikke over 37/-. Ris fra Saigon blev sluttet til 40/-, men i Dag indikeres kun 39/-. Fra Karachi sluttedes Linsæd/Kerner til Middelhavet/U.K. Continent til 38/-.

De europæiske Markeder er uden større Forandringer. Fra Sortehavet har Russerne laget en enkelt Baad for Kul til Northern Range til 18/6d. De hjemgaaende Middelhavsforretninger ligger paa Grund af rigeligt Tonnageudbud ogsaa svagere. Bougie/Tyne sluttedes f. Eks. til 12/-. Huelva/Sluiskil betalte 9/6d. og Sfax/Nordenham gik til 14/-.

De udgaaende Kulmarkeder er stadig trevne. Der er ringe Tilgang paa nye Ordre, og paa Grund af skarp Konkurrence ligger Raterne paa et urimeligt lavt Niveau. Tyne/Lower Plate har f. Eks. faaet Tonnage til 10/-, og Befragterne indikerer nu kun 9/6d. Paa Trælastmarkederne kommer der kun faa nye Ordre frem. De nordlige Pladser er lukkede, og de faa Ordre, der noteres fra de endnu aabne Havne, er der temmelig stærk Konkurrence om, hvorfor Raterne ogsaa paa disse Markeder tenderer i Redernes Disfavor.

Kul England/Danmark ligger omkring 5/6d. for 3.000 Tonnere med hurtig Losning.

Timecharter. Dette Marked har i Overensstemmelse med de aabne Markeder været roligt. Store amerikanske Befragtere er dog stadig interesserede i moderne Diesel-Tonnage for lang Periode til Rater omkring 7/6d. à 8/- pr. Ton Dødvægt, beroende paa Baadens Kvalitet og Position. Der er sluttet enkelte Baade for korte Ture, f. Eks. betales timecharter trip across, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering U.K. Continent, \$2.50 for 9.000 Tonner.

en Messedreng, der havde været ude for et Ulykkestilfælde om Bord.

Han var faldet og havde brækket det ene Ben. Karantænebaaden afhentede ham fra Skibet og bragte han ind til Faldhøden, hvor en Ambulance ventede og bragte ham til Bispebjerg Hospital.

Chile

Den chilenske Konsul i Danmark, Skibsreder Knud Lauritzen, har udsendt en smukt udstyret Piece om det smukke sydamerikanske Land, han repræsenterer. Der gives en udmærket Oversigt over alle Forhold i Landet, dets Historie, sociale Lovgivning, Undervisning, Politik, Befolkning, Sprog, Sæder og Skikke, Literatur og Kunst, Jernbaner, Samfærdselsmidler, Dampskibsruer og Havne osv. Der fortælles om Landets Hovednæringsveje: Salpeter, Mineralierne, Olien, om de forskellige Erhverv, om Danmark og Chile, dansk Skibsbygning for Chile, alt rigt illustreret, og Pjecen slutter med et Kort over Sydamerika og et specielt Kort over Chile. Det er en klar og koncis Redegørelse for det fjerne Land, som vi forhaabentlig i Fremtiden vil faa mere og mere Forbindelse med.

Statslodserne

Et dansk Rederi og den svenske Stat har haft en Sag for den svenske Højesteret angaaende Ansvaret for Fejl begaaet af svensk Statslods under Lodsningen.

Den svenske Højesteretsdommer Alexandersson fremhæver i en Udtalelse, at med Hensyn til paa den ene Side Beskaffenheden af Lodshvervet og Omfanget af Risikoen, som er forenede med derved begaaede Fejl, og paa den anden Side de fastsatte Lodsafgifters relativt ringe Størrelse, kan det ikke antages, at Staten, det være sig gennem at stille Statslods til Søfartens Disposition med Forbud mod at tage anden Lodshjælp, eller derigennem, at man i Forbindelse med ændrede Lønningsbestemmelser bestemmer, at erlagt Lodsafgift for Størstedelen skal indgaa til Staten, bærer almindeligt Erstatningsansvar for Skade, forvoldt ved Fejl eller Forsømmelse under Lodsning.

Højesteretsdommer Alexandersson har derfor i den foreliggende Sag sluttet sig til samme Opfattelse som de øvrige Højesteretsdommere, nemlig at ophæve Hovrettens Dom, der paalagde Staten Erstatningspligt.

Den hollandske Skonnert ikke forlist

Vi meddelte i sidste Nummer, at den hollandske Motorskonnert »Nordsteer« maatte befrygtes forlist paa Vej fra Amsterdam til Kolding og Ærøskøbing, idet Skibet var afsejlet fra Amsterdam den 20. Oktober og derefter ikke havde ladet høre fra sig. Forleden kom der imidlertid Livstegn fra Skipperen til Skibsmægler Gjording, Kolding. Hollænderen meddelte uden nærmere Forklaring, at Skibet havde ligget ved en af de smaa tyske Vesterhavssøer i den forløbne Tid.

En Helt

Fhv. Opsynsmand ved Skagens Redningsvæsen *Hans Larsen Kruse* er død, 85 Aar gammel.

Afdøde har været med til at redde 340 Menneskeliv. Han var Søn af den kendte gamle Redningsmand Lars Kruse.

Trafikken i Suez-Kanalen

I de første otte Maaneder i Aar har Suez-Kanalen haft stor Stigning i Trafikken. Der blev ialt transporteret 22,1 Million Tons Gods gennem Kanalen, mod kun 16,6 Millioner Tons i samme Periode forrige Aar. Hertil kommer saa den ballastgaaende Trafik. Alene i August sleg Trafikken til 2,8 Millioner Tons Gods mod 2,1 Millioner Tons i August sidste Aar.

»Valencia« frigivet

Svenska Lloyds Damper »Valencia«, der paa Rejse fra Marseille til Danmark og Sverige blev standset og beordret ind til Ceuta, blev frigivet efter nogle Timers Ophold. Svenska Lloyd meddeler i den Forbindelse, at det skete ikke er noget usædvanligt. Det sker ofte, at Skibe, som passerer Gibraltar, bliver Genstand for denne Behandling.

Italienske Trawlere ved Thorshavn

I Bladene i Thorshavn har Landstingsmand Nielsen skrevet en længere Redegørelse om de Forhandlinger, der paa hans Initiativ har været ført med det italienske Fiskeimportfirma »Gismondi« om Stationering af to store italienske Trawlere ved Thorshavn.

I Redegørelsen afviser Landstingsmanden skarpt de fra islandsk Side fremkomne Protester mod de fremmede Trawleres Stationering og minder om, at Island selv i sin Tid har givet britiske Fiskefartøjer Tilladelse til at stationere Trawlere ved Island.

Havnestrejke i Dublin

1300 Havnearbejdere i Dublin har i Torsdags besluttet at erklære Strejke.

Efter at Forhandlinger mellem Repræsentanter for Havnearbejdernes Fagforening og Stevedorerens Foreninger om Spørgsmaalet om Minimaldagløn for Arbejdere, der er beskæftigede om Bord i Skibe, var strandet, har ialt 18,000 Arbejdere nedlagt Arbejdet. Der gøres ikke Forsøg paa at losse de udenlandske Skibe, ved hvilke der er udstillet Strejkevagter.

Norske Rederi-Dividender

A. F. Klavenss & Co. meddeler i et Cirkulære til Aktionærerne i Aktieselskabet »International«, at der udbetales 500 Kr. pr. Aktie — 60 pCt. — for 1937.

Aktieselskabet »Hav«, Rederiet Helmer Staubo & Co. uddeler 12 pCt. Udbytte. Der er tidligere paa Aaret uddelt 8 pCt. I et Cirkulære til Aktionærerne gives en Række Oplysninger om Skibenes Befragtning. »Hav« ejer 700,000 Kr. af den 1,350,000 Kr. store Aktiekapital i Aktieselskabet »Havtank«, der i Løbet af Aaret har givet 20 pCt. i Udbytte.

»Sankt Ibb« og »Glenten«

Ved Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Domsforhandling i en Sag, som af Dampskibsselskabet »Øresund« er rejst mod Marineministeriet i Anledning af det tidligere omtalte Sammenstød mellem Selskabets Skib »Sankt Ibb« og Torpedobaaden »Glenten«. Dampskibsselskabet kræver en Erstatning paa 5500 Kr. for den Skade, der er sket, medens Marineministeriet kræver 1500 Kr. for den Skade, »Glenten« har været ude for.

Sammenstødet, udtaler »Øresund«s juridiske Konsulent, Højesteretssagfører Gelling, skete ved Hønsbroen, hvor »Glenten« var i Færd med at gaa ind til Flaadens Leje. »Glenten« laa paa tværs i Farvandet og fyldte med sine 60 Meter godt op. Naar man saa regner »Sankt Ibb«s Bredde paa 10 Meter til, var der ikke megen Plads. »Glenten«s Fører, Orlogskaptajn Foss, var klar over, at der maatte foretages Bagmanøvre for at fna Skibet ind, men han var ikke berettiget til at gaa ud fra, at et andet Skib kunde vide, at Manøveren skulde foretages to Gange. »Sankt Ibb«s Fører, Kaptajn Kastrup Olsen, var parat til at bakke, men han troede, at alt var i Orden. Kollisionen er en Folge af »Glenten«s Maskinmanøvre. Under Søforklaringen kom man til det Resultat, at »Glenten« ikke kunde gøre andet; men det er dog den selv, der har bragt det andet Skib i denne Situation. Man regnede ikke med, at »Glenten« uden Varsel vilde gaa tilbage. Den kunde have givet tre Stod i Fløjten for at advare »Sankt Ibb«, men det gjorde den ikke.

Marineministeriet hævder, at hvis der er Tale om Skyld, saa ligger den paa »Sankt Ibb«s Side. De to Skibe har opdaget hinanden i Tide, og da »Sankt Ibb« befandt sig udfor Larsens Plads, gav Torpedobaaden Signal om, at den vilde hakke, og Tavsheden derefter maatte være ensbetydende med, at »Sankt Ibb« ikke havde regnet med, at der vilde være Fare for en Kollision.

The Blue Back Chart

Det verdenskendte nautiske Firma Messrs. Imray, Laurie, Norie & Wilson Ltd., London, som er stiftet i 1670, og som Firmaet Blankensteiners Efterfølger siden dets Oprettelse i 1791 har haft Hovedrepræsentation for, har udsendt en smukt trykt Brochure.

»The Story of the Blue Back Chart« fortæller meget interessant og oplysende om en af Londons ældste Forretninger og blandt andet indholder den Meddelelser om de gamle Kort, Skibskort o. l. Et virkelig ejendommeligt Bidrag til den engelske Skibsfarts Historie oprulles her for én.

Istjenesten

Søfartsministeriet, hvorunder Istjenesten hører, har indkaldt det forleden udnævnte Isbrydningsraad, for at man kan tage Stilling til en eventuel forestaaende Isvinter og Planlæggelse af Istjenesten.

Som bekendt skal den største og kraftigste Statsisbryder »Storebjørn«, hvis det blev paakrævet, stilles til Disposition for Færgefarten ved Storebæll, og Statsbanernes Søfartsafdeling skal til Gengæld stille de to Isbrydere »Thor« og »Tyr« til Disposition for Statens Istjeneste. Endelig skulde Skruefærgeren »Valdemar« fra Oddesundoverfarten besøge Isbrydningsstjenesten i Limfjorden.

En Fragtforhøjelse paa 10 Procent

Til Trods for den sidste Tids svækkede Tendens paa Fragtmarkedet er de transatlantiske Selskaber enedes om en 10 pCt.s Fragtforhøjelse fra 1. Januar. I Modsætning til Trampselskaberne, hvis Fragtrater fastsættes paa Basis af Tilbud og Efterspørgsel, fastsætter den transatlantiske Konference periodiske Fragter efter Vurdering af Omstændighederne, der i Øjeblikket skønnes at kunne bære en 10 pCt.s Forhøjelse fra 1. Januar.

Hirtshals—Kristianssand

I Anledning af et Forlydende om, at den nye Hirtshals-Baad skal bygges som Dampfærge, oplyser Disponent Rosenkilde til Norsk Telegrambyrå, at det er Tanken at anskaffe en Baad, som kan tage to Jernbanevogne. I den Anledning vil der blive bygget Jernbanespor helt ned til Kajen, og den nye Hirtshals-Baad skal sandsynligvis lægge til ved Caledoniakajen i Kristianssand.

PERSONALIA

Dødsfald

Skibsfører *P. Harreby Thomsen*, Esbjerg, er død, 63 Aar gammel. Den afdøde har siden 1924 været Fører af Damperen »Knud Willemoes«.

Forhenværende Skibsfører *Chr. Nielsen Madsen* er død paa Aalborg Alderdomshjem, 95 Aar gammel. Den afdøde var Veteran fra Krigen 1864 og deltog i Slaget ved Helgoland.

Fhv. Redningsmand *Ivar Nielsen*, Tornby, er død, 66 Aar gammel. Han havde været ansat ved Redningsvæsenet fra 1898 til 1934 og havde været med til at redde 106 skibbrudne. Han var Dannebrogsmænd og dekoreret med den engelske Redningsmedaille.

80 Aar

En af Dampskibsselskabet »Vendila«s forhv. Førere, Kaptajn *J. C. Jørgensen*, fylder den 15. December 80 Aar. Kaptajn Jørgensen er bosiddende i Ny Klingstrup pr. Vejstrup.

Den 15. December fylder tidligere mangeaarig Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *O. C. Mortensen*, 80 Aar. Kaptajn Mortensen er bosiddende Duevej 11, København F.

60 Aar

Tidligere Fører i Carls Rederi og senere Stevedor i Rusland, Kaptajn *H. Præst*, fylder den 4. December 60 Aar. Under Krigen maatte Kaptajn Præst forlade Rusland og er nu Medejer af et Kalk-Gødningværk i Glumsø.

Den 8. December fylder tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Torm«, Kaptajn *Th. Hansen*, 60 Aar. Kaptajn Hansen, som sidst var Fører af S/S »Kirsten« og gik i Land 1935, er bosiddende paa Bogø.

Den 13. December fylder tidligere Fører i Svitzers Bjergingsentreprise og senere Inspektør ved Svitzers Bugseringsafdeling i København, Kaptajn *Mylius Møller*, 60 Aar. Kaptajn Mylius Møller er nu bosiddende i Skibby.

Baadformand ved Søndervig Redningsstation *Anders Andersen* fyldte 60 Aar d. 1. Dec.

50 Aar

Motorpasser ved Hals Redningsstation *Søren Chr. Sørensen* fyldte 50 Aar d. 30. Nov.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

SVENDBORG

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

H. Raak-Petersen, statsant.
H. C. FriisTELEFON: 30
(2 Ledninger)
G 2830

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

SVENDBORG

VEJLE

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

LÜTGENS & REIMERS, HAMBURG 11

== 1837 - existing 100 years - 1937 ==

TOWAGE - LIGHTERAGE

Large fleet of powerful and suitable steamtugs in any size

Day and night service

Telegr.-Adr.: "BEISTAND" - Telephone: 265993

General-Agent for Denmark: Jørgen A. Rasmussen

33 Amaliegade, Copenhagen K.

(also representing Esthonia and Finland)

volder særlige Vanskeligheder, vil ogsaa Isbryderen »Ermark« være til Assistance for Skibsfarten.

Sydfyenske Dampskibs-Selskabs nye Direktør

Sydfyenske Dampskibs-Selskabs Bestyrelse havde til Stillingen, som blev ledig ved Direktør Victors Død, ialt modtaget over 100 Ansøgninger. Som ny Direktør er det nu vedtaget at ansætte Ingeniør, cand. polyt. O. Bondo Lauritzen, Svendborg, som straks tiltræder. Ingeniør Bondo Lauritzen har i en Aarrække været knyttet til Svendborg Skibsværft.

K. B. Juleøl

I disse Dage har Kongens Bryghus udsendt sit Juleøl. Dette maltrige særprægede Øl, som K. B. nu i over en Menneskealder har bragt i Handelen hver Jul, opnaar en stadig stigende Succes. Man maa derfor i Tide sikre sig tilstrækkelig Beholdning af K. B. Juleøl, der er lige saa nødvendig til Julen som Risengrøden.

BEKENDTGØRELSE

3 m. Skonnert til Salg

Den Staten tilhørende, med Hjælpemotor forsynede 3 m. Skonnert »Agnete«, der henligger i Hirtshals Havn, udbydes herved til Salg i Henhold til Belingelser, som kan faas udleveret i Vandbygningsdirektoratet, Sølvgade 40, København K.

POSITIONSLISTE PR. 1. DECEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. Rabat 29.11.
s.s. *Aaro* ank. Rotterdam 20.11.
s.s. *Aaro*, Teilmann-Thomsen, afg. Sydney, C.B. 22.11.
s.s. *Aase* ank. Uras 14.11.
m.l. *Aase Mærsk* afg. Suez 16.11. til Bahrein.
s.s. *Absalon* afg. Port Talbot 19.11.
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 25.11.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Genoa til Port Said 29.11. udg.
s.s. *Agnete* ank. Emden 25.11.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Oran 13.11.
s.s. *Alabama* afg. Newcastle 25.11. til River Plate.
s.s. *Alfa* pass. Hollenau 28.11.
s.s. *Alf* afg. Moss 20.11.
s.s. *Algarve* afg. Antwerpen 26.11. til Alexandria.
m.s. *American Reefer* pass. Flores 28.11.
m.s. *Almena* afg. New York 4.11. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 23.11.
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Buenos Aires 28.11. til Danmark via Dakar.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. San Francisco 30.11. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* ank. Las Palmas 15.11.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Hampton Rds. 17.11. til Panama Canal.
s.s. *Anna* afg. Palermo 27.11.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Nantes til Port Said 28.11. udg.
s.s. *Anne* ank. Alexandria 19.11.
m.s. *Argentina* forv. afg. Santos 30.11. til Rio.
m.s. *Arizona* afg. Rio 25.11. til Teneriffe.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Danzig 17.11. til Bordeaux.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Antwerpen 26.11. til Baltimore.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Los Angeles til Cristobal 26.11. hjg.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Ventspils 25.11.
s.s. *Aslaug* afg. Immingham 25.11. til Alexandria.

m.s. *Asnæs* pass. Hollenau 28.11.
m.s. *Astoria*, Jensen, forv. ank. Vancouver 29.11.
s.s. *Astra* afg. Newcastle 23.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Tyne 28.11. til Dakar.
m.s. *Australian Reefer* afg. Puerto Armuellas 28.11.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Moji for Bangkok 23.11.
s.s. *Avance* pass. Helsingør 20.11.
s.s. *Belgien* pass. Skagen 24.11. sydg.
m.l. *Bente Mærsk* afg. Talara 9.11.
s.s. *Bergenshus* ank. Bergen 29.11.
s.s. *Bertha* afg. Danzig 22.11.
s.s. *Bes* pass. Poili Point 29.11.
s.s. *Betta* ank. Kbhvn. 30.11.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Gdynia 23.11.
s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Kbhvn.'s Red 28.11.
s.s. *Birgitte* pass. Prawle Point 28.10. p. R. t. Windsor.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Falmouth 26.11. til Glasgow.
s.s. *Bodil* ank. Riga 29.11.
s.s. *Bogo*, Nielsen, pass. Hirtshals 29.11. pr. R. t. Svendborg.
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Perim til Colombo 25.11. udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Malta 22.11.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 29.11. til Danzig.
s.s. *Brasilien* ank. Gøteborg 27.11.
m.s. *Brazilian Reefer* ank. Seattle 26.11.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Antwerpen 23.11.
s.s. *Britta* pass. Gibraltar 25.11.
s.s. *Broholm* afg. Alexandria 25.11. til Bona.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Philadelphia 27.11.
s.s. *Brynhild* ank. Halifax, N.S. 27.11.

C

m.s. *California* ank. Villa Constitucion 23.11.
m.s. *Canada*, Borch, afg. Gøteborg til Kbhvn. 1.12. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Nakskov 1.12.
s.s. *Carmen* pass. Brunsbultel 30.11.
m.l. *Caroline Mærsk* pass. Panama 15.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30.11.37

LONDON	22,40	MADRID	43,00
NEWYORK	449,25	AMSTERDAM	249,90
BERLIN	181,10	STOCKHOLM	116,65
PARIS	15,35	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,40	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	103,95	PRAG	15,95
ROM	23,85	WARSAWA	85,85

s.s. *Charkow* afg. Lissabon 29.11. til Gdynia.
 m.s. *Chastine Mærsk* ank. Suez 19.11.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Singapore til Manila 29.11. udg.
 m.s. *Chilean Reefer* afg. Havre 30.11.
 m.s. *Chr. Holm* ligger i Forlay.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Antwerpen 23.11.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Baltimore 23.11.
 s.s. *Christiansborg* ank. Baltimore 29.11.
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Gdynia 28.11. til Antwerp.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Bilbao 19.11.
 s.s. *Clara Clausen* ank. Lübeck 24.11.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Auckland 29.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Cardiff 19.11.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Finisterre 29.11.

D

s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 27.11. til London.
 s.s. *Dagmar Clausen* ank. Bremen 20.11.
 s.s. *Dagmar* afg. Bilbao 27.11.
 s.s. *Dania*, Danhalt, pass. Brunsbuttel 29.11. p. R. t. Antwerp.
 m.s. *Danmark* forv. ank. Avonmouth 12.12.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, ank. Newcastle N.S.W. 24.11. hjg.
 s.s. *Delaware* ank. Pensacola 25.11.
 s.s. *Dorrit* afg. London 29.11.

E

s.s. *Ebro* ank. Kbhvn. 30.11.
 s.s. *E. M. Dalgas* afg. Barry 24.11. til Tampico.
 s.s. *Edv. Nissen* afg. Gambia 22.11.
 s.s. *Ejfte Mærsk* ank. Kbhvn. 18.11.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 24.11. til Manchester.
 m.s. *Egyptian Reefer* ank. Marseille 29.11.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Falmouth 13.11.
 s.s. *Elisabeth* ank. Oslo 14.11.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Jaffa 19.11.
 s.s. *Ellen* pass. Dunnet Hd. 22.11.
 s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 28.11.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Huelva 28.11.
 s.s. *Else* afg. Kbhvn. 26.11.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Pernovitzten 25.11.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Port Said 25.11.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Las Piedras 4.11.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 27.11.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Seaham 29.11.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, afg. Jacobstad 28.11. til Antwerp.
 s.s. *Erik Boye* ank. Dakar 17.11.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Antwerp 24.11.
 s.s. *Erna* pass. Skagen 28.11.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. St. Thomas til London 27.11. hjg.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, forv. ank. Middlesbrough 30.11.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Sete 24.11.
 s.s. *Ester* afg. Wiborg 30.11.
 s.s. *Estrid* afg. Port Williams 10.11. til London.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. St. Thomas til Kingston 28.11. udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, ank. Middlesbrough 28.11.
 m.s. *Fano* ank. Kotka 25.11.
 s.s. *Finland* ank. Nantes 16.11.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Southampton til Marseilles 29.11. udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Huelva 22.11.
 s.s. *Frankrig* afg. Danzig 22.11.
 s.s. *Fredensborg* ank. Hull 26.11.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Bona 28.11.
 s.s. *Freya* pass. Spurn Hd. 14.11. p. R. t. Oslo.
 s.s. *Frida* pass. Cristobal 29.11.
 s.s. *Frode* afg. New York 15.11. til Oslo.
 s.s. *Fylla* ank. Helsingfors 22.11.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 27.11. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* ank. Albany, N.Y. 28.11.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 20.11. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Bordeaux 29.11.
 s.s. *Gerda* ank. Bilbao 29.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Aden 19.11. til U.K.
 s.s. *Gorm* afg. Newfahrvasser 15.11. til Portland, Me.
 m.s. *Grete Mærsk* ank. Manila 4.11.

s.s. *Grete* afg. Buenos Ayres 26.11.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Lisbon 28.11.
 s.s. *Gudena* ank. Manchester.
 s.s. *Gudrun* pass. Dungeness 5.11. p. R. t. Belrut.
 m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Probolingo 16.11.
 s.s. *Gunhild* ank. Cork 20.11.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Antwerpen 20.11.
 s.s. *Gustav Diederichsen* afg. Saigon 16.11. til Hongkong.
 s.s. *Gyda* pass. Barry I. 20.11. p. R. t. Alexandria.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Nyborg 26.11.
 s.s. *Halldan* afg. Dunkirk 30.11. til Havre.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Ventspils 23.11.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 30.11. til Göteborg.
 s.s. *Hanne* afg. Aalborg 11.11. til Dundalk.
 s.s. *Hans Broge* pass. Dover 26.11. oslg.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Barry 24.11. til Gibraltar.
 s.s. *Harald* ank. Frederiksholm 29.11.
 s.s. *Harriet* ank. Wiborg 30.11.
 s.s. *Helene* afg. Pateniemi 30.11.
 s.s. *Helga* afg. Havana 24.11.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Buenos Aires 4.11.
 s.s. *Henry Tegner* pass. Dungeness 24.11. vestg.
 m.s. *Herdis* afg. Buenos Aires 18.11. til Hull.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Gibraltar 26.11. til Nice.
 s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Sharpness 22.11.
 s.s. *Hilde* ank. Haifa 13.11.
 s.s. *Hindholm* ank. Danzig 29.11.
 s.s. *Holland* afg. Methil 23.11. til Kbhvn.

I

s.s. *I. C. Jakobsen* ank. Kbhvn. 28.11.
 m.s. *India*, Krarup, ank. Hamburg 28.11. hjg.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Methil 26.11.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Danzig 16.11.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Kbhvn. 15.11. til Ventspils.
 s.s. *Inger Toft* afg. Garston 25.11.
 s.s. *Inger* afg. Malmø 28.11.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rotterdam 19.11.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Harcourt 28.11.
 s.s. *Ivar* afg. Gdynia 16.11. til Santos.
 s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, ank. Seaham 29.11.

J

s.s. *Jakob Mærsk* afg. Hull 26.11. til Ghent.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Ushant 23.11.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Rouen 27.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Penang til Port Sudan.
 s.s. *Jenny* ank. Bristol 23.11.
 s.s. *Jenny* afg. Cardiff 30.11.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Kalundborg 23.11.
 s.s. *Johanne* ank. Nakskov 20.11.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Casablanca 19.11.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 29.11.
 s.s. *Jonna* pass. Azores 21.11.
 s.s. *Juliane* afg. Rochefort 18.11. til Huelva.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, pass. Finisterre p. R. t. London 29.11. hjg.
 s.s. *Jutta* afg. Tuborg 28.11.
 s.s. *Jytte* ank. Grangemouth 5.11.
 s.s. *Jægersborg* ank. Grimsby 26.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Burling 28.11 p. R. t. Brest.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Garston 24.11.
 s.s. *Karen* ank. Oran 20.11.
 s.s. *Karen Toft* afg. Huelva 26.11.
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 1.12.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 27.11.
 m.t. *Katrine Mærsk* ank. Curacao 19.11.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Skagen 17.11.
 s.s. *Kentucky* ank. Frederikshavn 25.11.
 s.s. *Kirsten* pass. Helsingør 20.11.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Rimouski 5.11.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Kings Lynn 23.11.
 s.s. *Knud* ank. Garston 26.11.
 s.s. *Knud Villemoes* pass. Skagen 24.11.
 s.s. *Knut* afg. Susa 24.11. til Aberdeen.
 s.s. *Kongea* ank. Cardiff 18.11.

L

s.s. *Laila* afg. New York 1.12.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 29.11.
 s.s. *Lars Kruse* pass. La Coubre 18.11. indg.
 s.s. *Laura* pass. Ushant 29.11.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Sydney C.B. 19.11.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Port Williams 19.11.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Toulon 25.11.
 s.s. *Lilian* afg. Danzig 30.11.
 s.s. *Lilleborg* pass. Skagen 28.11.
 s.s. *Lily* afg. Casablanca 22.11.
 s.s. *Linda* afg. Malta 27.11.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Grangemouth 27.11.
 s.s. *Lotte* pass. Skagen 6.11.
 m.s. *Louisiana* afg. Kbhvn. 29.11. til Bergen/Vaksdal.
 m.s. *Lundby*, afg. Sudan 30.11. til Singapore.
 s.s. *Lynæs* pass. Dunnet Head 19.11.

M

- s.s. *M. C. Holm* ank. Philadelphia 18.11.
 s.s. *Magnus* afg. Bordeaux 30.11. til La Pallice.
 s.s. *Maja* afg. Emden 30.11.
 m.s. *Mulaya*, Nielsen, ank. Yokohama 30.11. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Kolding 26.11.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Los Angeles 10.11. til Cebu.
 s.s. *Margrete* ank. Casablanca 23.11.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 30.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Treetown 23.11 til Bromborough.
 s.s. *Marie Toft* ank. Cape Finisterre 29.11.
 s.s. *Marianne* pass. Skagen 21.11.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Antwerp 5.11.
 s.s. *Marna* pass. Cristobal 15.11.
 m.s. *Marocco* afg. Marseille 30.11. til Genua.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Beachy Hd. 25.11. vestg.
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, ank. Street Harbour 26.11.
 s.s. *Marx* ank. Helsingfors 22.11.
 s.s. *Maryland* ank. Villa Contilucion 26.11.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Swansea 18.11. til Halifax.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, ank. Colombo 29.11. hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Antwerpen 18.11. til Esbjerg.
 s.s. *Mette* pass. Ushant 26.10.
 s.s. *Michael Jepsen* afg. Hongkong 1.10. til Bangkok.
 s.s. *Minsk* afg. Antwerpen 27.11. til Casablanca.

N

- s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Methil 26.11. til Kbhvn.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Leningrad 26.11.
 s.s. *Nancy* ank. London 27.11.
 s.s. *Najaden* pass. Helsingør 29.11.
 s.s. *Nerma* afg. Livorno 29.11.
 s.s. *Nevada* afg. Madeira 27.11. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Soengei 19.11.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Hongkong 25.11. til Manila.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Hull 29.11.
 s.s. *Niobe* afg. Veitsiluoto 28.11.
 s.s. *Norco* afg. Methil 23.11. til Flensburg.
 m.s. *Nordbo* ank. Suez 25.11.
 s.s. *Nordborg* ank. Hull 19.11.
 s.s. *Nordby* pass. Skagen 25.11. sydg.
 m.s. *Norden* pass. Skagen 22.11. nordg.
 m.s. *Nordfarer* ank. New York 20.11.
 m.s. *Nordhavet* afg. Port Said 13.11. til Havre.
 m.s. *Nordhval* ank. Calcutta 13.11.
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 30.10. til New York.
 s.s. *Nordlys* pass. Valencia 18.11. til Liverpool.
 m.s. *Nordpol* ank. Buenos Aires 4.11.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Ceara 27.11.

O

- s.s. *Odin* ank. Göteborg 30.11.
 s.s. *Olga* ank. Tyne 14.11.
 s.s. *Olaf* afg. Leixoes 28.11. til Kbhvn.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Dover 25.11. østg.
 m.s. *Olympia*, Lorensen, afg. Casablanca 23.11.
 m.s. *Oregon* afg. Nakskov 9.11. til River Plate.
 s.s. *Orion* afg. Rotterdam 13.11.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Dunston 24.11. til Bilbao, pass. Ushant 27.11.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Marseilles 15.11.

P

- s.s. *P. Madsen* ank. Bathurst 23.11.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Helsingør 18.11.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, pass. Gibraltar p. R. t. Port Said 29.11. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 24.11. til Rouen, pass. Brünshuttekoog 29.11.
 s.s. *Paula* ank. New York 29.11.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Sydney til Las Palmas 25.11. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 12.11.
 s.s. *Polly* pass. Hirtshals 23.11.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Leningrad 23.11.

R

- s.s. *Randa* pass. Skagen 28.11.
 s.s. *Riga* ank. Antwerp 29.11.
 s.s. *Rignor* afg. Flushing 24.11. til Lorient.
 s.s. *Rikke* afg. Ghent 24.11. til Canada.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 29.11.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Danzig 21.11. til Hull.
 s.s. *Robert* afg. Tyne 16.11.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 24.11. til Antwerpen.
 s.s. *Rosenborg* ank. Liverpool 27.11.

S

- s.s. *Saga* afg. Stettin 30.11. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. South Nelson 14.11.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Amsterdam 17.11.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Danzig 28.11.
 s.s. *Seine* ank. Antwerpen 24.11.
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Manchester 20.11.
 s.s. *Selma* pass. Brunsbüttele 29.11.
 s.s. *Sessa* afg. Valparaiso 29.11.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Nantes 28.11.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Kap Verde p. R. t. Las Palmas 30.11. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Gravesend 25.11. til Middlesboro'.
 s.s. *Sigrid* afg. Casablanca 15.11. til Algier.
 s.s. *Sigrun* afg. Antwerpen 30.11. til Kbhvn.
 s.s. *Silkeborg* afg. Grangemouth 24.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Ekenæs 20.11.
 s.s. *Skagen* ank. Lovisa 27.11.
 s.s. *Skagerak* pass. Zeebrugge 29.10.
 s.s. *Skandia* ank. Stettin 29.11.
 s.s. *Skjold* ank. Gdynia 27.11.
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 30.11.
 s.s. *Slejpner* afg. Kbhvn. 30.11. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, forv. ank. Setubal 29.11.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Lorient 23.11. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Sophie* ank. Gelle 20.11.
 s.s. *Stadion II* laster i Oslofjorden.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Oran 25.11 p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Stella* ank. Helsingfors 30.11.
 m.s. *Stensby* pass. Panama 29.11. p. R. t. Grangemouth.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Ækvator 22.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Aalborg 27.11. til Windau, pass. Brünshuttekoog 29.11.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Bayonne 19.11.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 27.11. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* ank. Liverpool 29.11.
 s.s. *Svava* afg. Burntisland 27.11. til Holbæk.
 s.s. *Svend Pii* afg. Avonmouth 19.11.
 s.s. *Sobory* ank. Danzig 27.11.

T

- s.s. *Taarnholm* ank. Kbhvn. 28.11.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Bunbury 20.11.
 s.s. *Tanja* afg. Frederiksstad 1.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Tampa 25.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Køge 1.12.
 s.s. *Tekla* ank. Malmø 13.11.
 s.s. *Tennessee* ank. Svane 28.11.
 m.s. *Thyra S.* afg. Jaffa 12.11. til Tel-Aviv.
 s.s. *Tomsk* ank. London 25.11.
 m.s. *Tonking*, Berg, ank. Oslo 28.11. udg.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Göteborg 1.12.
 s.s. *Tove* pass. Skagen 18.11.
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. Norfolk Va. 26.11. til Kingston, Jamaica.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 25.11. vestg.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Nyborg 1.12.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 30.11. til Stettin.
 s.s. *Tula* afg. Alexandria 29.11. til Jaffa.
 m.s. *Tunis* afg. Casablanca 30.11. til Tanger.
 m.s. *Tureby* forv. ank. til New York 1.12.

U

- s.s. *Uffe* ank. Danzig 26.11.
 s.s. *Ulla* pass. Equator 25.11.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Øland 23.11.
 s.s. *Uranienborg* ank. Callao 23.11.

V

- s.s. *Valborg* afg. Casablanca 22.11.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Odense 28.11.
 s.s. *Venus* afg. Swansea 26.11. til Lynn (Mess.).
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Liverpool 25.11.
 s.s. *Viborg* ank. Setubal 7.11.
 s.s. *Viola* afg. Zeebrugge 8.11. til Beirut.
 s.s. *Virginia* afg. Madeira 24.11. til Kbhvn.

W

- m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. Dakar 29.11.
 s.s. *With*, Colding afg. Gravesend 24.11. til Sete.
 s.s. *Wni. Th. Malling*, Jensen, ank. Riga 26.11.

Y

- s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 28.11.

Ø

- s.s. *Ørneborg* ank. Danzig 26.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIEØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KAAS & SØRENSEN
INDEHAVERSkibsklarering
Kommission**G. E. OLSEN**Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter**HELSENGØR**
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 675

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: “Holmalid”
Amaliegade 36TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1409
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.**VINKE & CO.**Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (3 lines)
Vinkco

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLOEF & Co. %SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Raasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



**FUEL & DIESEL
OIL**

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time

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



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY»



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Isørigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Oliefyringsanlæg
Staalpropeller
Oliefiltre
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre
Evaporatorer
Armatur
Pumper
Ventilatorer
etc.

Hellerup Kulimport A/S

TUBORG HAVN

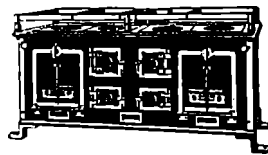
Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tit. C. 1630

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybdet ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7.5 m og i Fyrlinien 8.0 m, i Dokhavnen 6.0 m og paa Sluseværskelen 5.6 m, i østre Forhavn 7.0 m, i søndre Forhavn 7.0 m, i Trafikhavnen 7.6—8.8 m, i Fiskerihavnen 5.7 m. Flodskiftet er ca. 1.3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtedænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods penge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller Indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandalgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning 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 Anktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværter 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 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 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sellskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybdet i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8.0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6.4 Meter. Havneafgifter pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsadningsfartøjer. 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. m³. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværksteder og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7.5—9.5 m. Ved Langellniekajen 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 Tegholm 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 + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibsværksted. 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, Indfyrlings- 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 Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodstvang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lods og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr.. Bugsering af Sellskibe 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 eller 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 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 (Orlogsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons. Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

HELSINGØR

Dybdet i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgifter 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 Fyrskilbet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1.50 à 1.75 Kr.; paa Reden 4.00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Blørgøledampere 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 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7.5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5.5—7.5 m Vand). Bolværk indtil 2.75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sellsk. 24 Øre, Sellsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, uforud, ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2.00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma med Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølhalingsplads, 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, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangen benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 50

TORS DAG 9. DECEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN ENGELSKE MINIMUMSPLAN

Torsdag samles i København Repræsentanter for de tre skandinaviske Rederiforeninger til et Møde, hvor den nye engelske Minimumsplan skal drøftes. Som allerede nævnt har man fra skandinavisk Side vægtlige Indvendinger at gøre, og Mødet vil formodentlig resultere i en Udtalelse. Der skal derefter afholdes Møde i de enkelte Lande, og endelig har Englænderne indkaldt til et Møde om Sagen den 17de ds. Der er saaledes i alt Fald nu kommet Fart i Sagen, og man maa haabe, at der kan findes en tilfredsstillende Løsning.

HAVNEBESTYRELSEN OG LODSTVANGEN

Københavns Havnebestyrelses ordinære November-Møde fandt paa Grund af forskellige Omstændigheder først Sted 3. December. Bl. a. vedtoges Budgetforslaget for 1938 uændret og uden Afstemning, og derefter forelagdes af Maskinchef Munck paa det nedsatte Udvalgs Vegne en Betænkning vedrørende Lodstvangen:

Havnedirektøren havde overfor Udvalget fremsat Forslag til ny Redaktion af den foreslaaede Ændring af Havnereglementet, og oplyst, at han har forhandlet med Skibsfartens Repræsentanter i Havnebestyrelsen, idet det væsentlig var fra disses Side, at der i Havnebestyrelsesmødet den 29. Oktober var rejst Kritik, en Kritik, der dog ikke gjaldt selve Spørgsmaalet om Lodstvang og Bugserhjælp ved Passage af baade Knippelsbro og Langebro, men udelukkende var rettet imod Reglens Udformning.

Indenfor Udvalget er der Enighed om, at Forholdene ved de to Broer er saaledes, at det er ønskeligt, at der sker en Sikring og Forbedring af Vilkaarene for Landtrafikken samtidig med, at Skibstrafikken ikke lider mere herunder end absolut nødvendigt. Vedrørende *Bugserings-spørgsmaalet* har Udvalget iøvrigt kunnet slutte sig til Havnedirektørens Opfattelse.

Hvad *Lodstvangen* angaar, har Havnedirektøren henvist til, hvilken uoverskuelig Katastrofe en Kollision med en af de to store bevægelige Broer vilde betyde for Færdselsforbindelsen mellem de to Bydele, samt det, at Fartøjerne har Lods om Bord, erfaringsmæssigt fremmer Bropassagens Hurtighed, hvilket betyder en væsentlig Fordel for Landtrafikken.

Dette kan Udvalget give sin Tilslutning. Det, hvorom Diskussionen i Havnebestyrelsen saa vel som i Udvalget har drejet sig, er den nærmere Begrænsning af Reglen om Lodstvangen. Udvalget mener, at Fritagelse for Lodstvangen ikke bør være begrænset til kun at omfatte »her hjemmehørende« Fartøjer, og Fritagelsen bør heller ikke være forbeholdt Rutesfartøjer alene. Hvad angaar Spørgsmaalet om, hvorvidt der som Betingelse for Fritagelse for Lodstvangen bør stilles den særlige Fordring, at Føreren skal være kendt med Bropassagen, mener Udvalget, at det af Hensyn til Skibsfarten er nødvendigt at opgive Kravet om en saadan Fordring til de paagældende Skibsførere, og er saaledes for dette Punkts Vedkommende enig med Havnedirektøren i dennes ændrede Forslag.

Udvalget foreslaar derfor, at Havnebestyrelsen vedtager Forslaget om, at Reglementet affattes saaledes:

»Fartøjer, som ikke fremdrives ved egen Maskinkraft, samt alle Fartøjer over 1500 B.R.T maa kun passere disse Broer med tilstrækkelig kraftig Bugserhjælp.

Fartøjer over 800 B.R.T. maa kun passere de nævnte Broer med Lods om Bord. Undtaget herfra er dog Fartøjer, der gaar i regelmæssig Fart paa Havnen, og som normalt passerer nævnte Broer mindst hver 14. Dag.»

Maskinchef Munck oplyste videre, at de af D. F. D. S.s og Bugserelskabets Baade, der kan passere

under Broerne, vil blive forsynet med Mast og Skorstøen til at lægge ned, hvilket vil bevirke adskilligt færre Bro-Aabninger i Dagens Løb. Sandpumperne i Sydhavnen har lovet at henlægge deres Passage til Tidspunkter, hvor Bro-Aabningen vil genere Landtrafikken mindst muligt, og Sejlskibsrederiforeningen har givet Tilsagn om at bede sine Medlemmer ikke bruge Havnen som Gennemsejlingsfarvand. De nye Regler godkendes uden Diskussion, efter at Overpræsident Bülow havde oplyst, at de vil træde i Kraft fra Nytaar.

Der var forskellige andre Forslag for, bl. a. om Lystbaadehavnen.

Havnedirektør *Laub* redegjorde nærmere for et Forslag til ændret Reglement for Lystbaadehavnene, foraarsaget ved den forestaaende Ibrugtagning af den nye Svanemølle-Havn. Samtidig foreslaas de fleste Takster forhøjet med 5 Kr. Udgifterne androg ca. 100,000 Kr. om Aaret, og den nye Lystbaadehavn havde kostet ca. 600,000 Kr. Der krævedes ingen Afgift af besøgende Lystbaade fra Ind- eller Udland, og de københavnske Takster laa 30—40 pCt. under Taksterne i vor største Provins-Havn. Efter Udtalelser af Forretningsfører *Flotkjer* vedtoges Forslaget enstemmigt.

For det kommende Aar genvalgte Generalkonsul Johan Hansen til Næstformand og Borgmester Hedebo og Grosserer Halfdan Henriksen til Medlemmer af Udvalget angaaende Bortleje og Bortforpagtning af Havnevæsenets faste Ejendomme.

Udenfor Dagsordenen oplyste Overpræsidenten derefter, at Trafikministeriet har givet Oplysninger om, at Ingeniør Julius Madsen og Konsul Chr. G. Hansen fra Nytaar udtræder af Havnebestyrelsen. Sekretær Robert Nielsen er af Borgerrepræsentationens Flertal udpeget som nyt Medlem. Grosserersocietetets Komitets nye Repræsentant bliver Grosserer Rudolf Schmidt.

NY-ORDNINGEN AF ISBRYDNINGSTJENESTEN

Handelsministeriet har nu udsendt en længere Redegørelse for Nyordningen af Isbrydningstjenesten. Det hedder deri:

Isbrydningsvæsenet har den 1. December sammen med Lederen af Isbrydningsvæsenet, Overinspektør, Kaptajn *Grue*, inspiceret de tre Statsisbrydere »Isbjørn«, »Storebjørn« og »Lillebjørn« samt Isbryderen »Tyr« og »Thor«, der overtages af Isbrydningsvæsenet. Samtlige Isbrydere ligger ved Orlogsværftet parat til med kort Varsel at kunne kiarlægges og udsendes, saa snart Forholdene giver Anledning dertil. Statsisbryderne er i Sommerens Løb undergaaet et omfattende Efersyn og forsynet med Ekkolod og Gyrokompas m. v., ligesom Masterne er blevet forkortet med Henblik paa Sejlads under Lillebæltsbroen og Storstømsbroen.

For de vestlige Limfjordshavnes Vedkommende er Aftale truffet om, at Isbryderfærgerne »Valdeimar« skal staa til Raadighed som Isbryder i den kommende Vinter.

Isbrydningsraadet har i en Række Møder sammen med Lederen af Isbrydningsvæsenet drøftet Isbrydningstjenestens og Ismeldingstjenestens Organisation og Beredskab. Lederen af Isbrydningsvæsenet vil som næstkommanderende blive bistaaet af Kaptajn *G. Olsen*, ligesom det Personale, der betjener Ismeldingstjenesten, vil blive udvidet og noje Forbindelse opretholdt mellem Ismeldingstjenesten og Meteorologisk Institut. Ved Aftale mellem Isbrydningsvæsenet, Marineministeriet, Det Forenede Dampskibsselskab, De danske Statsbaner og Handelsministeriet er faste Rammer blevet lagt for Tilvejebringelse af en Stab af kydige overordnede Befalingsmænd til Isbryderne. Marinen, Det Forenede Dampskibsselskab og Statsbanerne har stillet et betydeligt Antal Dæks- og Maskinbefalingsmænd til

Raadighed, der sammen med de med Isbrydning kyndige Folk fra Statens Skibstilsyn vil kunne gøre Tjeneste som Førere, 1. og 2. Styrmand, 1. og 2. Maskinmestre. De øvrige Befalingsmænd og den menige Besætning vil som Regel blive paamønstreret paa sædvanlig Maade. »Dansk Radio« Akts. vil stille Radiotelegrafister til Raadighed for Isbryderne. For saa vidt det tilstrækkelige Antal rutinerede Radiotelegrafister ikke ad denne Vej kan skaffes, vil Marinen stille det manglende Antal til Raadighed.

Isbrydningsvæsenets Kontorer, Kristiansgade 12, er blevet udvidet og et større Telefonanlæg installeret. Udsendelsen af Meddelelser om Isforholdene vil undergaa forskellige Ændringer, for at Meddelelserne kan være de interesserede i Hænde saa hurtigt som muligt.

En ny Bekendtgørelse om Istjenesten er under 1. December d. A. udfærdiget og vil gennem Rederiforeningerne blive udsendt til Rederierne.

Isbrydningsraadet træder i Henhold til Bekendtgørelsen af 23. Juni d. A. om Isbrydningsraadet alter sammen, saa snart Forholdene peger i Retning af, at Spørgsmaalet om Isbrydernes Klargøring og Udsendelse kan blive aktuelt.

Man maa nu haabe, at der er truffet en Ordning, der holder, idet man meget nødig skulde have de Oplevelser om igen, som man har haft de sidste Vintre.

SHANGHAIS SKIBSFART OG HANDEL UNDER FJENDTLIGHEDERNE

I en Rapport, som den norske Generalkonsul Aall i Shanghai har sendt hjem om Forholdene for Handelen i den haardt ramte By under den nuværende fortvivlede Situation, skal anføres følgende Oplysninger:

Skibsfarten paa Shanghai er naturligvis stærkt paavirket af Fjendtlighederne. Intet norsk Skib er saaledes kommet hertil siden 13. August, og det samme gælder danske og svenske Skibe. Efter at »Præsident Hoover« var blevet bombarderet, holdt ogsaa de amerikanske Skibe op at anløbe Shanghai. Enkelte franske og italienske Linier har fortsat, men da de laster og losses udenfor Woosung, bliver det baade kostbart og besværligt. Et Par engelske Linere fortsatte ligeledes, men kan ikke komme ind til deres sædvanlige Anløbsplads, og bl. a. Peninsular og Oriental Line (P. & O.) har holdt sig borte. En Del Kysttrafik er der endnu, men meget reduceret. Kinesisk Tonnage ser man ikke noget til. Ogsaa Trafikken med de kinesiske Djunker er ophørt.

Last pr. Jernbane til Shanghai naar nu ikke mere frem, eller i alt Fald kun i forsvindende Mængder. Banerne er fuldt optaget af militære Transporter og bombarderes stadig.

Shanghai har selvfølgelig lidt et kolossalt Afbræk. Dette viser ogsaa den officielle Statistik. I Følge den faldt Værdien af Shanghais Import som følger:

I Juli	Doll. 77.615.249
I August	» 28.162.204
I September	» 7.319.714

Eksporten holdt sig bedre oppe:

I Juli	Doll. 52.890.654
I August	» 23.756.935
I September	» 27.932.447

Men selv disse Tal giver ikke noget virkeligt Billede af den Skade, Handelen har lidt under Fjendtlighederne. Som man ser, var Eksporten i September bedre end i August. Dette var en kunstig Udvikling frembragt ved, at Eksportørerne fik alle de Varer af Sted, de paa nogen Maade kunde faa ud fra deres Lagerhuse. Disse Lagerhuse er nu tømt, og ingen nye Eksportvarer kommer i Stedet. Derfor vil Eksporten uvægerligt falde til samme minimale Tal som Importen.

Nedgangen i Importen til Shanghai har ramt omtrent alle de Lande, der forsyner det kinesiske Marked. Men Japan har lidt mest, idet dets Handel er saa til sige forsvundet. I Juli Maaned havde Importen fra Japan til Shanghai en Værdi af over 11 Millioner kinesiske Dollars. I September Maaned var den ca. 39.000 — altsaa en Nedgang paa 99,6 pCt.

Det er vanskeligt at sige noget om den nærmeste Fremtid. Naar Kineserne nu næsten er drevet væk fra Shanghai, skulde det betyde, at Skibsfarten kunde optages paany og Eksport- og Importvarer paany afgaa mere uhindret. Imidlertid bevirker den Afspærring, som Kineserne har istandsat oppe ved Yangtze-floden, at Eksporten fra hele Yangtze-floden til Shanghai er standset, og de Smaa-aa, der er i Fart her, kan intet medføre af Betydning. Det er derfor ikke muligt at sige, at Udsigterne for Tiden er meget lyse.

REKORDJAGERIET OG SKIBSFARTEN

Ved »Normandie«s Erobring af Atlanterhavets blaa Baand udtalte M. de Malglaive som Repræsentant for det franske Selskab nogle Ord, der fortjener at understreges.

Han var selvfølgelig glad ved, at hans Selskab var i Besiddelse af Trofæen, men han maatte dog udtale, at det for enhver Reder langt mere maatte dreje sig om at skaffe den størst mulige Sikkerhed for Skib og Passagerer end at staa som Sejrherre med en Trofæ, der unægtelig altfor ofte ledte Tanken hen paa et Sportsvæddeløb. Det var helt andre Opgaver, den omsorgsfulde og vidtskuende Skibsreder maatte sætte sig. Paa lignende Maade har iøvrigt Præsidenten for Cunard Line, Sir Percy Bates udtalt sig, blot i stærkere Vendinger, idet han har betegnet Opnaelsen af den Art Ærespris »as a crowning act of vulgarity«, og opstillet som den første og højeste Opgave for Rederierhvervet at skabe Skibsfarten Sikkerhed og rolige Arbejdsforhold. Det samme Standpunkt indtages nu ogsaa fra lysk Side, og til Trods for alle Rygter om at Tyskerne skulde have til Hensigt at bygge Kæmpeskibe, der skulde dellage i dette Væddeløb om Atlanterhavets blaa Baand, kan det vist slaas fast, at man ikke i Tyskland nærer nogen Ønsker i saa Henseende. Det synes saaledes, som om der i alt Fald foreløbig vil indtræde en Standning i denne Kappelstrid — at naa den højeste Fart over Atlanten. Og det vil næppe være til Skade for Skibsfarten, der unægtelig har større Opgaver at varetage.

AMERIKAS HANDELSFLAADE OG DENS OPGAVER

U. S. A.'s Maritime Commission har udsendt en længere Redegørelse for Situationen indenfor den amerikanske Handelsflaade, og denne Beretning indeholder adskillige Punkter af Interesse.

Efter at have nævnt, at Skibsfarten er det ældste Erhverv i Amerika og angivet forskellige af dens Funktioner, hedder det, at en urentabel Handelsflaade bidrager til Skabelsen af Handelsbarrierer og derfor uvægerligt medvirker til en Formindskelse af den samlede Verdenshandel.

Der maa gøres det mest mulige for at raade Bod paa de Mangler og de Svagheder, der klæber ved Skibsfarterhvervet. Blandt de Problemer, Kommissionen har haft at tage Stilling til, var disse de vigtigste.

Skal Amerika konkurrere i den internationale Trafik?

Hvad forlanger U. S. A.?

Hvordan stiller Forholdene sig for de Handelsflaader, der faar Subsidiier?

Hvilken Politik bør U. S. A. følge?

Hvad vil det koste at holde en tilstrækkelig stor Handelsflaade, der er beskæftiget med Transport af fremmede Landes Varer?

De Argumenter, der anføres til Svar herpaa, kan sammenfattes i følgende:

1. Skibe undergivet vor egen Kontrol er nødvendige til en fortsat Levering af vore Varer, baade Eksport- og Importvarer.

2. Amerikanske Skibe beskytter vore Forretningsfolk mod overdrevne Fragter.

3. Amerikanske Skibe bestræber sig for at yde den bedst mulige Service til baade Eksportører og Importører.

4. Den hjemlige Konkurrence forhindrer discrimination overfor vore Varer paa fremmede Skibe.

Af disse Argumenter er det første det vigtigste. Den største Fordel, U. S. A.'s Udenrigshandel har af Besiddelsen af en hjemlig Handelsflaade, er, at den søger for, at der ikke sker nogen Afbrydelse i Leveringen og Transporten af Varerne. I over et halvt Aar-

hundrede, før Verdenskrigen, blev Størstedelen af Amerikas Import- som Eksportvarer transporteret med fremmede Skibe. Adskillige Gange blev U. S. A. udsat for, at en stor Del af de udenlandske Skibe, der besørgede denne Transport, ikke kunde udføre den. Som Forholdene er i Verden i Øjeblikket, vilde en saadan Situation meget let kunne tænkes, hvis ikke U. S. A. havde sin egen Handelsflaade af støtte sig til.

Af denne og mange andre Aarsager er det vigtigt, at U. S. A. har en Handelsflaade af Betydning i den internationale Skibsfart.

Forsvarerne for en stærk Handelsflaade-Politik betragter amerikanske Skibe som en Form for Beskyttelse mod overdrevne Fragter, baade i Fredstid og i Urotider. I Rapporten siges det, at man finder ringe Grund til at støtte dette Synspunkt. Fragterne i Almindelighed synes kun lidet paavirket af, at der oprettes amerikanske Linier, selvom der utvivlsomt kan noteres betydelige Besparelser for amerikanske Afskibere som Følge af de direkte Ruter.

Det hævdes ofte, at amerikanske Skibe søger at forbedre den Service, der kan ydes Eksportørerne og Importørerne. Rapporten anser dette for en Kendsgerning. Amerikanske Afskibere kræver, for at kunne konkurrere med Held, hurtig, direkte og paalidelig Tjeneste til deres oversøiske Markeder.

I Rapporten siges det endvidere, at man alvorligt har overvejet, om det ikke vilde være rigtigt, om den nuværende Handelsflaade, gennem et fornuftigt Fornyelses-Program, kunde imødekomme alle de Krav, der med Rette kunde stilles til den. Imidlertid er det heller ikke Meningen, at den nuværende Flaade skulde forringes væsentligt under dens øjeblikkelige Størrelse, selvom mange af de nye Skibe, der byggedes, havde større Hastighed, større Volumen o. s. v.

Det er blevet foreslaaet, at der skal oprettholdes en Pool paa 200 oplagte Skibe til mulig Brug

ved paakommende Tilfælde. Disse Skibe vilde være overordentlig værdifulde, hvis de fremmede Skibe, af en eller anden Grund, blev trukket bort fra Transporten af amerikanske Varer. Dette var Tilfældet i 1926, da engelske Skibe blev tvunget bort af en Kulstrejke. U. S. A.'s Shipping Board tog da 100 Skibe af de oplagte og satte dem ind i forskellige Farter, og — hævdes det — forøgede derigennem Landets Indtægter med adskillige Hundrede Millioner Dollars ved at transportere Varer, der ellers ikke kunde være blevet eksporteret. Kommissionen mener, at en saadan Skibs-Pool burde opretholdes og har gjort Skridt til at den nuværende oplagte Flaade forbliver urørt. Der er nu 113 Skibe i denne Flaade, og alle kan de betragtes som værende af en saadan Værdi, at de kan gøre Tjeneste af kommerciel eller militær Art, hvis det paa kræves. Disse Skibe vil man søge at bevare i en ubegrænset Periode for derigennem at have en Reserve af ly til.

Med Hensyn til det Forhold der bestaar mellem Handelsskibene og det nationale Forsvar har Kommissionen ogsaa udtalt sig. Den betragter det som nødvendigt at have en betydelig Handelsflaade som en Støtte for de væbnede Styrker. Kommissionen vil yderligere gøre alt, hvad den formaar for at forøge denne Hjælpeflaades Effektivitet. Kommissionen mener imidlertid ikke, at Udgifterne til militære Formaal bør tages fra Handelsmarinen undtagen i ganske specielle Tilfælde.

Nationen har Ret til at vide, hvad dens Penge bruges til. Det nationale Forsvar nødvendiggør en Forøgelse af Udgifter til Bygning af Skibe for Handelsflaaden og naturligvis ogsaa af Skibe, der ikke har udelukkende handelsmæssig Betydning. Og den mener, at de Penge, der ofres paa dette Felt, er godt givet ud.

(Fortsættes).

MEDDELELSER FRÅ DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Medtagelse af Pesetas eller andet Pengebeløb til Spanien

Danske Reders Retsværns Repræsentant i Sevilla oplyser, at ifølge Meddelelse fra Toldadministrationen i nævnte Havn vil alle udenlandske Skibe, der anløber Sevilla eller San Juan de Aznalfarache, blive undersøgt enten af en Officer fra Toldboden eller en Officer blandt Havne-Carabineros. Undersøgelsen vil ske en Time efter Skibets Ankomst; den paagældende Konsul vil blive varslet, men Undersøgelsen foretages, selvom Konsulen er bortrejst eller iøvrigt ikke kan være til Stede. I denne Forbindelse paaberaaber Toldadministratoren sig en Bestemmelse i den spanske Toldlov, hvorefter Toldvæsenet er berettiget til at foretage Undersøgelser af enhver Art, og specielt hvis man har et Skib eller nogen af de ombordværende mistænkt for at ville skjule noget, eller foretage sig noget, som ikke maatte være tilladt ifølge den paagældende Toldlovs Bestemmelse.

I Anledning af denne Meddelelse fra Toldadministrationen skriver Foreningens Repræsentant, at det bør tilraades Kaptajnerne ikke at medbringe flere Penge af nogen Slags end de nødvendige for Udbetaling af Hyrer og Proviant og andet under Skibets Ophold, og frem for alt ikke medtage store Pesetabeløb fra Udlandet til Dækning af Skibets Udgifter, ej heller store udenlandske Pengebeløb i Sedler, medmindre sidstnævnte opgives straks og paa Ansøgning bliver vekslet om i Pesetas gennem Statens Bank eller gennem Toldadministrationen.

Foreningen er ikke helt klar over Rækkevidden af Toldadministratorens Bekendtgørelse eller af Repræsentantens i Henhold dertil givne Raad, hvorfor man vil lade Spørgsmaalet undersøge nærmere, men for ikke unødigt at sinke Udsendelsen af Toldadministratorens Meddelelse har man ment det rigtigt straks at bringe denne til Kundskab i den Form, hvori man har modtaget Oplysningerne fra Sevilla.

Tysk Søhavn-Toldordning

Reichsministerialblatt Nr. 40/1937 indeholder en af Rigsfinansministeren under 3. ds. udstedt Seehafen-Zollordnung, der træder i Kraft den 1. Januar 1938, fra hvilket Tidspunkt de i 1888 udstedte Normalivbestemmelser for Havneregulativer og over 20 ældre Regulativer for enkelte tyske Havne og Omraader, hvilke ældre Regulativer paa

visse Punkter udviser ret betydelige indbyrdes Afvigelser, ophæves. Den nye Toldordning sammenfatter hele Sotoldretten, idet der i en speciel Del indeholdes de af de lokale Forhold nødvendiggjorte Særbestemmelser for de enkelte Havne. Ifølge sin § 1 gælder den nye Toldordning for Kystfarvandene i Nord- og Østersøen, for Søhavnene og alle fra Søen gennem tysk Rigsomraade til disse førende Indsejlinger og Søveje, forsaavidt ikke de særlige Toldordninger for Frizoner o. l. kommer til Anvendelse. Til Kystfarvandene henregnes ifølge § 2 Soterritoriet indtil 3 Sømil Afstand fra Ebbelinien af Kysten og de udenfor denne liggende Øer og Banker. I Bugter regnes Territoriet fra en lige Linie mellem Bugtens Kyster paa det Sted, hvor disse nærmest Bugtens Aabning ikke er fjernet over 10 Sømil fra hinanden.

Toldordningen indeholder bl. a. udførlige Regler om Skibes Anløb, Ind- og Udklarering, Lastning og Losning, Sikkerhedsforanstaltninger, Fart under Toldflag etc. Til Toldordningen er føjet en Fortegnelse over tyske Grænsetoldsteder, Sotoldhavne, Toldveje og Anmeldelsesposter samt Formularer for Anmeldelsesblanketter, Klareringsattester etc.

Isbrydergebyrer i Stettin og Swinemünde

Isbrydergebyrer fra Stettin og Swinemünde vil igen blive opkrævet fra 15. December til 15. Marts 1938. Sandsynligvis vil de blive de samme som i Fjor, nemlig Rm. 0,03 pr. Netto Kbm. for al Tonnage op til 10.000 Netto Kbm. For Tonnage over 10.000 Netto Kbm. vil Satserne være Rm. 0,03 pr. Netto Kbm. for de første 10.000 Netto Kbm. og Rm. 0,02 pr. Netto Kbm. for den overskydende Tonnage, betalbar for baade Ind- og Udgaende.

De franske Klareringsgebyrer

De franske Klareringsgebyrer er ved Dekret af 18. November med samtidig Ikrafttræden blevet forhøjet med 75 pCt. paa Grund af Francens Fald og de forøgede Leveomkostninger.

Den svenske Isbrydningstjeneste

Ledelsen af den svenske Isbrydningstjeneste har udsendt Redegørelse for Tilrettelægningen af Isbrydnings-Assistanzen i den kommende Vinter. Det hedder deri, at som Hovedregel for Statens Isbrydningstjeneste ved samtlige Krav

om Hjælp gælder — bortset fra Skibe i Havsnød — at Skibe paa Vestkysten først vil blive hjulpet. Dernæst Søfartsforbindelserne mod Kontinentet og tilsidst Søfarten paa Nordlandet. Ved Anmodning om Hjælp fra Landets mellemste og sydlige Kyster gives Forholdsregler for hvert Tilfælde.

En særlig Overenskomst er indgaaet med Danmark om Isbrydningstjenesten i Sundet med tilgrænsende Farvande. Isbryderne »Ymer« og »Alle« skal være klar fra Midten af Oktober med Station i Stockholm.

Naar Isforholdene i de øvrige Farvande tillader det, gælder følgende Regler for Isbrydningstjenesten i de nordlandske Farvande: Naar der opstaar vanskelige Forhold for Søfarten, stationeres »Ymer« i disse Farvande. Det paaregnes at holde Farvandene til Luleå og omliggende Havne åbne til Begyndelsen af December. Det paaregnes at holde Isbrydningstjenesten i Virksomhed i Farvandet Syd for Luleå til og med Nordmalingsfjorden indtil Midten eller Slutningen af December.

I den derpaa følgende Tid indtil Slutningen af Marts henlægges Isbrydningstjenesten til den øvrige Del af den botniske Bugt, i den nordlige Del som Regel højst til Slutningen af Februar. I Tiden fra Midten af Februar til Slutningen af Marts vil Isbrydningstjenesten være afhængig af Forholdene og kan eventuelt blive helt indstillet.

Fra Slutningen af Marts og April udføres Isbrydningstjenesten i Bottenhavet efter Drivisens Bevægelser og Kravene om Hjælp. I Bottenhavet paaregnes det at genoplyse Tjenesten i første Halvdel af Maj og at afslutte den med Udgangen af Maj eller i Begyndelsen af Juni.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen søsattes i Fredags et nyt Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 632, som bygges for Regning Compagnie Générale d'Armements Maritimes, Paris.

Skibet bygges til Bureau Veritas Klasse I Div. 3/3 1.1 + A. & C. P. R.M.C., »complete superstructure«, og er bestemt til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Det's Hoveddimensioner er følgende: 315' 0" × 45' 6" × 28' 10" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 2,225 Tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der udvikler ca. 3,700 IHK. Alt Dæksmaskineri og Kølemaskineri er elektrisk drevet.

Skibet bærer Navnet »Quercy«, og Afløbningen forløb i alle Maader smukt.

Engelsk Nybygning fra Odense Staalskibsværft

Fra Odense Staalskibsværft er søsat et 12,500 Tons Tankmotorskib til Rederiet Hunting & Son, Newcastle. Skibet er et enkeltskruet Tankskib og bygges til Lloyds højeste Klasse og har følgende Dimensioner: Længde overalt 490'—0", Længde mellem Perpendikulærer 470'—0", Brede paa Spant 61'—6", Dybde til øverste Dæk 34'—0". Maskinen, der placeres agter, leveres af Burmeister & Wain og bestaar af en 8-cylindret Dieselmotor, der er i Stand til at udvikle 5,680 IHK. Skibet bliver udstyret med dampdrevet Hjælpemaskineri, Dæks spil og Styremaskine etc.

Afløbningen, der forløb glat, overværedes af General Sir Felix Fordali Ready og Lady Ready, der døbte Skibet »Oilfield«, Skibsrederne P. L. og G. L. og W. H. Green fra Rederiet, Skibsreder A. P. Møller, Repræsentanter for Lloyds Register og Værftets Ledelse.

England og Franco's Blokade

Vedrørende Spørgsmaalet om General Franco's bebudede Blokade af de spanske Havne skriver »Daily Telegraph«, at den engelske Regering allerede har meddelt de nationalistiske spanske Flaademyndigheder i Palma, at den engelske Regering ikke kan anerkende nogen Ret for General Franco til at blokere de spanske Havne.

De engelske Flaademyndigheder har faaet Instruks om at konferere med den øverstkommanderende over den nationalistiske Flaade ved Mallorca Admiral, Moreno, om Blokadespørgsmaalet og herunder navnlig at erklære, at de udenlandske Magter ikke kan anerkende en Ret for nogen af de stridende, spanske Parter til at erklære Blokade. Endvidere skal de tilkendegive, at et Angreb paa udenlandske Handelsskibe ikke vil kunne taales, selv om der skulde være blevet indrømmet Rettigheder som krigsførende og uden Hensyn til, om et saadant Angreb foregaar i de spanske Territorialfarvande eller ikke.

Skibsfarten paa Montreal

I Følge Telegram fra Montreal afgik sidste Skib for i Aar fra denne Havn den 3. December, og Skibsfarten er dermed foreløbig ophørt.

Indkøb af Skibe fra Udlandet til Portugal

Ved Lovdekret Nr. 28,127 af 2. November er det nu blevet bestemt, at den portugisiske Marineminister efter at have indhentet Udtalelse fra Handelsmarinens Raad (Conselho superior da marinha mercante) kan tillade Køb og Registrering af Skibe, som er over 10 Aar gamle, saalænge den nuværende abnorme Situation paa Skibsmarkedet vedvarer.

I Motiverne til dette Lovdekret hedder det, at Hensigten med Dekretet af 1934 ikke er naaet — dette Dekret gik ud paa, at Skibe over 10 Aar gamle ikke kunde indkøbes fra Udlandet — mens Omkostningerne for Nybygninger i Mellemtiden er steget ekstraordinært helt op til 100 pCt. — hvorfor det er tvivlsomt, om det overhovedet er muligt at opnaa tilfredsstillende Udbytte for nye Skibes Vedkommende selv med de nuværende Fragter, idet Amortisationsomkostningerne er meget høje. Paa den anden Side, hedder det videre, er det nu vanskeligt at finde Skibe, som er til Salg, og de, som findes, kan kun faas til overdrevne Priser, særlig hvor det gælder Skibe, som kun er faa Aar gamle.

Frihavn i Galatz

Det rumænske Finansministerium arbejder med Planer om en Frihavn i Galatz. Den skal efter fremkomne Meddelelser omfatte ca. 200 Hektarer, som vil blive omgivet med Mure og bevogtet af Militær for at forhindre Smugling. I Frihavnen vil der blive oprettet Lagerhuse og Fabriker, eventuelt et Værft og Repræsentanter fra udenlandske Virksomheder skal allerede have sikret sig Arealer i Frihavnszonen.

Sydafrikas Støtte til de italienske Ruter

Det forlyder, at den Overenskomst, ifølge hvilken den sydafrikanske Unions Regering yder italienske Skibsfartslinier et Statstilskud paa 150,000 Lstr. aarligt, ikke vil blive forlænget, naar den udløber i 1939. Der skal inden dette Aars Udgang træffes en endelig Afgørelse.

Drukneulykke paa Færøerne

Nogle Passagerer forsøgte forleden at naa ind fra Postbaaden til Svina med en lille Færgebaad til Trods for et heftigt Uvejr, men Baaden sank, og Passagererne druknede. Tre af dem var hjemmehørende i Svina og en i Klaksvig.

Lysaker II contra A. P. Bernstorff

Ved Sø- og Handelsretten i København indbragtes i forrige Uge en større Erstatningssag, som Skibsreder Lorentzen, Lysaker II, Norge, har rejst mod D. F. D. S.

I Februar skete som nævnt en Kollision i Graadyb ved Esbjerg mellem det norske Rederis Damp »Lysaker« og D. F. D. S.'s Rutebaad »A. P. Bernstorff«. Kollisionen var saa voldsom, at den norske Damp sank. Den er dog senere hævet af Svitser. Det norske Rederi forlanger nu D. F. D. S. dømt til at betale for Skader paa »Lysaker«, idet det hævder, at Ansvaret for Kollisionen ligger hos den danske Rutedamp.

I Retten repræsenteres det norske Rederi af HRS. Gorrisen, medens HRS. Holten-Bechtolsheim møder for D. F. D. S. og nedlægger Paastand paa, at Selskabet frifindes, og at det norske Rederi dømmes til at betale 1432 Kr. for Skade paa »A. P. Bernstorff«.

Ny Erstatningssag om 400,000 Kr.

Forleden fremsattes der i Sø- og Handelsretten et nyt Erstatningskrav paa ca. 400,000 Kr. i Anledning af en Skibskollision. Denne Gang drejer det sig om den Kollision, der den 19. Marts fandt Sted ved Skagen mellem Damperen »Kirsta« af Nystad i Finland og Damperen »Dorthea« af Marstal. Det danske Skib sank, og det har ikke været muligt at bjerge Skibet. Dets Rederi kræver derfor den nævnte Erstatning.

Hjælp for nordjydske Fiskere

Nogle Repræsentanter for Skagens Fiskeriforening har haft forskellige Konferencer med Forsvarsminister Alsing Andersen, Marineministeriets Direktør, Admiral Rechnitzer og Lodsdirektør van der Hude. De nordjydske Fiskere ønsker, at der skal stilles et Fartøj til Raadighed for Lodsvesenet, Redningstjenesten og Isbrydervirksomheden omkring Grenen.

Ministeren lovede at tage Sagen under Overvejelse, og at der senere skal finde nye Forhandlinger Sted.

Motorgalease »Siri« faar ny Motor

Motorgaleasen »Siri« af Svendborg, der i nogen Tid har ligget ved Aalborg Skibsværft, har der faaet indsat en ny Motor fra Frederikshavns Motorfabrik paa 125 HK.; der blev i Gaar foretaget tilfredsstillende Prøvesejlads, og Skibet vil snart forlade Værftet.

»Siri«, der laster 180 Tons, er bygget 1920 i Kiel paa

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Kornmarkederne har været overordentlig stille i den forløbne Uge, men der er dog Tegn til, at den Inaktivitet, der nu i snart 6 Uger har præget Kornfarten, vil blive afløst af noget mere Liv. Kornmarkedet viser stigende Priser, og da der utvivlsomt er Anvendelse for store Mængder Korn i Europa, skulde Prisernes Stramning utvivlsomt kalde Køberne frem med det deraf følgende Resultat, at der ogsaa bliver mere at gøre for Tonnagen.

Hvad Raterne angaar, kan man ikke komme udenom den Kendsgerning, at disse i den forløbne Uge igen har tenderet i Befragternes Favør, og en nærmere Undersøgelse vil vise, at Fragtniveauet i Øjeblikket i Størstedelen af de ledende Trades praktisk talt ligger paa samme Niveau som i Slutningen af forrige Aar. Der blev den Gang betalt 25/6d. fra Plate, i Øjeblikket ligger Raten som bekendt paa 25/-. Dalny sluttedes den Gang til 35/-, sidste Slutning i Aar blev gjort til nøjagtig samme Rate. Sydaustralien/U.K. for Sækkegods betalte sidste Aar 39/-, Raten i Dag ligger omkring 37/6d. Paa den anden Side betalles der sidste Aar kun 2/9d. fra Montreal til p.p. U.K., hvorimod der i Aar sidst er betalt 4/3d., altsaa for dette Markeds Vedkommende et ganske antageligt Tillæg.

Hvad kurante Noteringer angaar, er der ikke meget Nyt at fortælle. Som nævnt overfor har Kornmarkederne kun været svagt repræsenterede. River Plate har taget enkelte Baade til 25/- for Januar til April Lastning. Der er en Del Efterspørgsel for let Korn fra Plate til saavel Continentet som U.K., men Størstedelen af de i Plate disponible Dampere kan langt fra give den Kubik, som Befragterne forlanger, og disse Skibe maa derfor enten »cutte« Størrelsen, hvilket er forbudt i Følge Schedulebetingelserne, eller blive liggende. I Øjeblikket ligger der ca. 15 Baade, og der ventes yderligere at blive disponible i River Plate i indeværende Maaned ca. 25 Stk. flere. Tyskerne har ogsaa været i Markedet for Tonnage for Majs til Antwerpen/Hamburg Range, men da de hidtil har insisteret paa, at Fragten skal betales i Reichsmark i Stedet for, som Minimalrate-Skemaet betinger, i Sterling i London, er der hidtil ikke sluttet nogen Tonnage herfor, og det er mere end tvivlsomt, om det lykkes Tyskerne at gennemføre deres Betalingsbetingelser.

Af de øvrige Kornmarkeder har Gulven været det mest aktive. I Ugens Begyndelse sluttedes der til 3/3d. pr. qr., men paa Grund af Presset af Ballast-Tonnage fra denne Side, er Raten nu nede i 3/1½d., maaske kun 3/- pr. qr. Australien fik Tonnage til 2/6d. over Minimalraten. De øvrige Kornmarkeder har praktisk talt været livløse.

Stillingen paa de andre oversøiske Markeder har ikke været underkastet store Forandringer. Der har kun været ringe Forretning i Scrap fra Northern Range og Gulven. 3,000 Tonner fik 24/6d. til U.K. og 5,000 Tonner sluttedes til Italien til \$7.50, Basis Genoa, med de almindelige Tillæg for andre Havne. Der cirkulerer yderligere en Del Ordre for Scrap ud til Japan, og i Følge Meddelelse fra New York skal der være sluttet et Par Baade til omkring 24/- paa f.i.o. Basis under Forudsætning af, at Køberne opnaar japansk Indførselstilladelse. En Række lignende Ordre noteres paa samme Betingelser, men Rederne

synes i det store hele ikke at interessere sig for saadan Forretning under disse Forudsætninger.

Sukker fra Cuba har betalt 20/- for stor Tonnage til U.K., hvilket kan gentages for Januar Lastning. Nordpacific-Markedet viser kun ringe Interesse for Tonnage. British Columbia/U.K. er nu nede i 31/6d., men der er ikke mange Ordre. Der er en Smule mere Efterspørgsel fra Pacifickysten til Australien. Raten ligger omkring £7,500 for 430,000 Kubikfod Baad. Til Østen har der været flere Efterspørgsler, men hidtil har disse ikke resulteret i Forretning. Østens Markeder har været uden særlig fremtrædende Træk. Bøner fra Dalny sluttedes i Ugens Begyndelse til 38/6d., men i Tirsdags akcepterede en britisk Baad 35/-. Sukker fra Philippinerne/U.S.N.H. sluttedes sidst til \$9.50. Befragterne antyder nu kun \$9.25. Ris fra Saigon til Frankrig betalles i Ugens Begyndelse med 39/- for December Tonnage. Endvidere sluttedes der Ris Saigon/Shanghai til 14/6d., men disse Rater kan ikke gentages i Dag, i hvert Fald ikke for franske Havnes Vedkommende. For saadanne Destinationer indikeres kun 36/-, men det menes, at man ved Forhandling kan opnaa noget mere.

De indiske Markeder har været rolige. Korn fra Madraskysten indikerer 35/- og der er sluttet Tonnage for Eris fra Colachel til U.S.N.H. til 30/-. Ris fra Burma noteres i omkring 32/6d. til Hull og 35/- til U.K.

I de europæiske Farvande er Forholdene ikke særlig tilfredsstillende. De udgaende Markeder ligger svagere. Kun Wales Buenos Aires sluttedes til den lave Rate af 9/-, og til Port Said ligger Raten kun omkring 7/-. Kul Wales/København sluttedes til 6/-, og fra Østkysten af England betales 6,3d. for 2,500 Tonner til Vejle.

Sortehavet er livløst, og Middelhavsraaterne ligger afgjort svagere. Alexandria/Hull betalles med 16/6d., men i denne Trade har der ogsaa fundet Nedgang i Raten Sted, og i Øjeblikket kan man næppe faa mere end 15/-, Basis Hull Losning, med 2/- ekstra for London. Huelva betalte 11/6d. til Belgien og Bona/Rotterdam fik Tonnage til 8/10½d.

Trælastmarkederne er i Realiteten lukkede, selvom der nu og da kommer enkelte Ordre i Markedet fra den sydlige Østersø. De for disse Ladninger noterede Rater er dog ikke særlig tilfredsstillende, naar Aarsliden tages i Betragtning.

Paa Timecharter-Markedet har der ikke været meget Liv. Nitrat-Befragterne fra Chile har taget enkelte Baade til omkring 6/- med Levering Plate, Tilbagelevering U.K. Continent. I Transatlantisk Fart er sluttet 6,000 Tons Damper til \$2.50, og for 8,000 Tons Motor ydedes \$3 med Levering Canada, Tilbagelevering denne Side. Levering New York Tilbagelevering Sydafrika betalles med \$2 for Motorskib, og samme Rate er Befragterne villige til at betale for Motorskib Levering New York Tilbagelevering River Plate. Der cirkulerer stadig en Del Ordre for lang Periode Timecharter, bl. a. vil amerikanske Befragtere betale omkring \$1.50 for 12½ Knobs Baad for 3—4 Aar. For 13½ Mils Baad indikeres omkring 8/- for 2 Aar.

Fred. Krupps Værft under Navnet »Zeemeuw«, senere har den haft Navnet »Christian«, og da den for et Par Aar siden blev købt af Kaptajn S. E. Hansen i Kerteminde, fik den Navnet »Siri«.

Amerika sælger ud af de gamle Træskibe

Under Verdenskrigen blev der i Staterne bygget en Mængde store Skibe af Træ for Regeringens Regning. Disse Skibe har været oplagt i en anselig Aarrække, og nu har man

endelig besluttet sig til at skille sig af med dem. Det drejer sig om 140 Skibe, der gennemsnitlig er paa 8,000 Dødvægt Tons. Allerede er 22 Skibe solgt, deraf omtrent Halvdelen til britiske Ophugningsværfter, medens fire er solgt til græske Redere, og da disse Skibe antagelig vil blive brugt i Fragtfart, har Køberne forpligtet sig til ikke i 10 Aar at lade dem anløbe nogen amerikansk Havn. Resten af Skibene skal sandsynligvis ophugges paa amerikansk Værft.

Esbjerg-Kutter forlist

En ældre Fiskekutter »Vestjylland E. 250«, der førtes af Skipper J. C. Heide, Esbjerg, er forleden Morgen i Taage kollideret med en Bøje i Renden over Graadyb Barre paa Vej mod Fiskepladsen. Ved Sammenstødet blev Skibet læk; det fyldtes hurtigt med Vand og begyndte at synke. Det lykkedes imidlertid Skipperen at sætte Skibet paa Grund paa Søren Jessens Sand. Besætningen, 4 Mand, blev om Bord, til Svitzers Bjergningsdamper »Bjørn« senere paa Dagen ankom til Stedet.

Limfjordsbverne og Isbrydertjenesten

Da Søfartsministeriet vægrede sig ved at imødekomme Limfjordsbyernes Krav om en effektiv Isbrydertjeneste, har Handelsstandsforeningerne i en Række Limfjordsbver rettet en fornyet Henvendelse til Ministeriet. For Aalborgs Vedkommende anmodes om Stationering af en større Isbryder enten i Aalborg eller Frederikshavn.

Nykøbing M. Handelsstandsforening indskrænker sig til med Vægt at kræve en Isbryder stationeret i den vestlige Limfjord, medens der i Henvendelsen fra Løgstør er Forslag om, at denne By bliver Station for den vestlige Limfjords Isbrydermateriel. Sidstnævnte Forslag er anbefalet af den stedlige Sagkundskab ud fra den Betragtning, at Isvanskelighederne som Regel er størst umiddelbart Vest for Løgstør.

Skrider Staten til den tidligere omtalte Forbedring af »Valdemar«, vil der til Løsning af Isbryderspørgsmaalet i Løbet af de sidste fem Aar være anvendt en Sum, som stærkt nærmer sig Byggesummen for en ny Isbryder. En indenfjords Isbryders Virkefelt strækker sig fra Aalborg til Tybørn. Den maa derfor foruden at være i Besiddelse af kraftige Maskiner være bygget til at gøre Fart, men det højeste, »Valdemar« kan presses op til, er 7 Knob, hvilket ikke er stort mere, end Fjordens Motorsejlskibe løber.

Den største Majsldning

Den efter hvad man mener største Majsldning, der indtil nu er afgaaet fra Sydafrika, afgik nylig fra Cape Town med s.s. Frumenton, R. Chapman and Son, Newcastle. Lasten var paa 12,250 Tons. Den forrige Rekord havde det danske Motorskib »Peru«; den ligger et Par Aar tilbage.

»Tanja«

Rederiet J. Lauritzen har nu modtaget sin anden Nybygning »Tanja« af Frederiksstads Værfts specielle Type med Kedler paa Dæk. Begge Skibe, »Selma« og »Tanja«, er konstrueret og bygget med Rederiets Finlandsfart for Øje.

Natten til Fredag løb »Tanja« ind til Langeliniemolen og fortojede ved Sydenden. Om Formiddagen blev den smukke Damper præsenteret for en Række Indbudte.

»Tanja« er bygget efter Værftets Standardtype med Kedler paa Dæk. Der er to Fyr. Damperen er smukt og moderne udstyret, og man lægger særlig Mærke til de komfortable Beboelsesforhold, baade for Skibsofficerer og Mandskab. Der er Ekkoled og Radiopejler, og Radiostation med Kort- og Langbølgeapparater, saaledes at den saa at sige er i Stand til at række hele Jordkloden. Skibet er 265 Fod langt og 42 Fod bredt og er paa 2,500 Tons d.w. Totalkubikindholdet af Lastrummene er 177,400 Kubikfod Korn eller 163,800 Baller. Farten bliver omkring 12 Knob.

Om Eftermiddagen afsejlede »Tanja« til Kolka for at indlade Papirmasse til England, og senere skal den — ogsaa med Papirmasse — til Frankrig og Middelhavet. Skibet føres af Kaptajn Lorentz Jørgensen.

Generalforsamling i Danske Sejlskibsrederiets Protection Club

Danske Sejlskibsrederiets Protection Club har afholdt Generalforsamling paa Højskolehjemmet i Svendborg.

Formanden, Direktør P. M. Petersen bod velkommen. Til Dirigent valgtes Skibsreder Severin Andreasen.

Sekretæren, Landsretssagfører Elmquist aflagde Beretning. I Aaret 1936 havde der af Clubben været behandlet 35 Sager, hvoraf 23 var bleven helt eller delvis ordnet, 6 havde maattet opgives, medens Behandlingen fortsattes af 7.

Blandt Sager af større Betydning fremhævede Sekretæren navnlig »Nathalia«s Grundstødning i Kalix-Distriktet paa Grund af Uagtsomhed fra den svenske Statslods Side. Sagen var, som meddelt, vundet ved Hofretten; men Sveriges Højesteret havde frifundet Staten.

Endvidere omtalte Sekretæren Sagen om »Noah«s Indtagning af farlig Ladning i Wiborg. Denne Sag var bleven vundet baade ved Underrätten og Hofrätten i Wiborg, og Afasteren var bleven dømt til at betale 221.10 Pd. Strl. og Kr. 1008.62 i Omkostninger og 6800 Finmark i Procesomkostninger. Sagen var bleven appelleret til Finlands Højesteret af Afasteren; men denne havde senere opgivet Appel.

Sekretæren omtalte ogsaa den principielle Sag, som havde været ført vedrørende Købmændenes Pligt til at betale for

Antagelse af Mandskab til Udførelse af Arbejdet om Bord, naar Certepartiet indeholder Bestemmelse om Tilladelse til at losse ved eget Mandskab. Som bekendt var der bleven ført en Sag vedr. »Energie«, og Clubben havde faaet Ret saavel ved Aarhus Søret som Vestre Landsret i Kravet om, at Modtageren skal betale, naar Skibet ikke kan faa Lov til at losse paa Grund af den mellem Købmændene og Havnearbejderne i Danmark afsluttede Overenskomst om, at Bordarbejdet i Skibe paa over 200 Tons skal udføres af Mandskab fra Land.

Til Bestyrelsen genvalgtes Skibsreder Erik B. Kromann, Marstal. Til Revisor genvalgtes Skibsreder Severin Andreasen, Svendborg.

Generalforsamling i Fraternitas-Kompagniet

Fraternitas-Kompagniet afholdt forleden ordentlig Generalforsamling i Dampskibsrederiforeningens Lokaler under Ledelse af Højesteretssagfører Stein. Den korresponderende Reder, Skibsreder A. P. Møller aflagde den med Regnskabets udsendte Beretning, der tidligere har været offentliggjort, og knyttede hertil en Række Udtalelser.

Selskabet staar nu — udtalte den korresponderende Reder i Tilknnytning til Beretningen — overfor Afslutningen af sin Virksomhed, og for mig er det en vemodsfuld Følelse, at jeg ikke fik dens Formaal gennemført. Formaalet var at give den indadvendte danske Befolkning et Udsyn ved Oprettelsen af et Selskab for Hvalfangst.

Min norske Medarbejder, Disponent Anders Jahre, gik ind paa Synspunktet, idet han ansaa Fellet for at være stort nok, og Selskabets Dannelse blev Resultatet af vort Samarbejde. Vi kontraherede i England Verdens største Dieselmotoreri, men af pekuniære Grunde blev det nødvendigt at sælge Nybygningskontrakten, og ærgerrige Maal naaedes saaledes ikke.

Nu frygter jeg, det bliver første og sidste Forsøg paa at bringe Danmark ind i Hvalfangst.

Aalborgdamperen »Kjøbenhavn« kollideret

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Kjøbenhavn« har i Lørdags Morges paa Vej til København fra Aalborg været ude for en Kollision ved Lappegrunden. »Kjøbenhavn« var gaaet Øst om Fyrskibet og var lige Syd for dette, da en Damper der sejlede i samme Retning, men var gaaet Vest om Fyrskibet, løb sin Stavn op i »Kjøbenhavn«s Styrbordsside, hen mod Agterenden. Rutedamperen fik en Bule i Skibssiden og noget af Gelænderet revet af. Kollisionen var ikke saa kraftig, at den alarmerede Passagererne.

Fra »Kjøbenhavn« søgte man forgæves gennem Radioen Forbindelse med det ukendte Skib og fortsatte derefter til København. Senere ankom den anden Damper til Yderhavnen. Det viste sig at være den polske Damper »Poznan«, der var paa Rejse fra Göteborg til Danzig. Den havde faaet Stævnen beskadiget.

Stabelafløbning i Helsingør

I Torsdags Kl. 14 løb »Torm«s anden Nybygning af Stabelen fra Helsingør Skibsværft.

Skibet, hvis Søsætning forløb godt og reglementeret, blev døbt af Fru Direktør Schmiegelow og fik Navnet »Olga S.«. Iøvrigt overværede Stabelafløbningen af Rederiet Torms Bestyrelse og Direktion, Direktør Schmiegelow, Skibsreder Kraemer, Grosserer Bruun, Overretssagfører Winther, Godsejer Schmiegelow, Skibsrederne A. Kampen og A. Schmiegelow, Skibsinpektør Troest, Inspektorerne Overgaard og Hensch og Repræsentanter fra Bureau Veritas, hvori »Olga S.« faar Klasse i Modsætning til sine to Søsterskibe, som bygges til British Corporations højeste Klasse, samt endelig af Medlemmer af Helsingør Skibsværfts Bestyrelse og Direktion.

»Olga S.« vil være færdig til Aflevering om ca. 1½ Maaned.

Søsætning fra Nakskov Skibsværft

Fra Nakskov Skibsværft er søsat en Tanklægtter til Det Forenede Olie Kompagni. Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 146' 10½", Længde mellem Perpendikulærer 140' 0", Bredde paa Spant 23' 6", Dybde til Hoveddæk 12' 0", Lasteevne ca. 525 Tons d.w. Lægtteren er bygget til Germanischer Lloyd's højeste Klasse for stor Kystfart.

Nippon Yusen Kaisha

Det japanske Rederi, Nippon Yusen Kaisha, har paa sin halvaarlige Generalforsamling vedtaget at udbetale 6 pCt. Udbytte. Overskudet andrager 8,6 Millioner Yen, efter at der til Reserver er henlagt og til Afskrivning er anvendt ialt 5,3 Millioner Yen. Der overføres 2,8 Millioner Yen i ny Regning.

»Darling« slaaet til Vrag

Galcaasen »Darling« af Sønderborg, der sidst i forrige Maaned strandede paa Pols Rev, er nu slaaet fuldstændig til Vrag.

Lasten, der bestod af Jerntromler med Sirupsmelasse, er indbjerget til Sønderport. Vraget ligger ikke til Gene for Skibsfarten.

»Nordbornholm« ombygges

Østbornholmske Dampskibsselskab har nu vedtaget Ombygningen af Selskabets Damper »Nordbornholm«, der er bygget ved Frederikshavn Skibsværft i 1929. Det er ikke, som der tidligere har været Forlydende fremme om, Meningen at forlænge Damperen. Der skal indrettes Promenadedæk, og Kommandobro og Radiorum flyttes højere op. Endvidere vil der ske en delvis Lukning paa Siderne af Hoveddækket. Ligeledes indlægges koldt og varmt Vand i alle Kalytter, ligesom der skal foretages en Forbedring af Ventilationen.

Selskabet har indhentet Tilbud fra en Række Værfter og har nu overdraget Arbejdet ved Ombygningen til Burmeister & Wain. Det er Meningen, at »Nordbornholm« straks efter Nytaar skal afgaa til Værftet, og Ombygningen ventes at ville vare 6 Uger.

3m. Motorskib »Frem« kollideret

Til Skibsreder E. B. Kromann, Marstal, er der indløbet Telegram om, at et af hans Skibe, 3m. MS. »Frem«, er kollideret med en engelsk Trawler. »Frem« var paa Rejse til Middlesbrough og indkom med ret betydelig Skade til denne Havn.

»Tjaldur«s 250. Rejse

Færodamperen »Tjaldur« har nu tilendebragt sin 250. Rejse til Færøerne. Det smukke Skib, som i sin Tid blev bygget af Ø. K., købtes af Det færøske Dampskibsselskab i 1925. Dets første Fører var Kaptajn E. P. Larsen, der nu fører Ø. K.'s Motorskib »Chile«. »Tjaldur« føres nu af Kaptajn Erik Mohr, der i nogle Aar var 1. Styrmand om Bord. Han er meget populær blandt de Rejsende.

PERSONALIA

Dødsfald

Fhv. Skibsfører Jens Severin Sørensen, Thuro, er død, 77 Aar gammel.

Sørensen, der gik i Land for 11 Aar siden, har været Fører af Sejlskibene »Jensine« og »Kirstine«.

Jubilæum

Maskinmester A. E. Dam fejrede Fredag 25-Aarsdagen for sin Ansættelse i De Forenede Dampskibs-Selskab. Han begyndte som Maskinassistent i »Ficaria« og blev Undermaskinmester i 1915.

80 Aar

Tidligere Fører i Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, Kapl. A. Broms Pedersen fyldte 2. December 80 Aar. Kaptajn Brems Pedersen tog ved Nytaarstid 1919 sin Afsked, efter at have sejlet for Svitzer i 33 Aar. Brems Pedersen er bosiddende i Frederikshavn, hvor han de sidste 13 Aar af sin Tjeneste var stationeret som Fører af Bjærgningsdamperen »Viking«.

70 Aar

Konsul S. D. List i Kingston, Jamaica, fyldte 4. December 70 Aar.

List blev født paa Romø som Søn af en Skibsfører og rejste som Styrmand til Amerika, hvor han tog Kaptajns eksamen, og kom senere i Tjeneste hos United Fruit Company paa Jamaica. Først som Skibsinpektør, men ret hurtigt avancerede han til Direktør. Han har nu i en Aarrække været Leder af sit eget Selskab og er Ejer af betydelige Landstrækninger med Bananplantager og driver altsaa samtidig en omfattende Skibsfartsvirksomhed.



BUKH DIESEL MOTORER
4 TAKT
MED TRYKFORSTØVNING
MED TRYKOMLØBSSMØRING
HOVED- MOTORER 6 - 600 H. K. HJÆLPE- MOTORER
A/S MOTORFABRIKEN BUKH
TELF. 505 . KALUNDBORG . TELF. 506

POSITIONSLISTE PR. 8. DECEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg* ank. San Juan 4.12.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, afg. Sydney 22.11.
s.s. *Aarø* pass. Beachy Hd. 24.11. p. R. t. Casablanca.
s.s. *Aase* afg. Gravesend 3.12. til Tyne.
m.l. *Aase Mærsk* ank. Colombo 2.12.
s.s. *Absalon* afg. Port Talbot 19.11.
m.s. *African Reefer* pass. Cristobal 25.11.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Port Said 5.12. udg.
s.s. *Agnete* ank. Emden 25.11.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Haifa 26.11.
s.s. *Alabama* afg. Newcastle 25.11. til River Plate.
m.s. *Almena* afg. New York 18.11. til Azua.
s.s. *Alf* ank. Oslo 29.11.
s.s. *Alfa* ank. Stugsund 7.12.
s.s. *Algarve* afg. Algier 4.12. til Alexandria.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 23.11. hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Bueons 28.11. til Danmark.
m.s. *American Reefer* pass. Cristobal 6.12.
m.s. *Amerika*, Dahl, ank. San Francisco 30.11. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Las Palmas 20.11.
s.s. *Anna* pass. Gibraltar 3.12.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Panama 23.11.
m.s. *Annam*, Sejer-Christensen, pass. Gibraltar p. R. t. Port Said 5.13. udg.
s.s. *Anne* afg. Alexandria 21.11. til Jaffa.
m.s. *Argentina* afg. Bahia 6.12. til Madeira.
m.s. *Arizona* afg. Rio 25.11. til Teneriffe.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Verdon 3.12.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Antwerpen 26.11. til Baltimore.
m.s. *Asia*, Andersen, afg. Los Angeles til Hull 28.11. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Hull 6.12.
s.s. *Aslaug* afg. Immingham 25.11. til Alexandria.
m.s. *Asnæs* pass. Hollenau 28.11.
m.s. *Astoria*, Jensen, ank. New Westminster 2.12.
s.s. *Astra* ank. Gdynia 1.12.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Tyne 28.11. til Dakar.
m.s. *Australien Reefer* afg. Armuelles 28.11.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Bangkok 3.12. udg.
s.s. *Avance* pass. Helsingør 20.11. p. R. t. Riga.

B

s.s. *Belgien* ank. Danzig 29.11.
m.l. *Bente Mærsk* ank. Buenos Aires 1.12.
s.s. *Bergenhus* afg. Kbhvn. 7.12. til Stettin.
s.s. *Bertha* afg. Danzig 22.11.
s.s. *Bes* pass. Flushing 6.12.
s.s. *Betta* ank. Wiborg 6.12.

s.s. *Betty Mærsk* afg. Fredericia 27.11.
s.s. *Birgit*, Lisberg, forv. ank. Hull 7.12.
s.s. *Birgitte* afg. Port Williams 22.11. til London.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Glasgow 4.12. til Dakar.
s.s. *Bodil* ank. Paleniemi 7.12.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo til Penang 3.12. udg.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 5.12.
m.s. *Brasilian Reefer* afg. Portland 2.12.
s.s. *Brasilien* afg. Kbhvn. forv. 8.12. til Neufabrwasser.
s.s. *Britta* ank. Manchester 4.12.
s.s. *Broholm* afg. Bona 2.12. til Kbhvn.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Baltimore 1.12.
s.s. *Brynnild* ank. New York 6.12.

C

m.s. *California* afg. B. Aires 4.12. til Santos.
m.s. *Canada*, Borch, ank. Stockholm 5.12. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. København 8.12.
s.s. *Carmen* afg. London 6.12.
m.l. *Caroline Mærsk* afg. St. Thomas 20.11.
s.s. *Charkow* pass. Hollenau 6.12.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Port Said 20.11.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Manila til Hongkong 5.12. udg.
m.s. *Chilian Reefer* ank. København 7.12.
m.s. *Chr. Holm* i Dok North Shields.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Antwerpen 29.11.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Baltimore 30.11. til Malaga.
s.s. *Christiansborg* afg. Newport News 4.12.
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Melhil 6.12.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Bilbao 1.12. t. Middlesborough.
s.s. *Clara Clausen* ank. Lübeck 24.11.
m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Auckland 29.11.
s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Lisbon 27.11.
s.s. *Cyril*, Farup, forv. afg. Fedalah 7.12.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 7.12.
s.s. *Dagmar* afg. Leith 7.12.
s.s. *Dagmar Clausen* ank. Bremen 2.12.
s.s. *Dania*, Danholt, ank. Immingham 5.12.
m.s. *Danmark* afg. Aruba forv. ank. Avonmouth 12.12.
m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, afg. Sydney til Las Palmas 1.12. hjg.
s.s. *Delawar* afg. New Orleans 7.12. til Norfolk, Va.
s.s. *Douro* ank. Gdynia 6.12.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Barry 24.11. til Tampico.
s.s. *Ebro* afg. Kbhvn. 7.12. til Antwerpen.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7.12.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEW YORK.....	448,75	AMSTERDAM.....	250,00
BERLIN.....	180,85	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	15,40	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,30	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,05	PRAG.....	15,95
ROM.....	23,85	WARSAWA.....	85,50

s.s. *Edv. Nissen* pass. Las Palmas 28.11. p. R. t. Rotterdam.
s.s. *Effie Mærsk* afg. Bandholm 27.11.
s.s. *Egholm* ank. Liverpool 7.12.
m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 4.12.
m.s. *Eleonora Mærsk* ank. Corpus Christi 30.11.
s.s. *Elie*, Rasmussen, forv. afg. Huelva 7.12.
s.s. *Elisabeth* afg. Kotka 30.11.
s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Jaffa 20.11.
s.s. *Ellen* pass. Dunnet Hd. 22.11.
s.s. *Ellensborg* ank. Goole 7.12.
s.s. *Else* ank. Raumo 6.12.
s.s. *Emanuel*, Christensen, pass. Brunsbüttelkoog 4.12. p. R. t. Sharpness.
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Port Said 25.11.
m.t. *Emma Mærsk* afg. Las Piedras 4.11.
s.s. *England*, Stengade, ank. Aalborg 4.12.
s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Methil 5.12.
s.s. *Enighden*, Kristoffersen, ank. Antwerp 5.12.
s.s. *Erik Boye* afg. Rufisque 27.11.
s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Malmø 6.12.
s.s. *Erna* ank. Vlaardingen 5.12.
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. St. Thomas til London 27.11. hjg.
s.s. *Ester* pass. Brunsbüttel 5.12.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, forv. afg. Middlesbrough 7.12.
s.s. *Estrid* pass. Southend 27.11. p. R. t. Haifa.
m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. La Libertá til Los Angeles 5.12. udg.

F

m.s. *Fano* ank. Rendsburg 5.12.
s.s. *Finland* ank. Gdynia 1.12.
m.s. *Fionia*, Kolls, pass. Gibraltar p. R. t. Marseilles 3.12. udg.
s.s. *Flynderborg* afg. Huelva 4.12.
s.s. *Frankrig* ank. Gdynia 29.11.
s.s. *Fredensborg* ank. Hull 26.11.
s.s. *Frederiksborg* ank. Setubal 4.12.
s.s. *Freya* ank. Liepaja 22.11.
s.s. *Frida* pass. Cristobal 29.11.
s.s. *Frøde* ank. Kbhvn. 4.12.
s.s. *Fylla* ank. Trångsund 26.11.

G

s.s. *Garonne* afg. Antwerpen 3.12. til Kbhvn.
s.s. *Georgia* afg. New York 4.12. til Oslo.
s.s. *Gerd* ank. Alexandria 26.11.
s.s. *Gerda* ank. Rotterdam 7.12.
s.s. *Gerda Toft* ank. Onton, Spanien, 1.12.
m.s. *Gertrud Mærsk* afg. Port Said 27.11.
s.s. *Gorm* afg. New York 7.12. til Norfolk, Va.
s.s. *Grete* afg. Rio de Janeiro 4.12.
m.s. *Grete Mærsk* afg. Manila 26.11.
s.s. *Gudena* afg. Newport 1.12. til Vigo.
s.s. *Gudrun* pass. Dungeness 5.11. p. R. t. Beirut.
m.s. *Gudrun Mærsk* afg. Probolingó 16.11.
s.s. *Gunhild* pass. Spurn Hd. 27.11. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Antwerpen 23.11.
s.s. *Gustav Diedrichsen* ank. Shanghai 25.11.
s.s. *Gyda* pass. Gibraltar 24.11. p. R. t. Alexandria.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Antwerp 5.12.
s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 5.12. til Ghent.
s.s. *Halfdan* ank. Bordeaux 7.12.
s.s. *Hanne* afg. Aalborg 11.11. til Dundalk.
s.s. *Hans Broge* pass. Brunsbüttel 28.11.
s.s. *Hans*, From, afg. København 7.12. til Nørre Sundby.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Gibraltar 3.12. til Hamburg.
s.s. *Harald* i Dok i Frederikshavn siden 29.11.
s.s. *Harriet* pass. Bruntbüttel 6.12.
s.s. *Helene* pass. Hollenau 5.12.
s.s. *Helga* ank. New York 2.12.
m.s. *Henning Mærsk* ank. St. Thomas 1.12.
s.s. *Henry Tegner* pass. Kap Sagres 30.11.
m.s. *Herdís* afg. Buenos Aires 18.11. til Hull.
s.s. *Hertha Mærsk* afg. Gibraltar 26.11. til Nice.
s.s. *Hilde* ank. Flushing 1.12.
s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 29.11.
s.s. *Holland* afg. Danzig 2.12. til Kbhvn.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Kbhvn. 4.12.
s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Bordeaux 6.12.
s.s. *Inge Mærsk* ank. Lisbon 27.11.
s.s. *Ingeborg S.* pass. Skagen 29.11. vestg.
s.s. *Inger* ank. London 2.12.
s.s. *Inger Toft* afg. Huelva 11.12.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rotterdam 19.11.
s.s. *Ivan Kondrup*, Larsen, afg. Seaham 4.12. t. København.
s.s. *Ivar* afg. Gdynia 16.11. til Santos.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 6.12.
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Rouen 27.11.
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Hull 26.11. til Ghent.
m.t. *Jane Mærsk* pass. Ushant 24.11.
m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Dondrahead p. R. t. Port Said 29.11. hjg.
s.s. *Jenny* afg. Cardiff 30.11.
s.s. *Jenny* ank. Mogador 7.12.
s.s. *Jessie Mærsk* ank. Gdynia 29.11.
s.s. *Johanne* afg. Gdynia 6.12.
s.s. *Johannes Mærsk* afg. Safi 25.11.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 6.12.
s.s. *Jonna* pass. Cristobal 5.12.
s.s. *Juliane* ank. Huelva 24.11.
m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. La Palice til London 4.12. hjg.
s.s. *Jutta* pass. Brunsbüttel 6.12.
s.s. *Jytte* ank. Zeebrügge 1.12.
s.s. *Jøgersbosg* ank. Aalborg 4.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Brest 1.12.
s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Garston 24.11.
s.s. *Karen* pass. Dover 2.12. østg.
s.s. *Karen Toft* nnk. New Port 2.12.
s.s. *Karla* afg. See 7.12.
s.s. *Katholm* ank. Swansea 5.12.
m.t. *Katrine Mærsk* afg. Curacao 22.11.
s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Gibraltar 29.11.
s.s. *Kentucky* afg. Neufahrwasser 7.12. til Stugsund.
s.s. *Kirsten* ank. Hull 28.11.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Warrington 3.12. til Partington.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Dunston 2.12.
s.s. *Knud* ank. Garston 27.11.
s.s. *Knud Willemoes* ank. Esbjerg 2.12.
s.s. *Knut* pass. Kap Sagres 30.11.
s.s. *Kongea* afg. Flushing 1.12. til Gdynia.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Hanstholm p. R. t. Middlesbrough 4.12. udg.
s.s. *Lars Kruse* afg. Bordeaux 1.12.
s.s. *Laura* pass. Ushant 29.11.
s.s. *Leila* afg. New York 1.12.
m.s. *Leise Mærsk* ank. Sydney C.B. 19.11.
s.s. *Lica Mærsk* ank. Liverpool 1.12.
s.s. *Lilian* afg. Wiborg 5.12.
s.s. *Lily* ank. Liverpool 30.11.
s.s. *Lilleborg* ank. London 2.12.
s.s. *Linda* ank. London 7.12.
s.s. *London*, Hansen, ank. Porsgrunn 6.12.
s.s. *Lotte* pass. Skagen 6.11.
m.s. *Louisiana* afg. Bergen 6.12. til Göteborg forv. ank. Göteborg 8.12.
m.s. *Lundby*, Lund, afg. Port Sudan 1.12. til Sobang.
s.s. *Lynæs* pass. Lands End 8.12.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 26.11.
s.s. *Magnus* ank. Havre 5.12.
m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Kobe til Hongkong 4.12. hjg.
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Antwerp 5.12.
m.s. *Marchen Mærsk* ank. Yokohama 23.11.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Las Palmas 30.11. t. Bromborough.
s.s. *Margrete* ank. Casablanca 23.11.
s.s. *Margrethe* ank. London 7.12.
s.s. *Marianne* afg. Wiborg 29.11. til Leningrad.
m.t. *Marie Mærsk* ank. Beaumont 27.11.
s.s. *Marie Toft* pass. Cape Finisterre 2.12. p. R. t. Ardrossan.
s.s. *Maja* ank. Wiborg 7.12.
s.s. *Marna* ank. Valparaiso 4.12.
m.s. *Marocco* ank. Catania 7.12.
s.s. *Martin Carl*, Bastrup, afg. Sheet Harbour 4.12.
s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Cape Cavoiro 29.11.
s.s. *Marz* afg. Trångsund 30.11.
s.s. *Maryland* ank. B. Aires 4.12.
s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Swansea 18.11. til Halifax.
m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Colombo til Aden 1.12. hjg.
s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 1.12.
s.s. *Mette* pass. Ushant 26.10.
s.s. *Michael Jebsen* afg. Saigon 2.12. til Shanghai.
s.s. *Minsk* afg. Casablanca 6.12. til Tanger.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver



INDENBORDS

UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Danzig 6.12. til St.Nazaire.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Leningrad 26.11.
 s.s. *Najaden* ank. Wiborg 6.12.
 s.s. *Nancy* ank. København 5.12.
 s.s. *Nerma* afg. Bona 7.12.
 s.s. *Nevada* ank. Kbhvn. 7.12.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Manchester 27.11.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Hongkong 25.11. til Manila.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Shields 2.12.
 s.s. *Niobe* ank. Goole 7.12.
 s.s. *Norco* afg. Methil 23.11. til Flensburg.
 m.s. *Nordbo* ank. Suez 25.11.
 s.s. *Nordborg* afg. Hartlepool 4.12.
 s.s. *Nordby* ank. Kbhvn. 26.11.
 m.s. *Norden* afg. Dairen 25.11. til New York.
 m.s. *Nordfarer* ank. New York 20.11.
 m.s. *Nordhavet* pass. Ushant 26.11. til Havre.
 m.s. *Nordkap* ank. New York 23.11.
 m.s. *Nordhval* ank. Calcutta 13.11.
 s.s. *Nordlys* afg. Eastham 2.12. til Antwerpen.
 m.s. *Nordpol* afg. Buenos Aires 14.11.

O

s.s. *Odin* ank. Goteborg 7.12.
 s.s. *Olaf* pass. Hanslholm 7.12.
 s.s. *Olga* ank. Danzig 28.11.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Nørresundby 2.12.
 m.s. *Olympia*, Lorentzen, forv. ank. New York 6.12.
 m.s. *Oregon* afg. Nakskov 9.11. til River Plate (Rosario).
 s.s. *Orion* pass. Pentland Firth 30.11.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Bilbao 30.11.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Burntisland 1.12.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Bathurst 30.11. til Rotterdam.
 s.s. *P. N. Damm* afg. N. Waterweg 1.12. til Havann.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, pass. Malta p. R. t. Port Said 3.12. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Rouen 2.12.
 s.s. *Paula* ank. New York 29.11.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Sydney til Las Palmas 25.11. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Yokohama 12.11.
 s.s. *Polly* pass. Hirtshals 23.11.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Leningrad 23.11.

R

s.s. *Randa* afg. London 7.12.
 s.s. *Riga* ank. Ghent 4.12.
 s.s. *Rigmor* afg. Lorient 1.12 til Cardiff.
 s.s. *Rikke* afg. Ghent 24.11. til Canada.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 6.12.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Skagen 26.11.
 s.s. *Robert* pass. Gibraltar 27.11.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. New York 24.11. til Antwerpen.
 s.s. *Rosenborg* ank. Newport Mon 5.12.

S

s.s. *Saga* ank. Oslo 2.12.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. South Nelson 21.11.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Amsterdam 17.11.
 s.s. *Scandia*, Lorentzen, ank. Bandholm 4.12.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Hartlepool 6.12.
 s.s. *Seine* ank. Antwerpen 24.11.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Tyne 5.12.
 s.s. *Selma* pass. Gibraltar 6.12.
 s.s. *Sessa* pass. Cristobal 7.12.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs, pass. Cape de Verde til Liverpool 30.11. hjg.
 s.s. *Signe* ank. Tees 27.11.
 s.s. *Sigrid* pass. St. Catherine Pt. 2.12. østg.

s.s. *Sigrun* ank. Kbhvn. 3.12.
 s.s. *Silkeborg* pass. Kopervik 5.12.
 s.s. *Skagen* pass. Gdynia 6.12.
 s.s. *Skagerak* pass. Zeebrügge 29.10.
 s.s. *Skandia* ligger i Farley.
 s.s. *Skjold* ank. Riga 6.12.
 s.s. *Skodsborg* ank. Kbhvn. 30.11.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 7.12. til Gdynia og Danzig.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Setubal 30.11.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Lorient 23.11. til Bordeaux.
 s.s. *Sophie* ank. Nordmaling 26.11.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 7.12. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Bordeaux 2.12.
 s.s. *Stella* pass. Ølandsrev 7.12.
 m.s. *Stensby*, Eggert, pass. Panama 29.11. p. R. t. Grangemouth.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Melbourne 7.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Windau 30.11.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Bayonne 19.11.
 s.s. *Svanhild* afg. New York 27.11. til Oslo.
 s.s. *Svanholm* ank. Seaham Harbour 5.12.
 s.s. *Svava* ank. Kbhvn. 7.12.
 s.s. *Svend Pii* afg. Avonmouth 19.11.
 s.s. *Søborg* pass. Brunsbüttelkoog 4.12.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Aarhus 5.12.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Bunbury 20.11.
 s.s. *Tanja* ank. Kolka 7.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Sant Pedro 11.12.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Odense 7.12.
 s.s. *Tekla* pass. Skagen 30.11. vestg.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 6.12. til Baltimore.
 m.s. *Thyra S.* ank. London 2.12.
 s.s. *Tomsk* ank. Antwerpen 1.12.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Oslo 2.12. udg.
 s.s. *Tonny*, Schrøder, afg. Odense 7.12.
 s.s. *Tove* afg. Danzig 1.12. til Newport.
 s.s. *Tovelil*, Bang, Time-Charter, ank. Kingston (Jamaica) 3.12.
 s.s. *Transporter* pass. Skagen 1.12. sydg.
 e.s. *Trio*, Svane, afg. 7.12. til Lossiemouth.
 s.s. *Trondhjem* afg. Aalesund 7.12. nordover.
 s.s. *Tula* ank. Alexandria 7.12.
 m.s. *Tunis* afg. Algier 6.12. til Tunis.
 s.s. *Tureby*, Eriksen, afg. New York 4.12. til Rio, Santos. og Buenos Aires.

U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 6.12. til Manchester.
 s.s. *Ulla* ank. Buenos Aires 6.12.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Wilvorde 29.11.
 s.s. *Uranienborg* ank. Toecopilla 5.12.

V

s.s. *Valborg* afg. Casablanca 22.11.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Malmø 5.12.
 s.s. *Venus* afg. Swansea 26.11. til Lynn (Mess.)
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Liverpool 25.11.
 s.s. *Viborg* ank. Setubal 7.11.
 s.s. *Viola* afg. Zeebrügge 8.11. til Beirut,
 s.s. *Virginia* afg. Kbhvn. forv. 8.12. til Odense.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. ank. London 9.12.
 s.s. *With. Colding* pass. Gibraltar 2.12. østg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Riga 2.12. til Boston.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 6.12.

Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Kbhvn. 4.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weeberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

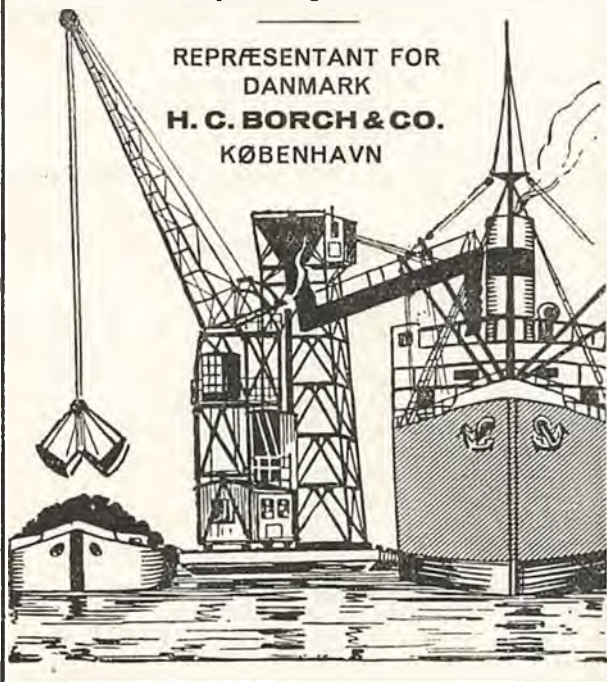
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klases Bunkerkul

fra egne Gruber:
 Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
 DANMARK

H. C. BORCH & CO.
 KØBENHAVN

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLIEØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
 BUDDINGEVEJ 480

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
 Patent Menje Graa Patenmalning til udenbords Brug

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

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
 Agents of regular lines

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

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

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.

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	Stovodorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsons	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amaliegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. WANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

lønrigt leveres alle Arter af:

- | | |
|---------------------------|-----------------|
| Skibshjælpemaskiner | Fødevandsfiltre |
| Kulsyre-Ildslukningsanlæg | Evaporatorer |
| Brandalarmeringsanlæg | Armatur |
| Oliefyringsanlæg | Pumper |
| Staalpropeller | Ventilatorer |
| Oliefiltre | etc. |
| Fødevandsforvarmere | |

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FREDER

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE
(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 08 464

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KJØGE

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN

Telefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

KORSØR

AARHUS

NØRRESUNDBY

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

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR. - ADR.
»BERGSMITHS«

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

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

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

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

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

BANDHOLM

SKIVE

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

FAABORG

SVENDBORG

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

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 609

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 51

TORSDAG 16. DECEMBER 1937

14. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DET SKANDINAVISKE REDERMØDE OG MØDET I LONDON

Som meddelt i sidste Uge samledes de skandinaviske Rederiforeningers Repræsentanter i Torsdags i København til et Møde, hvor den engelske Miniumsplan blev drøftet.

Fra Norge deltog Formanden for Norges Rederforbund Skibsreder Chr. Haaland, endvidere Næstformændene Skibsrederne Wm. Dahl-Hansen og Bjørn Hansen, Skibsrederne Fr. Oddfjell og Klaus Wiesehansen samt Direktør Klaveness.

Fra Sverige mødte Formanden, Skibsreder Gunnar Carlsson og Direktør Reuterskiöld samt Skibsreder H. Hogland.

Fra Danmark Formanden Skibsreder H. A. Hansen og Næstformanden Direktør I. A. Kørbing, Generalkonsul H. Gether, Skibsrederne Harhoff, Knud Lauritzen, T. O. Christensen, A. P. Møller, Sigval Bergesen d. y., E. Hahn-Petersen og Hans P. Carl samt Direktør Mægaard.

Paa Mødet drøftedes de skandinaviske Rederes Stilling til den engelske Plan, og paa Mødet den 17. i London vil man fra skandinavisk Side kunne regne med en Fællesoptræden.

Til Mødet i England er afrejst som Repræsentanter for de danske Redere Skibsreder A. P. Møller, T. C. Christensen og Chr. Harhoff.

FRAGTRATETALLENE OG UDSIGTERNE

Det danske Fragtratetal, beregnet af Det statistiske Departement, foreligger nu og er 176,2 for November mod 199,5 i Oktober, altsaa en Nedgang paa 23,3 Points, et Fald man ikke i mange Aar har set Mage til.

Tallet har det sidste Aar været

November 1936	138,9
December —	153,9
Januar 1937	156,3
Februar —	155,7
Marts —	162,5
April —	173,2
Maj —	186,4
Juni —	194,1
Juli —	198,3
August —	203,1
September —	207,7
Oktober —	199,5
November —	176,2

Ved Beregningen benyttes Aaret 1931 som Basisaar.

Imidlertid var 1931 et særligt daarligt Aar for Skibsfarten, og derfor bliver Billedet ikke rigtigt. Tager vi 1925 som et Basisaar, vilde det blive et langt korraktere Indtryk af Stillingen, man fik.

Med 1925 som Basisaar vilde man faa følgende Tal:

November 1936	121,7
December —	134,8
Januar 1937	137,0
Februar —	136,0
Marts —	142,0
April —	152,0
Maj —	163,0
Jun —	170,0
Juli —	174,0

August	178,0
September	182,0
Oktober	175,0
November —	154,4

Det vil med andre Ord sige, at der er Tale om en Stigning paa 50 pCt. Det vil — beregnet efter det første Tal — sige, at der er en Nedgang fra Septembertallet paa 207,7 til Novembertallet 176,2 paa ikke mindre end 31,5 Points. Det er dog Tal, der siger noget, og som de forskellige Kresse, der stadig fabler om Højkonjunkturer, har godt af at mærke sig.

Om Aarsagerne til det store Fald, der iøvrigt næppe er kommet overraskende indenfor Redernes Kresse, kan man vel nok først og fremmest sige, at det er en Reaktion ovenpaa den store, pludselige Fragtstigning i Sommer. Alle Markeder er daarligere, Nedgangen almindelig, og man kan ikke paapege bestemte Aarsager.

Der er dog ingen Grund til at tabe Hovedet i Anledning af dette nye Tal. Det er ligesom bedre end Fantasiatallene; det sætter Tingene paa Plads. Tiderne er stadig ikke daarlige for Skibsfarten, men man gør klogt i ikke at fantasere sig op i højere Luftlag, naar Talen er om Udsigterne for Skibsfartens Fremtid. Der er det klogere at holde sig ved Jorden. Og fra Skibsfartens Side kan det med Rette siges, at samtidig med, at Fragtratetallet falder, er der noget, der stadig stiger — og det er Udgifterne. Det kan blive alvorligt, hvis denne Udvikling fortsættes. Det gælder ikke blot de Krav, der stilles fra Myndighedernes Side, men ogsaa de Lønningskrav, der fra Mandskabets Side Gang paa Gang er blevet fremsat. Der skal nu igen optages Forhandlinger mellem Rederne og Besætningen om Lønningsforholdene, og der vil være Grund til i den Anledning at understrege, at Skibsfartens Forhold ikke er saa straalende, som man fra visse Sider forestiller sig. De tørre Tal — Fragtratetallet — siger det bedre end mange Ord. De danske Søfolk bør ogsaa huske paa, at i Sverige og Norge ligger Aftalerne fast med Hensyn til Lønningerne til 1939, mens vi her i Landet stadig maa have Drøftelser om dette Problem, og de norske og svenske Lønninger ligger endda lavere end de nugældende danske. Man maa forstaa, at alle Skibsfartens Udøvere er i samme Baad, og det nytter ikke, at man fra én Side spænder Kravene saa højt, at de ikke kan honoreres. Det vil gaa ud over Erhvervet i sin Helhed.

SKANDINAVIEN SOM EN HANDELSPOLITISK ENHED

Fra norsk Side er der blevet rejst et Spørgsmaal, der har vakt Opmærksomhed.

Spørgsmaalet gaar ud paa, om de nordiske Lande indenfor Oslo-Staternes Rammer skulde søge tilrettelagt en Ordning, hvorigennem de nordiske Lande overfor Udlandet kom til at optræde som en handelspolitisk Enhed, saaledes at alle de nordiske Landes Import fra og Eksport til dette Land blev opgjort som en Enhed — men fornøden inter-nordisk Fordeling af saa vel Import som Eksport, og derigennem saaledes, at de nordiske Lande som en saadan Enhed helt kunde udnytte de Eksportmuligheder, der var til vedkommende Land, mens ellers det enkelte af de nordiske Lande maaske kunde risikere, at vedkommende fremmede Land af Hensyn til sin Handelsbalance, sine valutamæssige Forhold eller lignende vilde

reducere det paagældende nordiske Lands Eksport mere eller mindre stærkt.

Tanken har vakt Opmærksomhed, — selv om man naturligvis ikke er blind for, at der ogsaa kan ligge visse Egoisme-Momenter bagved, — da Norge i de senere Aar ikke har været helt tilfreds med Udviklingen af den dansk-norske Samhandel.

For Aarets første 10 Maaneder har vi i Aar indført fra Norge for godt 30 Mill. Kr. mod i Fjor godt 36 Mill. Kr., men eksporteret for ca 66.2 Mill. Kr. mod i Fjor 40,5 Mill. Kr.

Der har flere Gange været talt om et nærmere økonomisk Samarbejde mellem Holland, Belgien og Luxembourg. Og den Mulighed kan derefter ikke afvises, at der kunde tænkes et tilsvarende nærmere økonomisk Samarbejde mellem de skandinaviske Deltagere i Oslo-Konferencerne.

Der skal holdes en Oslo-Konference i København i næste Maaned, og det vilde være naturligt, om Planen der blev diskuteret. Paa Forhaand kan den være sikker paa Sympati.

I Forbindelse hermed kan nævnes en Debat, der fandt Sted i Folketinget forleden om Oslo Konventionen.

I Maj Maaned i Aar undertegnede som bekendt i Haag Oslo-Magterne et Arrangement til Lettelse af Handelsforbindelsen mellem de paagældende syv Lande, der var udarbejdet paa Initiativ af den hollandske Statsminister, Dr. Colijn, og som betød en Genoptagelse og Videreførelse af det Samarbejde, der var tilsigtet ved Oslo-Konventionen af 1930, men som paa Grund af den indtrådte Verdenskrise aldrig rigtig kom i Gang.

Spørgsmaalet om Danmark Ratifikation af »Haag-Arrangementet« var forleden til Behandling i Folketinget, hvor Udenrigsminister Dr. Munch redegjorde for Aftalerens Indhold og oplyste, at Norge og Sverige havde ratificeret.

Ratifikationen blev anbefalet fra alle Sider — paa de Konservatives Vegne og Christmas Møller dog det Forbehold, at vor Tilslutning til Aftalerne ikke betød nogen Indskrænkning i vor Frihed til eventuelt at gaa over til andre Foranstaltninger end Valutacentralen, og dette ønskede man nærmere undersøgt i et Udvalg.

Udenrigsministeren bemærkede over for Christmas Møller, at hvis han med »andre Foranstaltninger« havde tænkt paa Told, var denne Fremgangsmaade ikke i Stand til at løse de handelspolitiske Problemer. For bortset fra, om den overhovedet var anvendelig var den uigennemførlig, da det efter vor Mestbegunstigelses-Aftale med en Række Lande var ganske umuligt at fastsætte forskellige Toldsatser for vore to store Aftagerlande, England og Tyskland.

Christmas Møller erkendte, at vi ikke kunde indføre forskellige Toldsatser for England og Tyskland, men man kunde foretage en Diffenterering af de forskellige Varer.

Pürschel forstod ikke, at vi ikke som en Række andre Lande skulde kunne gennemføre forskellige Toldsatser — og i øvrigt virkede Valutacentralen jo saaledes, at vi ikke stillede Landene ens. Naar man ikke fra konservativ Side havde udarbejdet Forslag herom, var det, fordi der hertil krævedes Specialister og hele Administrationens Medvirken. Regeringen burde lade Administrationen udarbejde et saadant Forslag.

Udenrigsministeren var enig i, at Ikke-Specialister ikke kunde udarbejde et saadant Forslag om forskellige Toldsatser — men Specialister kunde det heller ikke! Udenrigsministeren bekendt havde intel Land med Mestbegunstigelses-Aftale gennemført en saadan Told-Ordning over for deres Aftagerlande.

Ratifikations-Forslaget gik derefter i Udvalg.

Endelig har den nordiske Komité for Samarbejde i Arbejderbevægelsen afholdt Møder i København Lørdag og Søndag.

I Mødet deltog bl. a. Statsminister Per Albin Hansson og Socialminister Gustav Möller, Sverige, Socialminister Oscar Torp og Udenrigsminister Halvdan Koht, Norge, Socialminister K. A. Fagerholm, Finland, og Statsminister Stauning og Forsvarsminister Alsing Andersen, Danmark.

Til Behandling forelaa Spørgsmaalet om videre Udvikling af det økonomiske Samarbejde imellem Oslo-Staterne, særlig foranlediget ved den paa hollandsk Initiativ afholdte Konference. Der var Enighed om at man foreløbig udveksler Oplysninger og tilvejebringer en Rapport om Sagen, idet man ogsaa anbefaler den internationale faglige Organisation og den socialistiske Internationale at optage de handelspolitiske og økonomiske Spørgsmaal til videre Behandling.

BROER ALLE VEGNE

Det evindelige Brospørgsmaal beskæftiger Folk snart sagt over hele Danmark. Det er i Øjeblikket det store Spørgsmaal i Svendborg, paa Taasinge og Langeland, og man synes jo rigtignok, at det nærmer sig det komiske i en uhyggelig Grad, naar man hører, at Propagandaen for Brobygningen er startet under Devisen: »Rudkøbing landfast med Aarhus, Rom og Peking!« Den Ingeniør, der har skabt det Fyndord og prøver at faa en naiv Befolkning til at følge sig her, skulde tage at skamme sig. Den Slags er nemlig kun Pjank, men der hører som bekendt ikke meget til at hidse Folk op eller til blindt at faa dem til at følge et Slagord. Det har vi set Eksempler paa, hvor det drejede sig om større Ting end et Brobygningsarbejde i de senere Aar.

Mens man hidtil har haft Følelsen af, at Befolkningen rundt om i Landet temmelig raat slugte et hvilket som helst Broprojekt, der blev den forelagt, og uhyre let lader sig begeistre for dette nye Udslag af teknisk Snille, lader det dog til, at der nu er begyndt at hæve sig Røster rundt om i Landet mod alle disse nye Anlæg. Man ser saaledes, at der under Behandlingen af det nævnte Broprojekt fra Svendborg til de forskellige omliggende Øer i Svendborg Handelsforening kom mange Betæneligheder til Orde.

Skibsfarten har Gang paa Gang udtalt sin Betænelighed ved Projekter af denne Art, og Søfartsraadet udtalte saaledes i en Beretning i 1935, at Skibsfarten i Almindelighed maatte nære Betænelighed ved, at der uden meget tvingende Grunde blev bygget Broer over de Farvande, som blev benyttet til Gennemsejling, og at Bygning af de her omtalte Broer maatte anses for upaakrævet.

Paa lignende Maade protesterede Formanden for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Navigationsforstander L. Rasmussen, i en Artikel i 1934, idet han pegede paa, at Bygningen af Broerne var at fratage Skibsfarten en Værdi gennem en Forringelse af dens Færdseveje.

En kendt Svendborg-Borger, Fabrikant E. Halberg, forelagde Projektet, og hans Foredrag blev Grundlag for en Diskussion. Han sluttede med at sige: Det vilde maaske være naturligt, om man som Købmand straks gik ind for Broplanen ud fra den Betragtning, at det er Købmandens Interesse at faa lettest mulig Adgang til Byen, men jo mere og jo længere jeg er kommet ind i Sagen, jo større Betænelighed faar jeg. Det er en uhyre betænelig og vanskelig Opgave for Svendborg at sige Ja til Broen. Professor Engelund begynder sin Beregning ud fra et Beløb paa 12 Millioner Kr., men er nu klar over, at der maa regnes med 15 Millioner Kr. og med de store Krav til nye Gadeprojekter slaar dette Beløb heller ikke til. Min Stilling er derfor den, at jeg ser med største Betænelighed paa, at Broprojekterne fremmes.

Fabrikant Halbergs forsigtige Udtalelser fortjener at kendes i videre Kredse. Folk har simpelthen faaet Broer paa Hjernen. Men Danmark behøver ikke Bro mellem alle de 500 Øer, vi behøver næppe en eneste Bro flere end dem, vi i Øjeblikket har.

KONJUNKTURERNE

Det pludselige og voldsomme Konjunktur-Omslag i U. S. A. har spredt sine Virkninger over hele Verden. »Economist«s Indekstal for Raavarepriserne er i de sidste 4 Uger faldet 5½ pCt., og Fragtratetallet er dalet 3,6 pCt., med Tendens til yderligere Nedgang. Indekstallet for Industripapirer paa Londons Børs kom i sidste Uge ned paa 93,1 Point eller det laveste Niveau gennem de sidste 2½ Aar og ca. 25 pCt. lavere end Tallet ved Begyndelsen af 1937.

I England viser den almindelige Produktions Indeks kun en Nedgang paa ½ pCt. til 113 Points. og

det samme Tal var i Fjor 108, saaledes at Forholdene dog endnu skulde være bedre end for et Aar siden.

Meget vil, som Forholdene for Verdenskonjunkturerne tegner sig, være afhængigt af, hvilke yderligere Foranstaltninger Præsident Roosevelt vil foreslaa, og hvorledes disse vil kunne sprede sig fra U. S. A. til ogsaa andre Dele af Verden.

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCES MØDER

Som meddelt afholdt »Conferencen«s Forretningsudvalg i Lørdags Møde i København, og her drøftede man forskellige Sider af Baltwhite-Planen foruden en Række administrative Spørgsmaal.

Forslaget om en Minimumsrate i Jordnøddefarten, som er fremsat af et af Conferencens Medlemmer, vil næppe give Anledning til, at Conferencen udarbejder en ny officiel Plan, der svarer til Baltwhite-Planen. Derimod kan man vistnok gaa ud fra, at Conferencen vil yde Forslaget sin moralske Støtte, da den naturligvis er interesseret i, at der hersker sunde Forhold ogsaa paa dette Fragtmarked. Dagen forinden var iøvrigt Conferencens »Documentary Council« samlet til Møde i København til Drøftelse af forskellige aktuelle Problemer.

SKATTERNE

I Foraaret gennemførtes Loven om en overordentlig Indkomstskat til Staten gennem Udskrivning af Skat paa Merindkomst, eventuelt en Tillægsskat efter nærmere angivne Regler. Denne Skat blev bragt i Anvendelse straks fra Skatteaaret 1937—38, allsaa for Aktieselskabernes Vedkommende for de allerede for 1936 afsluttede Regnskaber, over hvis Fortjeneste der forud var disponeret.

Hvordan denne ublu Skatteudskrivning manifesterer sig, har man nu et uhyggeligt Eksempel paa: A/S Det forenede Bogserselskab har modtaget Aarets Skatte-regning inclusive de forskellige Tillæg, og efter dette stiller Forholdet sig saaledes:

I Fjor betalte Selskabet i Skat 13,170 Kroner. I 1937 bliver Beløbet over 50,000 Kr., eller en kontant Udbetaling paa henvend en Femtedel af Selskabets Aktiekapital.

Man er selvfølgelig her inde paa en Udvikling, der maa ende katastrofalt, hvis den ikke standses. Hvorledes skal det være muligt for Selskaberne at klare sig overfor saadanne Krav? Hvordan skal der blive Penge til Henlæggelser med de daarlige Tider for Øje, og hvor skal der komme Penge fra til Nybygninger?

Gang paa Gang har vi gjort opmærksom paa, at Skibsfarten, der nu stilles overfor stadig nye og stadig mere tyngende Skattekrav, ikke vil kunne klare sig, hvis denne kortsynede Politik fortsættes. Resultatet vil blive Arbejdsløshed, Oplægning af Skibe og — med Hensyn til Fremtiden — den største Usikkerhed, fordi man ikke evner at konsolidere de respektive Selskaber. Skattemyndighederne og Lovgivningsmagten gør klogt i at tage disse Forhold i Betragtning. Situationen er i Øjeblikket saaledes for Skibsfarten, at den ikke kan taale disse stadig stigende Skattekrav. Myndighederne undergraver Erhvervets Stilling, og Resultatet vil blive almindelig Tilbagegang, almindelig Forvirring og Usikkerhed — i Stedet for at man nu tog et tilbørligt Hensyn og lod Skibsfarten faa Ro til og Lejlighed til at skabe en absolut nødvendig Konsolidering indenfor de forskellige Selskaber i Betragtning af, at de saakaldte gode Tider — der er fulgt efter den lange Nedgangsperiode — ikke kan vare ved, og man maa regne med, at de daarlige Tider igen sætter ind. Da staar Skibsfarten hjælpeløs, ribbet for Reserver, prisgivet Tilfældighederne, og Resultatet vil uvægerligt blive, at mange Selskaber i saa Fald maa give op.

DEN AMERIKANSKE HANDELSFLAADE OG DENS OPGAVER

II

Amerika er efter Storbritannien det Land i Verden, der har den største Udenrigshandel. Den er omtrent 10 pCt. af Verdenshandelen. For at tjene denne Handel under amerikansk Flag kræves et Net af Skibslinier, der forbinder de amerikanske Havne med ca. 600 i næsten 120 fremmede Lande.

En betydelig Del af de økonomiske Overvejelser er gaaet ud paa at studere de forskellige Ruter for at hjælpe Kommissionen med at bestemme, hvor det var nødvendigt at skride til den størst mulige Udvikling.

Det viser sig, at Udenrigshandelen hovedsagelig omfatter 20 forskellige Omraader, som alle kan betjenes af Skibe under amerikansk Flag. En Plan, der kan yderligere udvides, angiver at følgende Ruter vilde dække Størsteparten af U. S. A.s Udenrigshandel.

1. Fra Havnene ved Atlanterhavet til Østkysten af Sydamerika.
2. Fra Gulfens Havne til Sydamerikas Østkyst.
3. Fra Nordatlantens Havne til Vestkysten af Sydamerika.
4. Fra Pacifickystens Havne til Vestkysten af Sydamerika.
5. Fra Pacifickystens Havne til Østkysten af Sydamerika.
6. Fra Nordatlantens Havne til Vestkysten af Afrika.
7. Fra Gulfens Havne til Vestafrika.
8. Fra Nordatlantens Havne til Syd- og Østafrika.
9. Fra Gulfens Havne til Syd- og Østafrika.
10. Fra Sydatlantens Havne til Storbritannien og Kontinentet.
11. Fra Gulfens Havne til Storbritannien og Kontinentet.
12. Fra Gulfens Havne til Philippinerne og Østen.
13. Fra Gulfens Havne til Middelhavet.
14. Fra Nordatlantens Havne til Middelhavet.
15. Fra Pacifickystens Havne til New Zealand og Australien via Hawaii og mellemliggende Øer.
16. Fra Pacifickysten til Philippinerne og Østen.
17. Fra Nordatlantens Havne til Storbritannien og Kontinentet.
18. Fra Pacifickystens Havne til Europa.
19. Fra Atlanterhavskystens Havne til New Zealand og Australien.
20. Fra Atlanterhavskystens Havne til Østen.
21. Fra Atlanterhavskystens Havne til Indien via Suez.
22. Fra Atlanterhavskystens Havne til Nordkysten af Sydamerika og Vestindien.
23. Fra Gulfens Havne til Vestindien og Nordkysten af Sydamerika.

Disse Studier er blevet foretaget af Ekspertler indenfor Marinekommissionens Stab med Hjælp fra Folk indenfor de forskellige Dampskibsselskaber. Arbejdet har staaet paa i 4 Maanedere og er ikke sluttet endnu.

Tramp-Skibsfarten. Kommissionen var blevet anmodet om at foretage visse Undersøgelser med Hensyn til Verdens-Trampskibsfarten og de mulige Fordele ved at forsøge at udvikle en særlig Tjeneste under amerikansk Flag. Disse Undersøgelser har imidlertid vist, at det vilde være uklogt for U. S. A. at gaa ind i Trampskibsfarten for Tiden. Et Forsøg paa at udvikle en Trampskibsfart under amerikansk Flag vilde være en Politik, der gik i baglæns Retning.

En Svaghed for den amerikanske Handelsflaade og en Svaghed, som det ikke ser ud til, at der i den nærmeste Fremtid raades Bod paa, er den Tøven, den private Kapital indtager overfor den.

Det er vanskeligt at faa denne private Kapital interesseret i Skibsfart, hvad der for øvrigt ikke er noget

særegent for Perioden nu eller for Amerika alene. Skibsfarten har i mange Aar været, hvad man i Amerika kalder et sygt Erhverv. Der er mange Svagheder at overvinde, mange Tab at dække, før den private Kapital igen i stor Stil interesserer sig for Erhvervet.

Et af de største Problemer, som Kommissionen staa overfor i Dag, er Mandskabsspørgsmaalet. Arbejdsforholdene indenfor den amerikanske Handelsflaade er fortvivlede og beklagelige. Med mindre der gøres noget alvorligt for at borteliminere de stadige Gnidninger og den fortsatte Propaganda, der drives fra utilfredse Elementers Side, med mindre selve Mandskabets Ydeevne sættes i Vejret, og med mindre de genindfører Orden og Disciplin paa de amerikanske Handelsskibe, vil alle Regeringens Bestræbelser paa at skabe en stærk amerikansk Handelsflaade være forgæves. En Handelsflaade, hvis Mandskab bestaar af Folk, der dels er utilfredse, dels ude af Stand til og uden Lyst til at bestille noget, er ingen Handelsflaade, men værre end slet ingen.

Arbejdsforholdene indenfor Skibsfarten har aldrig været gode, og Kommissionen har vanskeligt ved at finde en Vej frem.

Først undersøgte man, hvor mange Mand der var beskæftiget paa den statsstøttede Flaade. Der var nemlig ingen Tal tilgængelige. Det viste sig at være næsten 10.000 Mand paa de 155 Skibe, der nu faar Støtte.

Dernæst undersøgte Lønningerne og Forholdene. De amerikanske Sømænd bliver meget sjældent længe ad Gangen paa et Skib. De Undersøgelser for Folk, der havde gjort Tjeneste i op til 10—15 Aar, viste, at meget faa af dem blev paa et Skib mere end 4—6 Maaneder. Orden og Disciplin er nærmest forsvundet. Paa amerikanske Passagerskibe klager Passagererne over nærmest uforskammet Behandling fra Personals Side. Paa Fragtskibe o. s. v. er det næsten umuligt at holde Justits. Lønningerne ligger vel nok gennemgaaende højere end i de fleste andre Lande — i enkelte Tilfælde, men mange levede ogsaa under daarlige Forhold, fik 25 Dollars om Maaneden og elendig Mad og maatte arbejde mindst 12 Timer i Døgn.

Det skinner gennem Kommissionens Beretning, at de betragter det Menneskemateriale, Amerikas Skibsfart har at gøre med, som forraaet og lidet egnet til at udføre et virkelig effektivt Arbejde. Her maa ske væsentlige Forandringer, hvis det skal blive bedre.

Det tilføjes ogsaa, at Sikkerheden paa Søen er baseret paa Orden og Disciplin i mindst ligesaa høj

Grad som paa Skibets Udstyr. Mandskabet, sagde allerede Nelson, forholder sig til Udrustningen som 3 til 1.

Endelig understreger Beretningen, at ingen i Skibsfarten beskæftiget maa glemme, at Skibsfarten først og fremmest er et internationalt Erhverv. De Tab, som man lider indenfor Landets Grænser, i Landets Fabrikker o. s. v. som Følge af Arbejdervanskeligheder, kan opgøres senere, og dem kan man regne nærmere ud. Men ganske anderledes i Skibsfarten. Er det amerikanske Skibe i internationalt Fart, der er Vanskeligheder med — saa kan man straks regne med, at konkurrerende Skibe fra andre Lande ligger parat.

NORGES SØFART OG SPANIEN

I norske Blade er man fra forskellig Side gaaet stærkt ind for Genoptagelse af Sejladsen paa de af Franco besatte Havne. Det hedder saaledes:

I den senere Tid er Skibsfarten paa Franco-Spanien tiltaget i betydelig Grad, og et stort Antal udenlandske Skibe rapporteres at laste i de forskellige Havne, særlig er Malmtrafikken meget livlig.

Naar Skibsfarten paa Franco-Spanien har kunnet foretages saa betydeligt, skyldes det i første Række, at Skibsfarten dér kan arbejde under trygge Vilkaar, hvilket ogsaa fremgaar af, at Lloyds har nedsat Krigsassurancepræmierne til en Bagatel, nemlig til $\frac{1}{8}$ pCt. paa Franco-Spanien indenfor Gibraltar og 1 promille paa Franco-Spanien udenfor Gibraltar. Paa de røde spanske Havne derimod er Risikoen betydelig, da Miner er lagt udenfor alle disse Havne, og Havnene desuden udsættes for Angreb fra Flyvere og Lloyds noterer høje Krigsassurancepræmier for norske Skibe dér, for Tiden antagelig ca. 30 pCt. eller mere, altsaa helt prohibitivt, bortset fra at man ikke ønsker at udsætte Mandskab og Skib for saadan Fare.

Enkelte norske Rederier, f. Eks. Thv. Halvorsen, har hele Tiden opretholdt Farten paa Franco-Spanien, og Den norske Middelhavslinie har regelmæssige Anløb af disse Havne. Men norske Skibe arbejder under vanskeligere Forhold end flere af Konkurrenterne, da vi fremdeles mangler diplomatisk Forbindelse med Franco.

Det burde være indlysende for enhver, at da Fragtmarkedet nu er svækket og Fragterne betydeligt lavere end i Sommer, medens samtidig Konkurrencen skærpes paa alle Ledder, gælder det om hurtigst muligt at genvinde vor Skibsfarts gamle Position i Farten paa Spanien.

Samtidig har Franco udstedt en kategorisk Erklæring om, at han ikke vil tillade fremmede Skibe at anløbe de spanske Regeringshavne for at hente Appelsiner osv., men henviser til, at der er Appelsiner og anden Frugt nok af faa i de spanske Nationalisthavne, saaledes at Handelen med Spanien ikke behøver at generes.

MEDDELELSER FRA DANSK

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i November 1937

Ifølge foreliggende Meddelelse stiller Indklareringstillene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de forløbne 11 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i 1936, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	14,438	24,162,185	13,063	21,689,251
1936	12,583	20,948,205	11,441	18,639,088
Forskel ..	+ 1,855	+ 3,213,980	+ 1,622	+ 3,053,163
	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1937	17,065	18,146,617	11,293	18,770,487
1936	15,266	17,698,174	10,463	17,220,877
Forskel ..	+ 1,799	+ 448,443	+ 830	+ 1,549,620

I Tidsrummet Januar/November 1937 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 5,391,688 Tons og 2,918,754 Tons større end til Antwerpen.

Jernmalm fra Marokko

Der er nu begyndt en Jernmalmsport fra Marokko. Den første Last paa 6,500 Tons er den 25. November ble-

DAMPSKIBSREDERIFORENING

vet afsendt fra Casablanca med den italienske Baad »Vittorio-Veneto« for England for Regning »Société Marocaine des Mines de Sidi-Ahmar« gennem Skibsmæglerfirmaet Agence Maritime Nilsen i Casablanca.

Afsejlingen blev overværet af M. Normandin, Generaldirektør for offentlige Arbejder i Frankrig, og det er Meningen, at der i Fremtiden skal være 3 månedlige Afgange med Jernmalm fra Casablanca, sandsynligvis til England, Belgien og Tyskland.

Den danske Handelsflaade

Den 1. Januar 1937 bestod den danske Handelsflaade af ialt 2,072 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1,180,493 Tons, nemlig:

- 549 Dampskibe med 601,519 Tons.
- 222 Motorskibe med 511,203 Tons,
- 1275 Motorsejlskibe med 74,507 Tons og
- 26 Sejlskibe med 2264 Tons.

Efter Registreringen af de i første Halvdel af November Maaned stedfundne Ændringer i det danske Skibsregister bestaar den danske Handelsflaade den 16. November 1937 af ialt 2,063 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage af 1,184,329 Tons, nemlig:

- 523 Dampskibe med 569,471 Tons,
- 228 Motorskibe med 537,387 Tons,
- 1293 Motorsejlskibe med 76,090 Tons og
- 19 Sejlskibe med 1,380 Tons.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Heller ikke i den forløbne Uge er der store Nyheder at fortælle fra Fragtmarkedet. Det synes imidlertid, som om Niveauet er ved igen at blive stabiliseret, og det er tilsyneladende den almindelige Forventning, at vi igen vil se et fastere Marked, saa snart vi kommer paa den anden Side af Nytaar.

River Plate har været lidet aktivt. Der er sluttet maaske ialt 6 Baade i den forløbne Uge for Afskibning Januar til April til Minimalraten. Der ligger stadig ikke saa faa uslutede Baade i Plate, og for prompt Lastning er det ugørligt at opdrive nogen Forretning. Enkelte af de i Plate disponible Baade er gaaet til Australien i Ballast, og andre er sluttet paa Timecharter-Basis fra Chile til Europa.

Fra Australien er Efterspørgslen noget bedre. Efter at Befragterne en Overgang har været nede paa Minimumsraten, er de dog nu villige til at betale et Tilleg af 2/- maaske 2/6d. for Lastning Januar/Februar.

Fra Gulfen har Efterspørgslen efter Tonnage for Korn været ret livlig, og der sluttedes et Antal Baade til omkring 3/11/2d., Basis Antwerpen eller Rotterdam. Option U. K. til 3/4 1/2d. Fra St. John og Halifax noteres enkelte Ordre til Minimalraten, altsaa 2/9d., men hidtil har Rederne ikke interesseret sig herfor.

De øvrige oversøiske Markeder er desværre heller ikke meget aktive. Der cirkulerer stadig enkelte Ordre for Scrapjern fra Northern Range og Gulfen til U. K. Contient, men paa Grund af overvældende Tilbud af Tonnage tenderer Raterne nedefter, og man kan i Øjeblikket næppe faa mere end omkring 22/- Basis U. K.

Cuba har taget Liner Space til London til omkring 19/ à 19/6d., og en hel Last er sluttet til 19/-.

Pacifikkysten indikerer kun 29/- paa f.i.o. Basis til Europa. Der er enkelte Ordre paa Intercoast-Lumber til omkring \$12.50, og der søges ligeledes et Skib paa f.i.o. Basis fra British Columbia til Sydafrika, for hvilket antydes £14,000.— for en Baad. der kan give 450,000 Kubikfod Bale.

Østens Markeder er træge. Soyabønner indikerer 35/- for Januar/Februar, og samme Rate noteres for Ris fra Saigon til Frankrig. Rederne i sidstnævnte Marked holder imidlertid ud for noget mere, og Befragterne betaler antagelig ogsaa, naar det kommer til Stykket, 36/-. Ris fra Saigon til Shanghai er sluttet til 14/6d. Fra Philippinerne er der stadig Anven-

delse for Tonnage for Sukker til U. S. N. H., og der antydes herfor \$9.25. Iøvrigt sluttedes der 8,000 Tons Damper fra Philippinerne til Philadelphia til \$8.50 f.i.o. for Chromerts, hvilket ikke er nogen daarlig Forretning paa Dagens Marked.

De indiske Markeder har udvist større Aktivitet. Flere Baade blev sluttet fra Madraskysten til Middelhavet/U. K./Continent til 35/- for Januar/Februar Lastning, hvilket kan gentages. Endvidere noteres der Ris fra Burma saavel til Holland, for hvilken Destination Raten er 32/6d., som til U. K., for hvilket der antydes 33/9d.

Fra Sydafrika har der været en Smule mere Efterspørgsel efter Tonnage for Kul, og Durban/Bombay sluttedes til 9/-, og Durban/Port Sudan betalte 10/6d.

Paa de europæiske Markeder er Tendensen stadig utilfredsstillende. Sortehavet og Donau er praktisk talt blottet for Ordre. Det hjemgaaende Middelhavsmarked er uregelmæssigt, men Ratetendensen i det store hele nedadgaaende.

Ogsaa i Jordnøddefarten er Raten faldende. Passende Tonnage kan i Dag næppe faa over 31/- Saloum/Rotterdam.

Der slutes stadig enkelte Træladninger fra de endnu aabne Østersøhavne, men Raten er i det store hele ikke tilfredsstillende.

Udgaende Kulforretning ligger sløjt paa Grund af overvældende Udbud af Tonnage. Wales/Gibraltor betalte 7/-, Port Said 6/9d., Buenos Aires 9/-. Raten for Kul fra Østkysten til Danmark kan i Dag næppe anslaaes til at ligge over 5/9d. for 3,000 Tonnere med hurtig Losning.

Der cirkulerer forskellige Timecharter-Ordre, men denne Del af Fragtmarkedet ligger ganske naturligt ret stille for Tiden paa Grund af den svage Tendens, der gør sig gældende paa de aahne Markeder. Af de enkelte Slutninger, der har været gjort, skal nævnes 6,000 Tonner \$1.50 for 6 Maaneder. I Transatlantic-Traden sluttedes 8.20 Tonner til \$2.25, Levering Gulfen Tilbagelevering U. K., og 9,000 Tonner betaltes med \$2.—, Levering Philadelphia Tilbagelevering U. K. Der er stadig Befragtere ude efter Tonnage for længere Periode, men Rederne synes i Øjeblikket at være utilbøjelige til at interessere sig paa længere Sigt til de nuværende Rater.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indgaaede Skibe i Aarhus Havn i November
Maaned 1937

Danmark	382	76.820
Norge	6	7.322
Sverige	47	3.435
Finland	12	7.748
Rusland	2	2.710
Estland	3	1.868
Polen	4	2.300
Tyskland	60	4.366
England	3	4.288
Holland	12	3.613
Rumænien	1	2.296
Grækenland	1	2.789
Japan	1	5.219
Tilsammen	534	124.774
Heraf Rute fart	155	54.049

I ovenstaaende indgaar ikke Fisker-, Stenfisker- og Fragtfart inden for Tolddistriktet.

Forhandlingerne med Tyskland

I Begyndelsen af Januar skal de danske og tyske Regeringsudvalg, der er nedsat i Henhold til Overenskomsten, holde Møde i Berlin for i Enkeltheder at fastsætte

Størrelsen af den danske Eksport til Tyskland i første Kvartal 1938.

Det ventes, at der ved samme Lejlighed vil blive forhandlet om Enkelthederne i den dansk-tyske Turistoverenskomst for 1938.

Fra dansk Side forhandles i Øjeblikket med Turistforeningen og andre interesserede Organisationer for at fremskaffe Grundlaget fra dansk Side for de kommende Forhandlinger.

Faldet over Bord

MS. «Nordstjernen» af Marstal ankom forleden til Hernø-sund. Da Skibet var for indgaaende til Havnen, skete en trist Ulykke, idet den 18-aarige Jakob Sødermark fra Færøerne faldt over Bord og druknede.

Bureau Veritas Statistik

Bureau Veritas' Statistik for sidste Kvartal viser, at der i Kvartalets Lob er strøget 175 Skibe paa tilsammen 224,940 Tons af Registret.

Deraf var 162 Damp- og Motorskibe, som fordelte sig med 71 engelske, 25 franske, 7 norske, 7 spanske, 6 amerikanske, 6 tyske, 6 italienske, 6 japanske, 5 hollandske, 4 kinesiske, 3 danske, 3 græske, 2 estiske, 2 belgiske, 2 brasilianske, 2 russiske, 1 svensk og 1 portugisisk Skib.

Som Aarsag til Afmeldelsen til Registeret anføres 100 Skibe om ophugget, 24 strandede, 23 sank, 7 forliste ved Kollision, 4 brændte og 2 savnedes. Der var 1309 Havarier, heraf 371 Kollisioner, 339 med Maskinskade, 233 strandede, 140 skyldtes haardt Vejr. 132 havde Brand om Bord og 94 sprang læk.

»Georg Stage-Dreng«

En Kreds af tidligere Elever paa »Georg Stage« har paa et Møde i København vedtaget at danne en Forening under Navnet »Georg Stage-Dreng«. Foreningens Formaal er at samle alle, der har sejlet med »Georg Stage«, og holde Forbindelsen vedlige med de tidligere »Georg Stage«-Elever, der sejler eller har bosat sig i Udlandet. Naar Foreningen har vokset sig stærk nok til det, er det Meningen, at den skal kunne yde »Georg Stage«-Dreng, der ønsker at læse til Styrmand, Hjælp hertil.

Til Bestyrelse valgtes *T. Marstrand Dahl, N. Juul-Larsen, Tholander, J. Willadsen, M. Halberg og A. Hjuler*. Oplysninger om Medlemskab kan faas ved at skrive til Hr. *Albert Schwad*, Godthaabsvej 16, 1., København F. For at blive Medlem skal man have sejlet med »Georg Stage« og være fyldt 20 Aar.

Sangbog for den danske Sømand

I disse Dage er der paa Wilhelm Hansens Musik-Forlag udsendt en »Sangbog for den danske Sømand« med Sømandsviser fra Sejlskibenes Tid. Det er en broget Samling Viser, hvoraf nogle af dem tidligere har foreligget som Skillingsviser; ellers har de øvrige aldrig før været trykt. Bogen er dekoreret med Ankere og Hjerter, Fuldriggere og andre morsomme Tegninger, og alle Sangene er harmoniserede, saa de kan spilles for Klaver og Harmonikaspillere. Arne Ungermann har lavet Omslagstegningerne, og Forordet til Viserne er skrevet af Forfatteren Broby Johansen.

»Bom«s Likvidation

Akts. Rederiet »Bom« i Likvidation har holdt afsluttende Generalforsamling i Svendborg, hvor Regnskabet blev godkendt. Der udloddes herefter ialt 107 pCt. til Aktionærerne. Selskabets Damper »C. Bom« blev for nogen Tid siden solgt til et københavnsk Rederi.

»Leviathan« solgt til Ophugning

Den 48.900 Tons Liner »Leviathan« er solgt til Ophugning til et stort London-Firma for ca. 3,5 Mill. Kroner. Materialet skal bruges til den engelske Oprustning.

»Leviathan« vil om kort Tid afsejle til England for egen Damp, og den sidste Rejse vil saaledes foregaa under engelsk Flag. »Leviathan«, tidligere det tyske »Vaterland«, laa i New York ved Krigens Udbrud og forblev der indtil 1917, da den forte amerikanske Tropper til Europa. Den betalte sig ikke som regulær Liner, og de sidste tre Aar har den ligget og er rustet i New York.

Usædvanlig Redningsdaad paa Burmeister & Wains Skibsværft

Den 27-aarige Smed Cyril Mundeling udførte i Lørdags en enestaaende Redningsdaad paa Burmeister & Wains Skibsværft, idet han greb og fastholdt en Arbejdskammerat, den 50-aarige Maskinarbejder Carl Beckstrøm, som var styrtet ned og i fuld Fart var paa Vej ned mod Skibets Bund. Det skete paa den norske Nybygning »Høeg Silverstar«, der laa fortøjet ved Værftet paa Refshaleøen. Beckstrøm arbejdede øverst oppe ved en Luge, der var vaad og glat af Sneen, og pludselig gled han og styrtede ned gennem Lugen. Der er en halv Snes Meter ned til Bunden, og Beckstrøm vilde utvivlsomt være dræbt, hvis hans Fart ned mod Dybet ikke var blevet standset af Mundeling.

Mundeling blev straks hyldet af sine Kammerater, og senere af baade Direktøren og Værftets Folk i de forskellige Afdelinger. Siden var han ogsaa i Handelsministeriet, hvor Handelsminister Kjærboel overrakte ham et Guldur. Fra mange andre Sider er han blevet hyldet. Den smukke Redningsdaad fortjener ogsaa den allerstørste Paaskønnelse.

Frivagten

J. Lauritzens Rederi har udsendt et nyt og meget fyldigt Nummer af »Frivagten«, der foruden Oplysninger fra Rederiet og Værftet i Aalborg, bringer interessante Artikler, bl. a. »Praktiske Forbedringer og nye Fremskridt af Interesse for Navigeringen«. Endvidere bringer Bladet en Mængde glimrende Illustrationer.

Isdannelse i Randers Fjord

Marineministeriet meddeler Lørdag:

Ifølge Meddelelse fra Havnefogeden i Randers kan Afmærkningen paa Randers Fjord paa Grund af begyndende Isdannelse ikke forventes at være paa Plads.

Jul paa Havet 1937

Vikingens Julenummer »Jul paa Havet« er udkommet. Det er et ualmindelig smukt udstyret Hefte, der sikkert vil finde Vej til mange af Søens Folk. En smuk Omslagstegning af Oscar Knudsen indleder Heftet, der bl. a. bringer Bidrag af Knud Andersen, Axel Juel, H. Schøsler Petersen, Kay Larsen, Thomas Olesen Lokken o.m.a. Man beundrer de mange smukke Illustrationer af Vilh. Arnesen, Fr. Landt o. l., og der er et Væld af Oplysninger og gode Fortællinger. Mest levende af alle Bidrag er maaske Styrmand H. M. Sejers autentiske Beretning om en drøj Jul paa Soen.

»Kronprins Olav«

Der foretoges i Søndags teknisk Prøvetur med D.F.D.S.s nye smukke Oslobaad »Kronprins Olav«, der er bygget ved Helsingør Skibsværft. Der opnaedes herunder en Fart af 19½ Knob eller ½ Knob mere, end der er kontraheret om. Det nye Skib bliver altsaa Danmarks hurtigste, idet det nye »Aalborghus« — hvis Fart ellers hidtil har haft Rutebaads-Rekord — kun løber 17½ Knob. Paa Fredag foretages den officielle Prøvetur.

Skoleskibet »Fano«

ventes i Slutningen af Ugen til Marstal for Vinteroplægning. Som sidste Rejse for Jul er Skibet sluttet fra Oesternore med Last til Kastруп, og efter Udlosning her gaar Skoleskibet til Marstal, hvor Mandskabet vil blive afmønstreret, saa det kan fejre Julen hjemme.

Finska Ångfartygs Flaade forøges

Finska Ångfartygs A/B i Helsingfors har i det forløbne Aar udvidet sin Flaade med 7 Skibe, nemlig: Damperen »Allotar« bygget paa Helsingør Skibsværft. Af danske Skibe blev købt Damperen »Argus« af Korsør, nu »Ara«, og J. Lauritzens Damper »Nelly«, nu »Carona«; fra Sverige er købt Damperen »Dione«. Fra Norge købte man i Foraaret »San Mateo«, nu »Canopus«, og i disse Dage overtages den norske Damper »Laly«, der vil komme til at hedde »Taurus«. Alle disse indkøbte Skibe er paa ca. 2.500 Tons d.w. Endelig har Selskabet i Finland købt Damperen »Suomi«, der nu anvendes i Rutefarten Helsingfors-Tallinn.

Damperen rev Kulkranen ned

Da den engelske Damper »Bass« i Fredags skulde afsejle fra Aarhus, efter at den havde udlossen sin Lading og havde indtaget Bunkerul hos Aarhus Kul-Kompagni, kom Agterstævnen saa tæt ind til Bolværket, at den fik fat i Kulkranen, som maaske stod lidt for langt ud over Bolværket. Damperen slæbte Kranen ca. 30-40 m hen ad Kajen, men den blev staaende paa Hjulene.

Damperen havde baade Havnelods og Statslods om Bord.

Direktøren for Kulkompagniet mener, at Skaden paa Kranen andrager ½ Mill. Kr., idet den maa bygges fuldstændig om. Skibet maa deponere Beløbet, da der ellers vil blive gjort Arrest i Damperen.

Fiskeriberetning for 1936

Fiskeridirektoratet har udsendt sin Beretning for Aaret 1936.

Totaludbyttet af Saltvandsfiskeriet er for Aaret 1936 opgjort til ca. 86.833.000 kg til en Værdi af ca. 39.607.000 Kr., imod ca. 86.826.500 kg og 39.544.000 Kr. i 1935. Udbyttet i 1936 har saaledes saavel efter Vægt som Værdi været meget nær lige saa stort som i 1935, eller kun ca. 30.000 Kr. større.

I Forhold til 1935 gav:

Vestkyst- og Nordsøfiskeriet	+ 637.600 Kr.
Farvandene indenfor Skagen	÷ 750.000 -
Limfjorden	÷ 8.000 -
Ringkøbing og Nissum Fjorde	+ 184.000 -

Af Hovedfiskerierne viser Rødspætte- og Torskefangsten Nedgang efter Vægt, Aalefiskeriet efter Værdi.

Værdien af Østersfiskeriet er ikke medregnet i denne Statistik. Der er i Sæsonen 1936—37 indbragt og solgt ca. 0,4 Mill. Stkr. Østers imod ca. 1,2 Mill. Stkr. i 1935—36. Værdien af den Fisk, som forbruges af Fiskerne i deres Husholdninger og ombord i Fartøjerne, er heller ikke medregnet.

Fiskernes Antal er for 1936 opgjort til 19.261 imod 19.263 i 1935; Antallet af Erhvervsfiskere er dalet med 20. Ualmindelig voldsomme Uvejr i Efteraaret og Vinteren medførte Ulykke paa Ulykke med sørgelige Tab af Menneskeliv; Aaret 1936 vil derfor længe huskes som et af de tungeste i vort Fiskeris Historie. Ialt omkring 62 Fiskere i Aarets Løb, deraf fra Eshjerg alene 38 Mand, idet 6 Fartøjer forliste taltalt.

Den samlede Fiskeriflaade bestod mod Udgangen af 1936 af ca. 15.700 Fartøjer og Baade; heraf var 5 over 55 Br. Tons, 829 var mellem 15 og 55 og 2.260 mellem 5 og 15 Br. Tons; Resten var alle under 5 Br. Tons. Af Far

tøjerne var 6.590 Motorfartøjer. Den samlede Værdi af Fartøjsmateriellet er skønsmæssigt ansat til 37,5 Mill. Kr. Der udførtes ca. 49,7 Mill. kg ferske Fiskevarer til en Værdi af ca. 33,6 Mill. Kroner imod ca. 49,8 Mill. kg og 36,1 Mill. Kroner i 1935. Indførslen af Fiskevarer (efter Fradrag af Reexport) er vurderet til ca. 7,0 Mill. Kroner; ca. 3,6 Mill. Kroner heraf repræsenterer Værdien af tilført fersk Fisk, for største Delen landet af svenske Fiskere direkte fra Søen; af Fiskehermetik indførtes til Forbrug for ca. 0,8 Mill. Kroner. Fiskemel og Medicin. Tran 2,3 Mill. Kr.

Redningsdamperne har i Aarets Løb været tilkaldt til Assistance for Kystfiskerne 15 Gange, og der er ved disse Lejligheder ydet Hjælp til 2 Baadslag med 5 Mands Besætning; endvidere er der i 54 Tilfælde ydet Hjælp til Fiskefartøjer paa Grund af Motorhavari, Grundstodning. Isforhold o. lign., ligesom der er deltaget i Eftersøgning efter udeblevne Fiskerfartøjer.

»Kjøbenhavn«s Kollision med »Poznan«

I Sø- og Handelsretten afgaves forleden Søforklaring i Anledning af Sammenstødet, vi omtalte i sidste Uge, mellem D. F. D. S.s Rutebaad »Kjøbenhavn« og det polske Skib »Poznan«. Den polske Dampers var sejlet videre til Gdynia. Der forelaa ingen skriftlig Rapport fra dens Side, men Kaptajnen hævder ikke at have ændret Kurs.

»Kjøbenhavn«s Fører, Kaptajn *Pade*, der selv var paa Broen i Kollisionøjeblikket, forklarede, at han længe havde set den fremmede medgaaende Dampers retfor. Begge Skibe styrede ned paa Lappegrundens Fyrskib. Da »Kjøbenhavn«s Fart var ca. 14—15 Somil, medens Kaptajnen vil anslaa det andet Skibs Fart til 9—10 Somil, vandt »Kjøbenhavn« stærkt ind paa det andet Skib.

Da Kollisionen skete, var der ingen medgaaende Fartøjer, og af medgaaende observeredes kun »Vistula«, der var nogle Skibslængder forude, men ikke generede »Kjøbenhavn«s Passage af Fyrskibet. Der blev ikke givet Signal fra nogen af de to Skibe ved Passagen af Fyrskibet.

1. Styrmand *Lerhøj*, 3. Maskinmester *Ringby*, Rørgængerne, Matros *Jensen*, og Udkigsmanden, Letmatros *Høger*, forklarede i det hele overensstemmende med Kaptajnen, og der synes ingen Tvivl om Skyldsspørgsmaalet.

Sunket engelsk Dampers

Den britiske Dampers »Quarrington Court« kom i Havsnød i det Røde Hav og sank. Besætningen paa 35 Mand, der alle er Englændere, er blevet reddet af den italienske Dampers »Capitano A. Cecchi«.

PERSONALIA

Dødsfald

I Kalifornien er en kendt danskfødt Mand, tidligere Marine-Ingeniør *Jack Thomsen*, San Diego, død, 82 Aar gammel. Marine-Ingeniør *Jack Thomsen*, som i mange Aar havde beklædt en fremstaaende Stilling indenfor U. S. A.s Stillehavs-Marine som Ingeniør og Skibskonstruktør, stammede fra Svendborg, hvor Faderen var Skipper. *Jack Thomsen* var kun nogle og tyve Aar gammel, da han drog paa Langfart. Han kom senere til England, hvor han blev uddannet som Polytekniker, og rejste derfra til U. S. A. som Repræsentant for et engelsk Staalfirma. I nogle Aar opholdt han sig i Washington, hvor han ansattes som Konstruktor ved et af Marinens Skibsværfter ved Stillehavs-kysten. Samtidig virkede han som Ingeniør ved Marinen og har udført et fortjenstfuldt Arbejde indenfor Orlogstjandten.

Dødsfald

Tidligere Direktør for Burmeister & Wains Skibsbyggeri, Ingeniør *Einar Bondegaard*, er død, 55 Aar gammel.

Direktør *Bondegaard* var født i Svendborg. Han blev i 1900 Student fra Glasgow Universitet og cand. polyt. fra samme Lærestall i 1904. Gennem Størstedelen af sit Liv beskæftigede han sig med Skibsbygningskunsten, paa hvilket Omraade han var Ekspert. Efter i nogle Aar at have arbejdet paa Helsingør Skibsværft, rejste han alter til England, hvor han i 10 Aar var beskæftiget paa nogle af de største Maskin- og Skibsbyggerier. I 1916 vendte han tilbage her til Landet og blev Driftsbestyrer for B. & W.s Skibsbyggeri. I 1917 blev han Underdirektør, og fra 1919 til 1935 var han Direktør.

POSITIONSLISTE PR. 15. DECEMBER 1937

A

s.s. *Aalborg* afg. San Juan 9.12.
s.s. *Aarø*, Teilman-Thomsen, ank. Cardiff 13.12.
s.s. *Aarø*, pass. Beachy Head 24.11. p. R. t. Casablanca.
s.s. *Aase*, afg. Shields 8.12. til Drammen.
m.l. *Aase Mærsk* ank. Colombo 2.12.
s.s. *Absalon* afg. Port Talbot 19.11.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Aden 11.12. udg.
m.s. *African Reefer* ank. Marseille 15.12.
s.s. *Agnete* afg. Zeebrügge 29.11. til Alexandria.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Haifa 26.11.
s.s. *Alf* ank. Aalborg 5.12.
s.s. *Alfa* pass. Brunsbüttel 14.12.
s.s. *Alabama* afg. Newcastle 25.11. til River Plate.
s.s. *Algarve* afg. Alexandria 13.12. til Jaffa.
m.s. *Almena* afg. New York 2.12. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Penang til Colombo 15.12. hjg.
s.s. *Allsund*, Hansen, afg. Buenos Aires 28.11. til Frederikshavn via Dakar.
m.s. *American Reefer* afg. Puerto Arnuelles 7.12.
m.s. *Amerika*, Dahl, afg. Los Angeles til Panama 9.12. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Trinidad 7.12. til Las Palmas.
s.s. *Anna* afg. Gdynia 14.12.
m.s. *Annam*, Seier-Christensen, afg. Suez til Aden 14.12. udg.
m.s. *Anna Mærsk* afg. San Pedro 2.12.
s.s. *Anne* pass. Gibraltar 5.12. Clyde.
m.s. *Argentina* afg. Bahia 6.12. til Madeira.
m.s. *Arizona* afg. Madeira 13.12. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Verdon 3.12.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Baltimore 10.12.
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Panama 11.12. hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Hull 6.12.
s.s. *Aslaug* afg. Immingham 25.11. til Alexandria.
m.s. *Asnæs* pass. Hollenau 28.11.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Chemainus 9.12.
s.s. *Astra* ank. Antwerpen 8.12.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Las Palmas 8.12. p. R. t. Dakar.
m.s. *Australian Reefer* afg. Portland Ore 14.12.
m.s. *Australien*, Hansen, ank. Kobsichang 7.12.
s.s. *Avance* afg. Danzig 1.12. til Hartlepool.

B

s.s. *Belgien* afg. Ghent 8.12.
m.l. *Bente Mærsk* ank. Buenos Aires 1.12.
s.s. *Bergenshus* afg. Bergen 13.12. nordover.
s.s. *Bertha* ank. Blyth 5.12.

s.s. *Bes* pass. Hollenau 8.12.
s.s. *Betta* pass. Brunsbüttel 14.12.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Kbhvn. 30.11.
s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Aalborg 13.12.
s.s. *Birgitte* afg. Gravesend 8.12. til Antwerpen.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Canary Islands 12.12. p. R. t. Dakar.
s.s. *Bodil* pass. Kbhvn. 14.12.
s.s. *Bogo*, Dahl, pass. Kbhvn. 11.12. p. R. t. Tyne.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 14.12. udg.
m.s. *Bornholm*, Haur-Petersen, afg. Sfax 6.12.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 12.12. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien* ank. Kbhvn. 12.12. for midl. Opl.
m.s. *Brazilian Reefer* afg. Portland Ore 2.12.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.12.
s.s. *Britta* afg. Cardiff 14.12.
s.s. *Broholm* pass. Dover 13.12.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Baltimore 1.12.
s.s. *Brynhild* forv. afg. New York 15.12. til Oslo.

C

m.s. *California* afg. Rio 13.12. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Hull 10.12. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Rotterdam 10.12.
s.s. *Carmen* ank. Kbhvn. 14.12.
m.l. *Caroline Mærsk* ank. Antwerpen 7.12.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 11.12.
m.s. *Chastine Mærsk* pass. Gibraltar 29.11.
m.s. *Chile*, Larsen, afg. Hongkong til Yokohama 10.12. udg.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Dungeness 11.12.
m.s. *Chr. Holm* afg. North Shields 13.12. til Caripito.
s.s. *Christiansborg* afg. Havana 13.12.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Newcastle 4.12.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 40° 05' N 48° 28' V 8.12. p. R. t. Malaga.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Methil 11.12. til Kbhvn.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Middlesbrough 8.12.
s.s. *Clara Clausen* ank. Lübeck 24.11.
m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 10.12.
s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Safi 3.12.
s.s. *Cyril*, Farup, pass. Ushant 14.12.

D

s.s. *Dagmar* afg. Leith 7.12.
s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 11.12. til London.
s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aalborg 8.12. til Aarhus.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14.12.37

LONDON.....	22,40	MADRID.....	43,00
NEWYORK.....	449,00	AMSTERDAM.....	249,85
BERLIN.....	180,95	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	15,35	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,35	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	103,95	PRAG.....	15,95
ROM.....	23,85	WARSAWA.....	85,55

s.s. *Dania*, Danholt, ank. Aarhus 12.12.
 m.s. *Danmark* forv. ank. Avonmouth 14.12.
 m.s. *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Kap Leeuvin p. R. t. Las Palmas 8.12. hjg.
 s.s. *Delaware* afg. New Orleans 7.12. til Norfolk, Va.
 s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 8.12.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Barry 24.11. til Tampido.
 s.s. *Ebro* afg. Antwerpen 14.12. til Casablanca.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Rotterdam 7.12.
 s.s. *Efte Mærsk* afg. Flushing 8.12. til Gdynia.
 s.s. *Egholm* ank. Liverpool 7.12.
 m.s. *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 4.12.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Corpus Christi 2.12.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Sharpness 9.12.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, ank. Garston 14.12.
 s.s. *Elisabeth* pass. Brunshüttel 4.12.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Swansen 8.12.
 s.s. *Ellen* afg. Manchester 7.12.
 s.s. *Ellensborg* ank. Goole 7.12.
 s.s. *Else* pass. Brunshüttel 12.12.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Jaffa 30.11.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Ostermore 3.12.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Methil 10.12. til Frederikshavn.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Gdynia 12.12. til Ghent.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, ank. Antwerp 5.12.
 s.s. *Erik Boye* ank. Marseilles 8.12.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Gdynia 11.12. til Nyhamn.
 s.s. *Erna* ank. Wiborg 14.12.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. London 10.12. hjg.
 s.s. *Ester* afg. Tonny Charente 14.12.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Marseilles 4.12.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, forventes afg. Danzig 16.12.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 3.12. p. R. t. Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. San Francisco til Vancouver 13.12. udg.

F

m.s. *Fano* ank. Kastrop 13.12.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Bilbao 9.12.
 s.s. *Finland* afg. Antwerpen 7.12.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Suez til Colombo 14.12. udg.
 s.s. *Flynderborg* pass. Skagen 13.12.
 s.s. *Frankrig* afg. Gdynia 7.12.
 s.s. *Fredensborg* afg. Antwerpen 13.12.
 s.s. *Frederiksborg* afg. Saffl 13.12.
 s.s. *Freya* ank. Hull 3.12.
 s.s. *Frida* pass. Christobal 29.11.
 s.s. *Frode* ank. Gdynia 11.12.
 s.s. *Fylla* pass. Kbhvn. 5.12.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 11.12. til Antwerpen.
 s.s. *Georgia* afg. New York 4.12. til Oslo.
 s.s. *Gerd* afg. Alexandria 29.11. til Jaffa.
 s.s. *Gerda* afg. Rotterdam 12.12.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Onton. Spanien 1.12.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Avonmouth 9.12. til Rotterdam.
 s.s. *Gorm* afg. Norfolk, Va. 9.12. til Galveston.
 s.s. *Grete* afg. Buenos Aires 12.12.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Kobe 10.12. til New York.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Kirkcaldy 12.12.
 s.s. *Gudena* afg. Newport 1.12. til Vigo.
 s.s. *Gudrun* afg. Gibraltar 9.12.
 m.s. *Gudrun Mærsk* pass. Cap. Guardafui 30.11.
 s.s. *Gunhild* ank. Svendborg 1.12.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Alexandria 8.12.
 s.s. *Gustav Diderichsen* ank. Saigon 8.12.
 s.s. *Gyda* ank. Alexandria 1.12.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Inmingham 12.12.
 s.s. *Halvdan* ank. La Pallice 13.12.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Cardiff 12.12.
 s.s. *Hanne* ank. Kbhvn. 8.12.
 s.s. *Hans* ank. Kbhvn. 14.12.

s.s. *Hans Broge* ank. Danzig 5.12.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Gibraltar 3.12. til Hamburg.
 s.s. *Harald* dokker i Frederikshavn.
 s.s. *Harriet* pass. Holtenu 13.12.
 s.s. *Helene* ank. Rochester 7.12.
 s.s. *Helga* ank. New York 2.12.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. St. Thomas 1.12.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Palermo 4.12.
 m.s. *Herdis* afg. Buenos Aires 18.11. til Hull.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Genoa 7.12.
 s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Landskrona 12.12.
 s.s. *Hilde* pass. Beachy Head 5.12.
 s.s. *Hindsholm* afg. Kbhvn. 13.12. til Manchester.
 s.s. *Holland* ank. Riga 8.12.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Nakskov 8.12.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Bordeaux 10.12. til Bilbao.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Skagen 8.12. sydg.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Casabalanca 3.12. til La Pallice.
 s.s. *Inger* ank. Drammen 14.12.
 s.s. *Inger Toft* ank. Newport Mon. 12.12.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rotterdam 10.11.
 m.s. *Ireland*, Meinertz afg. Freetown 8.12.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, ank. Danzig 10.12.
 s.s. *Ivar* ank. Santos 13.12.

J

s.s. *Jakob Mærsk* afg. Ghent 2.12.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Zebrügge 8.12. til Casablanca.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Ushant 24.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Port Said til Jaffa 13.12. hjg.
 s.s. *J. C. Jacobsen*, ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Jenny* ank. Mogador 7.12.
 s.s. *Jenny* ank. Algier 13.12.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Cuxhaven 7.12. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Johanne* pass. Brunshüttel 14.12.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Nørresundby 8.12. til Grange-mouth.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 13.12.
 s.s. *Jonna* pass. Christobal 5.12.
 s.s. *Juliane* afg. Zebrügge 8.12. til Gdynia.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Hamburg-Aarhus 14.12. hjg.
 s.s. *Jutta* ank. London 7.12.
 s.s. *Jytte* ank. Zebrügge 1.12.
 s.s. *Jagersborg* ank. Windau 12.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Newport Mon. 9.12.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, ank. Garston 24.11.
 s.s. *Karen* afg. Aberdeen 9.12. til Rotterdam.
 s.s. *Karen Toft* afg. Newport Mon. 9.12.
 s.s. *Karla* afg. Marina di Carrara 13.12.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 13.12.
 m.l. *Katrine Mærsk* pass. Curacao 22.11.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Gibraltar 29.11.
 s.s. *Kentucky* ank. Sandviken 12.12.
 s.s. *Kirsten* ank. Kbhvn. 4.12.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Warrington 3.12. til Partington.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, afg. Dunston 10.12. til Lysaker.
 s.s. *Knud* ank. Garston 26.11.
 s.s. *Knud Willemoes* afg. Burntisland 8.12. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* pass. Dungeness 6.12.
 s.s. *Kongea* ank. Gdynia 6.12.

L

s.s. *Laila* pass. Christobal 9.12.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Hamburg 12.12. udg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Bordeaux 1.12.
 s.s. *Laura* pass. Equator 12.12.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Sydney C. B. 30.11.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Liverpool 1.12.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Larne 9.12.
 s.s. *Lilian* ank. Calais 11.12.
 s.s. *Lilleborg* afg. Leith 11.12.
 s.s. *Lily* afg. Liverpool 2.12.
 s.s. *Linda* afg. Hull 14.12.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Porsgrunn 10.12. til Gravesend.
 s.s. *Lotte* ank. Ghent 8.12.
 m.s. *Louisiana* afg. Göteborg 11.12. til River Plate.
 s.s. *Lynæs* pass. Lands End 8.12.

M

s.s. *M. C. Holm* afg. New York 26.11.
 s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Maja* ank. Kolka 12.12.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, ank. Singapore 14.12. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Hamburg 11.12.
 m.s. *Marchen Mærsk* afg. Hongkong 9.12. til Manila.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Mersey River 11.12.
 s.s. *Margrete* pass. Cap. Carvocio 5.12.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 13.12.
 s.s. *Marianne* afg. Wiborg 29.11. til Leningrad.

m.l. *Marie Mærsk* afg. Beaumont 28.11.
 s.s. *Marie Toft* ank. Ardrossan 12.12.
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, afg. Sheet Harbour 4.12.
 pass. Sydney 7.12.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Sfax 5.12.
 s.s. *Marna* ank. Cocuimbo 12.12.
 m.s. *Marocco* pass. Gibraltar 14.12.
 s.s. *Marz* pass. Skagen 5.12.
 s.s. *Maryland* afg. B. Aires 10.12. til Santos.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Halifax 8.12. til Souris.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, afg. Suez til Port Said 13.12. hjg.
 s.s. *Mercur* afg. Esbjerg 3.12. til Antwerpen.
 s.s. *Mette* afg. Nørresundby 2.12.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Saigon 2.12. til Shanghai.
 s.s. *Minsk* afg. Algier 14.12. til Tunis.

N

s.s. *Najaden* afg. Tolkia 12.12.
 s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. St. Nazaire 11.12.
 s.s. *Nancy* ank. Kirkkonieni 14.12.
 s.s. *Nerma* afg. Bona 7.12.
 s.s. *Nevada* afg. Kbhvn. 13.12. til Skien.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Manchester 27.11.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Manila 2.12.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Shields 2.12.
 s.s. *Niobe* ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, pass. Helsingør 11.12. p. R. 1.
 Groningen.
 s.s. *Norco* ank. Flensburg 27.11.
 m.s. *Nørdbø* afg. Oran 4.12. til Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* pass. Finisterre 9.12.
 s.s. *Nordby* ank. London 9.12.
 m.s. *Norden* afg. Kobe 1.12. til New York.
 m.s. *Nordfarer* ank. New York 20.11.
 m.s. *Nordhavet* ank. Havre 27.11.
 m.s. *Nordhval* ank. Calcutta 13.11.
 m.s. *Nordkap* afg. Philadelphia 3.12. til St. John N. B.
 s.s. *Nordlys* afg. Flushing 8.12. til Kbhvn.
 m.s. *Nordpol* afg. Buenos Aires 14.11.
 m.s. *Normandiet* Haure-Petersen, afg. Para 3.12.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 14.12.
 s.s. *Olga* pass. Skagen 5.12.
 s.s. *Olaf* afg. Danzig 14.12. til Stocka.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Ushant 10.12.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. New York 9.12.
 m.s. *Oregon* ank. Resario 9.12.
 s.s. *Orion* ank. Gdynia 6.12.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Bilbao 7.12. til Huelva.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Burntisland 1.12.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Safaja til Aden 11.12. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Rouen 11.12. til Tynen.
 s.s. *Paula* afg. New York 9.12.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Kap-Leeuwin p. R. 1. Las
 Palmas 3.12. hjg.
 s.s. *P. Madsen* ank. Las Palmas 5.12.
 s.s. *P. N. Damm* afg. N. Waterweg 1.12. til Havana.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. San Pedro 27.11.
 s.s. *Polly* ank. Ghent 5.12.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Leningrad 12.12. til Bo-
 ston.

R

s.s. *Randa* ank. Stettin 13.12.
 s.s. *Riga* ank. Olo 12.12.
 s.s. *Rigmor* pass. Gibraltar 7.12.
 s.s. *Rikke* afg. Ghent 24.11. til Canada.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Hull 4.12.
 s.s. *Robert* pass. Gibraltar 27.11.
 m.s. *Robert Mærsk* afg. London 10.12. til Philadelphia.
 s.s. *Rosenborg* afg. Newport Mon. 11.12.

S

s.s. *Saga* afg. Stettin 14.12. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Kap Race 24.11.

s.s. *Sansø*, Pedersen, ank. Alexandria, Va. 12.12.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Methil 11.12.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Seine* ank. Middelfart 14.12.
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Derwenthaugh 9.12., pass. Skagen
 13.12.
 s.s. *Selma* afg. St. Louis 12.12.
 s.s. *Sessa* pass. Christobal 7.12.
 m.s. *Siam*, Ravnsnæs ank. Liverpool 12.12. hjg.
 s.s. *Signe* afg. Tees 30.11. til Kbhvn.
 s.s. *Sigrid* afg. Amsterdam 8.12.
 s.s. *Silkeborg* ank. Methil 11.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. London 12.12.
 s.s. *Skagerak* pass. Zeebrugge 29.10.
 s.s. *Skagen* ank. London 10.12.
 s.s. *Skandia* ank. Nyborg 13.12.
 s.s. *Skjold* ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *Skodsborg* afg. Danzig 13.12.
 s.s. *Slejpnir* ank. Kbhvn. 12.12.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Setubal 30.11.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Safi 30.11.
 s.s. *Sophie* pass. Brunshüttel 7.12.
 s.s. *Studion II* ank. Oslo 9.12.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Bilbao 9.12.
 s.s. *Stella* ank. Rochester 10.12.
 s.s. *Stjerneborg* ank. Melbourne 7.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Sarpsborg 11.12.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Safi 2.12.
 s.s. *Svanhild* forv. ank. Oslo 14.12.
 s.s. *Svanholm* afg. Seaham Harbour 11.12. til Kolding.
 s.s. *Svava* ank. Aarhus 9.12.
 s.s. *Svend Pii* afg. Bathurst 5.12.
 s.s. *Søborg* ank. Rotterdam 13.12.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 11.12.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. Nauru 13.12.
 s.s. *Tanja* pass. Brunshüttel 14.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. San Pedro 11.12.
 s.s. *Tekla* afg. Shields 9.12. til Vejle.
 m.s. *Thyra S.* pass. Hanstolm 7.12. udg.
 s.s. *Tonny* ank. Kolding 13.12.
 s.s. *Teddy* ank. Hull 13.12.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 6.12. til Baltimore.
 s.s. *Trio* ank. Lossiemouth 13.12.
 s.s. *Trondhjem* afg. Kbhvn. 14.12. til Stettin.
 s.s. *Tonsk* afg. Antwerpen 10.12. til Alexandria.
 m.s. *Tongking*, Berg, ank. Bremen 13.12. udg.
 s.s. *Tove* afg. Danzig 1.12. til Newport.
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. Kingston, Ja. 10.12. til Santiago
 (Cuba), Time-Charter.
 s.s. *Transporter* ank. Burntisland 9.12.
 s.s. *Tula* afg. Alexandria 8.12. til Algier.
 m.s. *Tunis* ank. Savona 12.12.

U

s.s. *Uffe* ank. Manchester 13.12.
 s.s. *Ulla* ank. Rio de Janeiro 13.12.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. London 9.12. til Sete.
 s.s. *Uranienborg* afg. Tocopilla 12.12.

V

s.s. *Valborg* afg. Boston (Linc.) 7.12. til Middelfart.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 13.12.
 s.s. *Venus* pass. Flores 7.12. til Avonmouth.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Nørrebro 7.12. til Stockholm.
 s.s. *Viborg* ank. Amsterdam 14.12.
 s.s. *Viola* ank. Beirut 23.11.
 s.s. *Virginia* afg. Odense 13.12. til Esbjerg.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, forv. afg. London 14.12.
 s.s. *With. Colding* ank. Sete 7.12.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Boston 8.12.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 13.12.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Bordeaux 10.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af
en betryggende forsikringsmæssig Pen-
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS Forsikringsanstalten

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

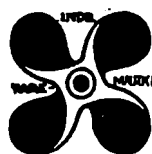


Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN
INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

HELSINGØR
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis & vis Posthøuet

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

VINKE & CO.

Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

ROTTERDAM

Telephone:
24880 (8 lines)

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. OY

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

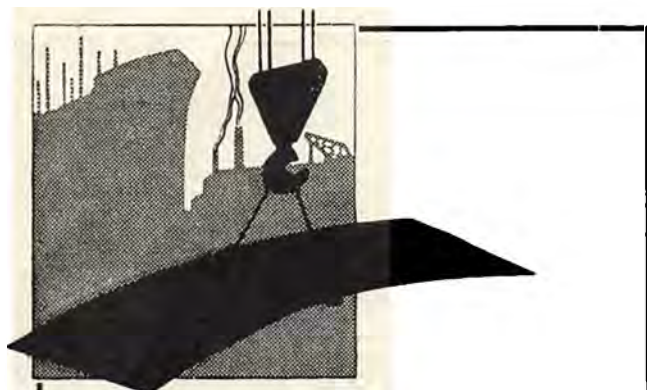
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND

THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES

IN FINLAND

DANSK SØFARTS TIDENDE


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



**NYBYGNINGER
REPARATIONER**

AALBORG VÆRFT A/S
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

Sinclair
DIESEL
Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARINE
OLIER**

**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

LEVERANDØR TIL
U. S. A.'s FLAADE

**SINCLAIR
SMØREOLIER
FOR ALLE FORMAAL**

UNION PETROLEUM COMP.
SINCLAIR OILS
VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.
TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775
OMBESTILLING TIL ALLE AFDELINGER

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &
Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ◀ Koks ◀ Cinders
Briketter ◀ Brænde

+ DANSKE HAVNE +

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 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højst 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Læsning: Losning og Læsning besørges af hervedværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeplatforme og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Myttelede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge 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 Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T., 12 Kroner, 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. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. 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 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. 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 jordlobet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flyde-dok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

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 6,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 10 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto befaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Oods 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. Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indlyrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Oruod af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodeses og er meget moderat. 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 besørges Losning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen, Tardokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlovsværftet), 8 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons. Frihavnen, 7 Dampkraer 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

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergslagsdampe 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 Tardokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb, m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her blemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, ulogad. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; isærvt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loss og Læsning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølbjergsplads, 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, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slang benyttes. Losnings- og Læsningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie, Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 52

TORS DAG 23. DECEMBER 1937

44. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DET SVUNDNE AAR

Vi nærmer os nu med raske Skridt Afslutningen paa 1937, og naar Dommen nu skal falde over dette Aar som over dets Forgængere, vil den for Skibsfartens Vedkommende komme til at lyde paa, at trods alt var det et Fremgangs Aar, en Periode, som man i det store og hele kunde være tilfreds med. De gode Tider viste sig for første Gang efter syv magre Aar, der havde været umaadelig stærkt paa Skibsfarten, og gjort den til et Erhverv, der havde store Vanskeligheder ved at hævde sig. Fragternes Stigning, den hurtige Vækst navnlig i Foraars- og Sommermaanederne vedvarede dog ikke, og hen paa Efteraaret var vi Vidne til Kulminationen og nu er ogsaa Nedgangen, endda meget brat, blevet konstateret. Der er dog ingen Grund til at beklage sig i høje Toner over denne Nedgang; det er, saafremt vi nu er naaet saa langt ned, som vi foreløbig skal, maa ske ogsaa sundere, at vi faar dette Billede af Situationen som den er. Skibsfarten er ikke nogen Guldgrube. Der stilles fra alle Sider Krav til den, og som det selvhjulpne Erhverv, det her i Landet er, imødekommer det den ogsaa. Myndighederne saavel som Besætningerne paa Skibene bør dog alvorligt overveje om de ikke stiller for store Fordringer til Erhvervet. 1937 har ikke givet Skibsfarten saadanne Indtægter, at alle højspændte Krav kan honoreres. Der har været tjent godt, men der har ogsaa været mange Huller at dække, ja, man kan roligt sige, at der er langt igen, inden alle de Huller, der skal dækkes, er blevet det. Fornyelser og Forøgelse er stærkt paakrævet og samtlige Udgifter baade her i Landet og i Udlandet er stærkt stigende. For 1938 kan vi kun haabe, at de forholdsvis gode Tider vil holde sig, saaledes at vi igen kan komme ind i rolige Forhold, men som Situationen i Verden er i Øjeblikket er Ro og Fred jo ikke ligefrem det, der springer mest i Øjnene.

1937 har været et Ufredens Aar, det sværeste siden Verdenskrigen. I Spanien fortsættes den frygtelige Borgerkrig stadig, og det er umuligt at se nogen Ende paa den. Et uendeligt Tovtrækkeri, hvorunder Værdier og Menneskeliv lægges øde. Og saa er Ødelæggelserne i Spanien jo endda for intet at regne mod dem, vi i de sidste Maaneder har været Vidne til i Østen. Hvordan Forholdene der vil udvikle sig, om de vil kunne løses uden en frygtelig Eksplosion, kan man ikke spaa om i Dag. Men de er saa alvorlige, som tænkes kan. England og Amerika har vist megen Taalmodighed overfor de japanske Udfordringer, men det er dog tvivlsomt, om de vil blive ved dermed, hvis Japanerne fortsætter med deres hidtidige Politik og Krigsførelse. Og rykker Striden først Hongkong nærmere, er Chansen for en fredelig Løsning yderligere formindsket. Vi staar da paa Tærskelen til 1938 og ser for os en Verden, hvor alt er Forvirring og Ufred. Isolerings- og Selvforsyningstendenserne har bredt sig til Skade for Handel og Skibsfart og to politiske Systemer synes at staa bestandig skarper overfor hinanden mens det mæglende men svagere Demokrati maa forsøge at holde Skansen.

Skibsfarten, det mest internationale Erhverv der findes, kunde ellers være forbilledligt for Staterne. Den har opretholdt Samarbejdet lige til det sidste. Til Trods for forskellige Anskuelse er man dog nu

for faa Dage siden i London naaet til Enighed om en Fortsættelse af Samarbejdet, det Samarbejde der ogsaa er saa nødvendigt for den internationale Skibsfart, og man kan kun udtrykke Ønsket om, at denne Samarbejdets Aand maa udvides og styrkes i det Aar, der kommer.

KONFERENCEN I LONDON

Paa den internationale Skibsfartskonference i London i Fredags, hvor Drøftelsen af den engelske Minimumsfragtplan stod paa Dagsordenen, vedtoges enstemmigt følgende Resolution:

1. Konferencen vedtog enstemmigt at acceptere Principet om fortsat internationalt Samarbejde inden for Fragtskibsfarten.

2. Planen om det frivillige Samarbejde, der den 20. Oktober blev etableret mellem engelske Fragtskibsredere, blev af Konferencen godkendt som Basis for et internationalt Samarbejde, underkastet yderligere Drøftelser af visse Detailspørgsmaal, hvis Nødvendigheden heraf skulde opstaa. Det er underforstaaet, at intet Land har bundet sig til at acceptere en Udvidelse af Samarbejdet til de Markeder, der ikke omfattes af de nuværende Reguleringer.

3. Konferencens Medlemmer er rede til over for Rederiforeninger i ethvert Land at anbefale, at der tages Skridt til at gøre Samarbejdet effektivt i en Form, der kan accepteres af hvert enkelt Land, saaledes at Foreningerne selv kan behandle eventuelle Brud i Samarbejdet.

4. Konferencen autoriserer Nedsættelsen af en raadgivende Komité bestaaende af et Medlem fra hvert af de repræsenterede Lande og en Repræsentant for Fragtskibsredernes administrative Komité.

5. Konferencen udtaler paa de respektive Rederiforeningers Vegne Løftet om at opretholde det fulde Samarbejde for de tre eksisterende Fragtmarkedsplaners Vedkommende.

Danmark var som nævnt repræsenteret af Skibsredere A. P. Møller, T. C. Christensen og Chr. Harhoff, og desuden deltog Repræsentanter fra Estland, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Jugoslavien, Holland, Norge, Sverige og Spanien. Der var endvidere fra flere Lande indløbet Meddelelse om, at man var villig til at fortsætte Samarbejdet, deriblandt fra Belgien, Kanada, Italien og Polen.

Samarbejdet, der rummes i den engelske Plan, er saaledes principielt godkendt. Dog maa den Tilføjelse, der er gjort til Resolutionen, at: »Samarbejdet, hvis Nødvendigheden skulde opstaa, kan give Anledning til yderligere Drøftelse af visse Detailspørgsmaal«, betegnes som Ønske fra visse Lande, der muligvis vil foretrække et større Maal af Frihed.

Rederne har accepteret det frivillige Samarbejde og er enige om, at yderligere Møder paa et senere Tidspunkt skal afholdes andre Steder for at udveksle Synspunkter med Hensyn til de praktiske Erfaringer, man har høstet, ligesom der jo nok før eller senere vil fremkomme Forslag til Forandringer, og disse Forslag skal saa diskuteres.

SKIBSFARTENS OVERENSKOMSTER

Dansk Dampskibsrederiforening forhandler som tidligere nævnt for Tiden med Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund angaaende Overenskomster udover 1. Marts 1938. Forbundene har i Skrivelser

til Rederiforeningen givet Udtryk for de Krav, de agter at stille.

Der har foreløbig kun været rent forberedende Drøftelser, men i Begyndelsen af Januar vil der antagelig blive Tale om en nærmere Diskussion af Problemet. Som vi udtalte sidste Gang, maa man haabe, at Sømandsorganisationerne tager Situationen, som den er, alvorligt i Betragtning. Dansk Skibsfart kan ikke belastes med nye store Byrder, og indenfor Sømandenes Organisationer vil man sikkert ogsaa være klare over, at det gælder om at vise en saadan Forstaaelse, at det ikke skal blive til Skade for Erhvervet i sin Helhed.

I denne Forbindelse bør det nævnes, at de danske Søfolk, der dog gerne optræder sammen med deres svenske og norske Kolleger, i dette Forhold ogsaa kunde gøre det, idet de svenske og norske Søfolk har stillet sig meget forstaaende og forhandlingsvillige, og i deres Overenskomst, der gælder til 1939, er der ikke sket væsentlige Ændringer udover den Regulering af Lønningerne, der svarer til den stedfundne Prisstigning.

MØDE I GØTEBORG

Den 29. December i Aar samles i Gøteborg til Møde Repræsentanter for de tre nordiske Landes Rederiforeninger og Repræsentanter for Sømænd og Fyrbødere i de tre Lande. Det, der skal drøftes, er Problemet med Hyrerne for Fart med skandinaviske Skibe, der gaar i amerikansk Timecharter eller i Ruter mellem Amerika og andre udenfor Europa værende Lande. Det maa haabes, at man kan naa til Enighed paa dette Punkt, da det ikke kan blive ved at gaa under de nuværende Forhold.

„PRESIDENT HOOVER“S STRANDING

Ifølge Radiotelegram fra Kaptajnen paa den ved Formosa strandede Damper »President Hoover«, truede der med at udbryde Mytteri ombord, idet Besætningen forlangte Ekstratillæg. Kaptajnen frygtede for, at Maskinrummet skulde blive oversvømmet.

Andre Meddelelser gik ud paa, at Besætningen opførte sig yderst uheldigt overfor Passagererne, og unægtelig falder dette godt i Traad med, eller er blot en kraftligere Understregning af de forsigtige Udtalelser angaaende den amerikanske Handelsflaade, som vi bragte i forrige Nummer. Begivenhederne paa »President Hoover« vil give de af Kommissionen fremsatte Bekymringer forøget og uhyggelig Vægt.

Som det hed i Beretningen, en veldisciplineret Handelsflaade er af afgjort Betydning, og uden den nødvendige Disciplin vil alle Regeringens Bestræbelser for at skabe en stærk Handelsflaade være forgæves.

Iøvrigt gik de sidste Meddelelser om »President Hoover« ud paa, at Skibet blev slaet midt over af Søerne.

SKIBSFARTENS PLADS I ERHVERVSLIVET

De sidste Tal for de forskellige Erhvervs Indtægter fra Udlandet, altsaa de Penge, der skaffes til Landet, viser, at Skibsfarten blandt de danske Erhverv nu hævder en smuk Plads som Nr. 2 efter Landbruget og før Industrien. Langt over 200 Mill. Kr. er allerede i de første tre Kvartaler af indeværende Aar bragt hjem til Danmark gennem dets Skibsfart, og Tallet naar efter alt at dømme 300 Millioner Kr. ved Aarets Slutning. Det er ofte sket, at Skibsfartens Betydning undervurderes. Ingen vil kunne negligere Landbruget som Landets Hovederhverv, men det er de færreste udenfor Skibsfartens egen Kres, der tænker paa, at dette Erhverv følger efter. Dertil kommer, at alle de Valutaforanstaltninger, der er foretaget, har taget Sigte paa at hjælpe Industrien og Landbruget — ingen har været til Skibsfartens Gavn, tværtimod. Skibsfarten er det eneste

selvhjulpne Erhverv i Danmark. Skibsfarten ønsker ingen Støtte fra Statens Side — og faar det heller ikke. Man behøver ikke at være Farisæer og tilføje: Men se, hvad de andre Erhverv har faaet. Det er Millioner og atter Millioner, der er ydet som Hjælp til Landbrug og Industri. Dernæst kun dette: Naar den megen Tale om gode Tider for Skibsfarten lyder, bør man ogsaa belænke dette: Skibsfarten har haft en lang Række daarlige Aar — og intet dansk Rederi har, hvor gode Tiderne saa end har været, blot tilnærmelsesvis kunnet indvinde, hvad der er gaaet tabt i de daarlige Aar. Skibsfarten har maattet klare alt selv. Der er ingen, der hjælper den, naar Tiderne er daarlige, men der er mange til at brandskatte den, naar Tiderne er gode. Skibsfarten har sin Plads i Danmarks Erhvervsliv som Landets næststørste Erhverv, hvad Indtægter bragt hjem til Landet angaar, og derfor gør man ogsaa klogt i ikke at lægge dette et af Landets Hovederhverv saa mange Hindringer i Vejen, at det ikke kan opfylde de mange Krav, der stilles til det. Og dernæst: Bliver disse Krav — fra de forskellige Sider — for store, saa kan Skibsfarten heller ikke bevare sin smukke Position, saa kan dansk Skibsfart ikke som nu klare sig i den internationale Konkurrence, og da vil Skibsfarten igen synke ned til et Erhverv af underordnet Betydning. Men som det er i Øjeblikket, er Skibsfarten altsaa Danmarks næststørste Erhverv — og det er en Kendsgerning, adskillige burde indskærpe sig. Der maa, naar det har en saadan Plads, vises det Respekt og Forstaaelse. Det er ikke mindst det sidste, det har skortet paa.

FRAGTRATETAL OG SITUATIONEN

Det danske Fragtratetal for November blev, som vi meddelte sidste Gang, 176 mod sidst 199, og en lignende Tilbagegang vil kunne konstateres i de forskellige Lande. Dette betyder altsaa, at Fragterne har sat en Rekord i hastig Tilbagegang. Om vi i det kommende Aar kan regne med nye Fald eller nye Stigninger, er det selvfølgelig i Øjeblikket umuligt at spaa om. Maaske vil man kunne faa et nogenlunde konstant Fragtratetal, og det vilde utvivlsomt blive hilst med Tilfredshed fra flere Sider. De voldsomme Svingninger besværliggør alle Beregninger, men Tidens Uro og de mange alvorlige Situationer, der hvert Øjeblik opstaar — i Reglen i Østen, men ogsaa andet Steds — gør, at man ikke har megen Grund til at tro paa nogen Stabilitet.

Skibsfarten maa vel derfor indstille sig paa at fortsætte sin Vej i en Verden fuld af Farer som fuld af Chancer. Saaledes er nu engang de Forhold, hvorom den Verden, vi i Øjeblikket lever i, bringer Bud. Hverken Konjunkturene indenfor Verdenshandelen eller de politiske Forhold tyder paa nogen øjeblikkelig Klaring.

Der er dog næppe Tvivl om, at en Handelstraktat mellem Storbritannien og U. S. A. er det Spørgsmaal, der i vide Kreser interesserer mest af alt — endnu mere end alle Uromeddelelser fra det fjerne Østen. Det maa staa klart for enhver, at Opretholdelsen og Udvidelsen af de økonomiske Forbindelser mellem de forskellige Lande er en uomgængelig Nødvendighed for, at der skal indtræde bedre og navnlig roligere Tider. Fra skandinavisk Side kan man kun pege paa, at man her gør sig de største Anstrengelser for at opretholde og udvide denne Forbindelse, og det kan saaledes nævnes, at f. Eks. den egelske Eksport til de skandinaviske Lande er næsten lige saa stor som til Frankrig og Tyskland tilsammen, skønt de fire skandinaviske Lande kun har $\frac{1}{8}$ af de to Stormagters Befolkning.

Den Afspænding paa det økonomiske Omraade, som en engelsk-amerikansk Handelstraktat kan ventes at afstedkomme, staar i Samklang med de Bestræbelser

for økonomisk Fred, som Oslostaterne gentagne Gange har gjort sig til Talsmænd for. Man har talt om Ottawa-Overenskomsten med de britiske Dominions som en Hindring for en Aftale med U. S. A., men Forholdet er utvivlsomt det, at de fleste Dominions i Øjeblikket vilde hilse en Overenskomst mellem England og U. S. A. velkommen paa Grund af dens velgørende Indflydelse paa Verdenshandelen i sin Helhed, selvom de skulde ofre en Del af deres engelske Marked paa et samlet internationalt økonomisk Alter. Det vil derfor være denne engelsk-amerikanske Handelsoverenskomst man nu mod Slutningen af dette bevægede Aar 1937 ser hen til som en Velsignelse og et stort Haab.

U. S. A.s SKIBSFART PAA SYDAMERIKA

De Bestemmelser i den amerikanske Merchant Marine Act af 1936, som udelukker Subsidier for Farten mellem Havne paa Atlanterhavskysten og amerikanske Havne paa Stillehavskysten via Panamakanalen, har grebet radikalt ind i enkelte amerikanske Liniers Dispositioner. Uden Subsidier finder de ikke Farten via Panamakanalen rentabel, og hertil kommer, at de nye Regler for Beregningen af Kanalafgift antages at ville foraarsage store Tillægsomkostninger. Grace Line har derfor nu besluttet at trække sine 3 moderne kombinerede Passager- og Fragtskibe »Santa Rosa«, »Santa Elena« og »Santa Paula« ud af »intercoastal trade« og fra December 1937 er de indsat i Farten New York—Porto Rico, Puerto Colombia, Cartagena, Curacao og Havne i Venezuela. De tre Handelsskibe hører til den amerikanske Handelsflaades mest moderne, er paa 9,135 Tons og færdigbyggede i 1932—33. Den Liniefart, de nu er sat ind i, har tidligere været betjent af Red »D« Lines langt mindre og ældre Skibe. Linien er nu overtaget af Grace Lines. Den af Grace Line trufne Bestemmelse betyder saaledes en decideret Styrkelse af amerikansk Skibsfart paa den nordøstlige Del af Sydamerika.

Panama Pacific Lines, som drives af American Line S. S. Corporation, et Datterselskab af International Mercantile Marine Co., planlægger ogsaa at trække sine tre kombinerede Passager- og Fragtskibe »California«, 17,833 Tons, »Pennsylvania«, 18,200 Tons og »Virginia«, 18,298 Tons, ud af »intercoastal trade« og sætte dem ind i Farten paa Sydamerikas Østkyst. Nærmere Detaljer om Tidspunktet kendes endnu ikke.

Begge Linier vil i deres Fart paa Sydamerikas Østkyst kunne paaregne Driftssubsidier fra Maritime Commission, som aabenbart har forudset, at de paagældende Skibe blev trukket ud af »intercoastal trade«. En videre Udbygning af Liniefarten paa Sydamerika synes at falde i Traad med Maritime Commissions Synspunkter, idet Kommissionen, som vi nævnte sidste Uge, i sin Opregning af 23 vigtige »trade routes« regnede med ikke mindre end 7 »trade routes« mellem U. S. A. og Sydamerika.

KONJUNKTURBEDØMMELSE

Højkonjunktoren har tilsyneladende kulmineret, og Kurserne viser paany Nedgang. Spørgsmaalet bliver, hvorlænge de vil vise det, og hvor bratte Nedgangene vil være.

Det, man først og fremmest maa gøre sig klart, er Betydningen af, at Indtægterne vil blive mindre. Den, der venter, til Tidens Ugunst er en Kendsgerning, med at træffe sine Dispositioner, kan blive udsat for uhyggelige Skuffelser.

Selv i det mest udprægede Højkonjunkturland Sverige, gør der sig Tanker i saa Henseende gældende. Ganske vist regner man i Sverige nu ogsaa for dette Aars Regnskab at have en Indtægtsforøgelse paa ikke mindre end 82 Millioner. Denne kraftige Stigning skyldes først og fremmest, at visse Indkomster først sent paavirktes af Omslaget i Konjunkturerne. Paa mange andre Felter kan man imidlertid allerede nu

regne med en Nedgang i Indtægten. Det gælder saaledes Toldindtægterne, der beregnes til 8 Millioner Kr. mindre eller 4,6 pCt.

En anden stærk Nedgang viser Indtægterne fra Statens Jernbaner, der takseres til 8,5 Mill. Kr. mindre i Aar end i Fjor.

Der er ikke Tvivl om, at vi er paa Vej nedefter paany. Dette i Forbindelse med den almindelige Uro gør, at der træffes mangeartede Dispositioner. I Sverige har man saaledes nu paany drøftet Spørgsmaalet om en Stats-Krigsforsikring. Der er et Lovforslag under Forberedelse, der tilsigter en hastig Ordning af en statslig Forsikringsvirksomhed mod Krigsrisiko. Forsikringsvirksomheden skal efter den nedsatte Kommissions Mening ikke begrænses til Søforsikring i Ordets egentligste Forstand, den tidligere skarpe Grænse mellem Sø- og anden Transportforsikring synes paa Vej til at udjævnes. En vis Del af Landtransporten, hævdes det, staar i umiddelbar Forbindelse med Søtransporten. Det forekommer derfor Kommissionen rimeligt, at den statslige Forsikringsvirksomhed ogsaa kom til at omfatte Land- og Lufttransport.

Udkastet adskiller sig fra de under Krigen gældende først og fremmest derved, at det blot angiver Organisationens Hovedopgaver med Udeladelse af de mange Detaljer, som fandtes i de tidligere Bestemmelser. Det var under Krigen en Nødvendighed, at det statslige Forretningsorgan — Statens Krigsforsikringskommission — havde stor Frihed til at regulere Virksomheden. Flere Bestemmelser viste sig uheldige og maatte ændres. Paa Grund af disse Erfaringer har man i det foreliggende Udkast f. Eks. ikke indført nogen Bestemmelse om forsikringsværdige Arter af Transportmidler saa lidt som Præmievilkaar, Satser o. s. v. Det har været Hensigten kun at skabe Ramme om et Forslag.

ITALIENS SELVFORSYNINGSPOLITIK

De fleste af de Taler, der holdtes i Italien af de forskellige fascistiske Koryfæer gaar ud paa en Udvidelse af Selvforsyningspolitikken. Nylig talte Korporationsministeren i Milano og gav her en Oversigt over de opnaaede Resultater og de Opgaver, der staar tilbage at løse.

Taleren nævned først de Poster, der tyngede Handelsbalancen mest. Det var følgende:

Kul	ca. 1,5	Milliarder Lire	aarlig
Brændselsolier	1,3	»	»
Bomuld og Uld.....	1	»	»
Metaller og Mineralier	1	»	»

Hertil kommer saa 800 Millioner Lire som betales i Fragt til Udlandet og endvidere som ekstraordinære Indkøb i Aar 1 Milliard Lire til Indkøb af Korn som Følge af den daarlige Høst i 1936.

De Beslutninger Centralkommissionen havde vedtaget var følgende:

Kornhøsten har i Aar givet ca. 80 Millioner Kvintaler, men bør i de nærmeste Aar drives op til 90 Millioner. Dette Maal skal især søges naaet ved en mere intensiv Dyrkning, saaledes at Udbyttet pr. Hektar forøges fra 14 til 19. Det samme gælder Majsproduktionen, som fra 32 Millioner Kvintaler bør komme op paa 35.

Kulforbruget er som Følge af Industriens Udvidelse og større Aktivitet steget, saa Importen af Kul nu udgør 13 Millioner Tons. Men fra 1941 vil Landet være i Stand til selv at producere 4 Millioner Tons Stenkul og 3 Millioner Tons Brunkul. Kulgruberne i Istria og paa Sardinien beskæftiger allerede nu 8000 Arbejdere mod for 2000.

Brændselsproblemet er det vanskeligste at løse, men der vil intet blive forsømt for at reducere de enorme Udgifter som gaar til disse Indkøb.

For Metallerne og Mineralierne viser Produktionen i Aar en Stigning paa: For Jern 69 pCt., Kviksølv 50 pCt., Bly 55 pCt., Zink 25 pCt., Jernkis 20 pCt., Svovl 18 pCt. Manganbehovet vil snart kunne dækkes af den indenlandske Produktion.

Man ser saaledes her, hvordan Italien maalbevidst arbejder henimod at gøre sig uafhængig af Udlandet, den samme farlige Tendens, som man nu sporer saa mange Steder.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Den nye Tarif for Last- og Lossearbejdet i Syd norge

Efter langvarige Forhandlinger er Arbejdsgiverforeningen og Transportarbejderforbundet kommet til Enighed om en ny Tarif for Last- og Lossearbejdet i Syd norge, omfattende de fleste Havne mellem Halden i Syd og Namsos i Nord. Den 1. Januar udløber den nugældende Tarif for Havne i Nordnorge.

De vigtigste Forhandlinger, sammenholdt med den gamle Tarif for Syd norge, kan resumeres saaledes:

Arbejderne har opnaaet et Tillæg paa gennemsnitlig 12 pCt. af Akkordsatserne og 15 pCt. af Time- og Ugelønsatserne. Ferien er blevet forlænget fra 9 til 12 Dage, hvilket betyder en Forøgelse af Feritillægget til Aarssatserne fra 3.1 til 4.0 pCt. Det skal dog bemærkes, at der har fundet en omfattende Særbehandling Sted af Forholdene i de enkelte Havne og for specielle Varers Vedkommende, saaledes at Tillægget til de gamle Satser delvis varierer en Del fra By til By, delvis for de enkelte Varesorter. En Del Havne, som tidligere gjorde op hver for sig med Transportarbejderne, er i Aar kommet ind under »Landstarifene«. Dette gælder saaledes for Kristianssand S., Arendal, Porsgrunn, Larvik og Moss.

De Havne i Syd norge, som ikke berøres af denne Tarifrevision, er uden Betydning for Udenrigstrafikken.

Rederiernes Anmærkningspligt paa Konnossementet

En interessant Dom i Spørgsmaalet om Redernes Anmærkningspligt paa Konnossementer er forleden afsagt af den norske Højesteret. Dommen er afsagt med 6 mod 1 Stemme.

Sagen var anlagt af A/S Aarenes Interessentskab mod den Norske Sydamerikalinie som Erstatningssag, fordi Rederiet ikke havde anmærket at et Parti saltede Oksehuder med M/S Cometo var rødpletet. Det samme Rederi blev i 1931 frifundet for et nøjagtigt tilsvarende Søgemaal, den Gang fra Hildisoh' Læderfabrik.

Ved den norske Højesterets Dom blev Sydamerikalinien imidlertid for Undladelse af Anmærkning domt. Begrundelsen er, at man for det sidst afskibede Partis Vedkommende havde et større Erfaringsomraade, som gør det til Uagtsonhed ikke at anmærke de røde Pletter.

Sagen har følgende Historie:

Ved Stævning af 24. Juli 1930 anlagde A/S Aarenes Interessentskab Sag mod M/S »Cometo« s Rederi, Den norske Sydamerikalinie, med Paastand om Kr. 4691.01 i Erstatning for et Parti saltede Huder, som var ankommet til Flekkefjord med »Cometa« den 28. Juli 1929, og som paastodes at være beskadiget. I April 1930 modtog A/S Aarenes Interessentskab et nyt Parti saltede Huder med »Cometa«, og da Interessentskabet fandt, at ogsaa disse Huder var beskadiget, anlagde det ved Stævning af 16. April 1931 Sag mod Rederiet med Paastand om Kr. 3597.50 i Erstatning. Erstatningspligten var i begge Sager bygget paa Salovens § 147, idet Skibsføreren ikke i noget af Tilfældene har gjort Anmærkning paa Konnossementet om, at Huderne ved Indladningen var befængt med røde Pletter.

Ved Oslo Byrets Dom af 14. December 1931 blev Rederiet frifundet i begge Sager og tilkendt 1500 Kroner i Sagsomkostninger. Byretten byggede sin Frifindelse paa en Højesteretsdom afsagt 14. Marts 1931. Ved denne var det afgjort, at det ikke kunde fordres af Skibsføreren, at han skulde gøre Anmærkninger om røde Pletter paa Konnossementerne under den Situation, som den Gang — 1925 — forelaa. Det fremhævedes, at de røde Pletter først efter Januar 1925 var gjort til Genstand for mere videnskabelige Undersøgelser, og at de røde Pletter ikke den Gang var almindelig kendt som noget, der kunde anses for begyndende Forraadnelse.

Højesterets Dom udtaler derimod, efter først at have gennemgaaet Dommen af 14. Marts 1931, følgende:

Ved den Undersøgelse, som er foretaget siden 1925, er det blevet fastslaaet, at røde Pletter paa Huder kan skrive sig fra forskellige Bakteriearter. De kan være uskyldige Stov- og Smudsbakterier eller de kan skyldes »saltelskende Bakterier«. Heller ikke røde Pletter som skyldes saltelskende Bakterier behøver at betyde, at Huderne er beskadigede. Kommer den plettede Hud tidnok under Behandling eller i frisk Luft, behøver heller ikke disse Pletter at medføre nogen Skade for Huden eller Bakteriesmitte, og faar An-

grebet Lov til at udvikle sig, er der Fare for, at Huderne i større eller mindre Udstrækning raadner. Det er blevet oplyst, at en Del Rederier er begyndt at anmærke røde Pletter paa Konnossementerne, saaledes Johnson Line og Rederiaktiebolaget Nordstjernen. Og der er andre Rederier, som giver rett Konossement mod Garantierklæring fra Afskiberne, f. Eks. Hamburg-Südamerikanshe Dampschiffsgesellschaft. Efter de Oplysninger der foreligger, finder Højesteret, at det ikke kan fastslaaes, at det var en Fejl fra Skibets Side, at der ikke i Juni 1929 blev gjort Anmærkning paa Konossementet om de røde Pletter, der fandtes paa dette Parti, men for det Parti, der blev indtaget i Buenos Aires i Januar 1930 stillede Forholdet sig anderledes. Efter den Erfaring man da havde, blev der gjort Anmærkning paa Ladesedlerne, og det kan derfor ikke antages, at man fra Skibets Side har anset Pletterne paa Huderne som betydningsløse. Under disse Omstændigheder maatte det være en Pligt for Skibet at gøre Anmærkning ogsaa i Konossementerne. Hvad Partiet af 1929 angaar, er Højesteret enig med Byretten om, at det ikke er bevist, at der kan rettes nogen Bebrejdelse mod Skibet med Hensyn til Stuvningen eller Behandlingen om Bord. Højesteret kom saaledes til det Resultat, at A/S Aarenes Interessentskab har Krav paa Erstatning for Skade paa Lasten af 1930, men ikke for Skade paa Lasten af 1929. En Dommer afgav dissenterende Votum og stemte for Stadfæstelse af Byrettens Dom.

Sveriges Udenrigshandel

Sveriges Udenrigshandel har i November Maaned bragt et Indførselsoverskud paa 8.5 Mill. Kr. I November i Fjor var der et Indførselsoverskud paa 2.14 Mill. Kr. Sammenlignet med November i Fjor viser Indførslen en Stigning paa ca. 40 Mill. Kr. til 193.2 Mill. Kr., medens Udførslen er steget med 33.3 Mill. Kr. til 184.7 Mill. Kr.

I Aarets første 11 Maaneder har Indførselsværdien været 1,927.6 Mill. Kr., hvilket er 458.2 Mill. Kr. mere end i samme Tidsrum i Fjor. Samtidig er Udførselsværdi steget med 426 Mill. Kr. til 1,787.5 Mill. Kr. Der har saaledes i Maanederne Januar—November i Aar været et Indførselsoverskud paa 140.1 Mill. Kr. mod et Indførselsoverskud paa ca. 108 Mill. Kr. i de samme Maaneder i Fjor.

Norsk Søulykkesstatistik for 1936

Søfartskontoret i Oslo har udsendt »Norsk Søulykkestatistik for 1936«, der bl. a. bringer Fortegnelse over Forlis i 1936, ordnet alfabetisk efter Skibenes Navn og ia't 14 forskellige Tabeller.

Det samlede Tab ved Forlis var 31 Skibe paa tilsammen 31,275 BRT. Heraf 15 Dampskibe og 10 Motorskibe paa tilsammen 19,798 BRT fuldstændig forlist, og 3 Dampskibe og 3 Motorskibe paa tilsammen 12,473 BRT. condemned.

Aarets Forlisprocent af hele Fladen af Skibe paa 50 BRT og derover kommer saaledes til at udgøre 1.23 pCt. af Antallet og 0.77 pCt. af Tonnagen.

For Skibe paa 100 BRT. og derover er Forlisprocenten 1.18 pCt. af Antallet og 0.74 pCt. af Tonnagen.

Sejladsen paa Spanien

Ifølge en gennem Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i Madrid, p.t. Lissabon, modtagen Indberetning af 4. December 1937 har den spanske Nationalistregering under 30. November s. A. udsendt Meddelelse om, at den har besluttet at afbryde den Handel med Appelsiner, som finder Sted i de spanske Omraader, der endnu er i Valencia-Regeringens Magt. Herefter vil Skibe, der beskæftiges med Eksport af Appelsiner fra Valencia-Regeringens Havne, blive anholdt i spanske Territorialfarvande, og deres Ladninger vil blive konfiskeret, uden at der derved paaføres de udenlandske Forbrugere af saadan Frugt noget Savn, da de vil kunne forsyne sig i Malaga, Algeciras, Sevilla og Huelva.

Havne-Overenskomsterne

Havnearbejdernes Fagforening i Aarhus og Foreningen af Arbejdsgivere ved Aarhus Havn havde Torsdag et længere Forhandlingsmøde angaaende Oprettelsen af en ny Overenskomst. Mødet endte uden Resultat, og Forhandlingerne skal fortsættes i København.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rutefarten paa Shanghai genoptages

I Anledning af et Telegram fra Montreal om, at Canadian Pacific Steamships, Ltd., vil genoptage Besejlingen af Shanghai, der har været indstillet de sidste fire Maaneder, og at »Empress of Asia« som første Skib vil afgaa fra Vancouver den 8. Januar, oplyser »Times«, at P. & O. allerede den 24. November besluttede at lade sine Passager-

og Postdampere anløbe Shanghai. Selskabets Fragtbaade har allerede anløbet Shanghai for hjemgaende, mens S/S »Soudan« bliver den første Anløber for udgaende. Den ankommer til Shanghai den 28. ds. Hvad Liniere angaar, saa anløb S/S »Rajputana« den 7. ds. Shanghai for hjemgaende, mens S/S »Chitral« paa Udrejse vil ankomme den 10. Januar.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Tonen paa Fragtmarkedet har været noget bedre i den forløbne Uge, hvilket naturligvis skyldes, at Efterspørgslen efter Tonnage for Korn har været noget livligere. Der meddeles fra Argentina, at Høsten i dette Land vil være noget ringere end i det foregaaende Aar, hvorimod Høsten i Australien har været større. Dette vil antagelig medføre, at Efterspørgslen fra Plate vil blive ringere, hvorimod Tilbudet af Ladning fra Australien vil blive større. Dette er naturligvis i Skibsfartens Interesse, idet Transporten over den længere Distance fra Australien medfører forøget Beskæftigelse for Tonnagen.

Hvad de enkelte Markeder angaar, har de rate-mæssige Udsving været uden større Betydning, men den første Betingelse for et bedre Fragtmarked er naturligvis, at der kommer flere Ordre, og dette synes der faktisk at være Tegn til i Øjeblikket. Jule- og Nytaars-Helligdagene lægger som sædvanlig et vist Baand paa Forretningerne, men der er Haab om, at vi paa den anden Side Nytaar vil se en Udvidelse i Efterspørgslen for Tonnage, og der skulde være en Basis for Stigning i Raterne. Fra River Plate har der været sluttet en Del Tonnage paa Basis af Minimalraterne. For December og tidlig Januar har Befragterne hovedsagelig interesseret sig for Tonnage, der kan give meget stor Kubik, ca. 63/67 Kubikfod Grain pr. Ton, og hvor mærkværdigt det end lyder, synes det ikke at have mødt Vanskelighed for Befragterne at skaffe Tonnage af denne Slags. Ogsaa for senere Positioner helt hen til April sluttedes der paa Basis af Minimalraterne med fulde Options.

Fra Australien har Raterne svinget inellem 2/- og 2/6d. Tillæg til Minimumsraterne. Efterspørgslen har været ganske livlig, men da der har været en Del Tonnage disponibel paa den sydlige Halvkugle, voldte det ikke Befragterne nogen Vanskelighed at skaffe det fornødne Skibsrum til ovennævnte Rater. En stor Del af de fra Australien sluttede Baade er iøvrigt Skibe, der er gaaet den lange Vej fra River Plate i Ballast.

Paa Gulfen har der været livligt Udbud af Kornladning saavel til U.K. som til Continentet. Aabningsraten laa omkring 3/1¹/₂d. til Antwerpen/Rotterdam, men i Ugens Løb strammedes Markedet lidt, og der kan i Dag utvivlsomt faas omkring 3/3d., maaske 3/4¹/₂d., Basis Antwerpen/Rotterdam med sædvanlig Tillæg for U.K. Destinationer. Der har ogsaa været gjort en Del Forretning fra Northern Range. Befragterne fik Tonnage til Minimalraten 2/9d. for Januar Lastning. Senere er der betalt 2/10¹/₂d. med Option St. John eller Halifax Lastning til 3/-. En enkelt Baad sluttedes fra Albany, hvor der dog eksisterer en vis Is-Risiko, til 3/6d. til p.p. U.K., 3/3d. Antwerpen eller Rotterdam, med Option af Lastning New York eller Plate til 6d. mindre.

De øvrige Korn-Markeder, saasom Sortehavet, Donau og Sydafrika, har ikke vist større Interesse for Tonnage.

Hvad de andre Grene af de oversøiske Markeder angaar, er der kun lidt Nyt at fortælle. Det synes, som om Japanerne har givet Tilladelse til Indførslen af enkelte Ladninger Scrap fra Northern Range og U.S. Pacific-Kyst. Befragterne noterer 22/- fra Northern Range til Japan, og fra Pacific-Kysten in-

dikeres den relativ lave Rente af \$4.50 f.i.o. Der er ogsaa enkelte Laster Scrap fra Northern Range til Europa, men de herfor noterede Rater, der ligger omkring 20/-, har hidtil ikke været af Interesse for Rederene, og positiv Forretning har derfor ikke fundet Sted. Fra Hopewell sluttedes enkelte Baade for Nitrate til Bordeaux/Hamburg Range til Rater varierende mellem \$5.— og \$5.25. Der ventes livlig Eksport fra denne Plads i de kommende Par Maaneder, og der skulde være en Mulighed for at faa disse Rater lidt op.

Fra Syd-Pacific har Nitrate-Befragterne sikret sig Tonnage paa Timecharter-Basis, Tilbagelevering saavel U.K. Continent som U.S.N.H. En stor Del af disse Skibe har været Ballast-Tonnage fra Plate, og Befragterne har derfor faaet dem til saa lave Rater som 5/9d. à 6/-, en Bonus, der i Realiteten dækker Ballastsejladsen fra Plate. Nord-Pacific lider stadig under Virkningerne af Urolighederne i Østen, som praktisk talt har stoppet al transpacific Forretning. Den i dette Marked disponible Tonnage maa derfor tage til Takke med, hvad Befragterne byder til Australien og Europa, og ogsaa for disse Destinationers Vedkommende er Efterspørgslen kun ringe. British Columbia/U.K. sluttedes til den lave Rate af 27/- paa f.i.o. Basis, men det synes nu, som om Befragterne er villige til at betale omkring 30/-. Til Australien indikeres £7500.— for 430.000 Kubikfod Baad. Østens Markeder har været relativt aktive, og det synes, som om Tonnage-Tilgangen ikke er alt for stor, hvorfor det lykkedes Rederne at gennemføre en Smule højere Rater. Soyabønner sluttedes sidst til 36/-, men det er tvivlsomt, om Befragterne kan faa yderligere Tonnage til denne Rate. Saigon blev betalt med 35/- for December/Januar, men ogsaa dette Marked maa antagelig betale noget mere. Fra Philippinerne noteres stadig Sukker til omkring \$9.25, maaske \$9.50 til Gulfen eller U.S.N.H. og til omkring \$5.— til San Francisco.

De indiske Markeder har været rolige. Der sluttedes Tonnage for Kærner fra Madras-Kysten til 34/4¹/₂d. for Januar og 32/6d. Februar. Befragterne er dog nu villige til at betale omkring 35/-. Fra Sydafrika tilbydes der Erts Durban/U.K. Continent til 18/-, og der cirkulerer ligeledes forskellige Kul-Laster til Indien for Januar Lastning. Raten ligger omkring 10/- Durban/Bombay.

De europæiske Markeder er uden større Udsving. Udgaende Kulfragter ligger stadig svage, og Middelhavet/hjem er heller ikke tilfredsstillende.

Timecharter-Markedet har i det store og hele været roligt, men der synes dog at være Tegn til, at Befragterne har mere Tillid til Fremtiden, og i de allersidste Dage er der kommet en Række nye Ordre frem for saavel korte som lange Perioder. Befragternes Indikationer synes dog ikke rigtig at finde Gehør hos Rederne, i hvert Fald ikke naar det gælder for lange Perioder, og positiv Forretning er derfor vanskelig at arrangere. Der er sluttet en Del Ordre for Timecharter Trip across, Levering U.S.N.H. og Gulfen, Tilbagelevering Europa. De betalte Rater har ligget mellem \$2.— og \$2.25 for stor Tonnage. I West-India Farten er der sluttet 5500 Tonnere til omkring \$2.— for Rundtur.

Prøvetur

Naskov Skibsværft havde Fredag Prøvetur paa Nr. 2 af de tre Nybygninger til Compania Sud-Americana de Vapores i Valparaiso, Dieselmotor Fragt- og Passagerskibet »Copiapo«, der søsattes den 2. Oktober. I Prøveturen, der i enhver Henseende forløb tilfredsstillende, deltog Repræsentanter for Rederiet og for Værftets Ledelse samt Chiles

Konsul i Danmark, Skibsreder Knud Lauritzen, København.

»Copiapo« er et Søsterskib til »Aconagua«, der var paa Prøvetur forleden. Det maaler 5500 Brutto Registertons og er bygget til at føde 16 Knob Last. Hovedmaskineriet er leveret af Burmeister & Wain.

Efter Prøveturen afsejlede »Copiapo« via Panama Kanalen til sit Hjemsted, Valparaiso.

Hollandsk Belønning til dansk Styrmand

I forrige Uge fandt en Begivenhed Sted i Rotterdam paa Messrs. Vinke & Co.'s — Mærsk Liniens Agentur der — Direktionskontor.

Paa Foranledning af Koninklige Paketvaart Mattschappij (K. P. E. Line) i Amsterdam overrakte Hr. H. Klein, en Repræsentant for dette Selskab, Hr. Andreas H. Jensen, Styrmand paa den danske Dampner »Gertrud Mærsk«, en meget fin Marinekikkert som et Tegn paa Anerkendelse af Jensens heltemodige Optræden under K. P. M.s Linien »van Heutz«s Stranding i Hongkong Havn den 2den September i Aar under den frygtelige Tyfon, der hjemsøgte Havnen. Da Tyfonen rasede voldsomt, rev »van Heutz« sig løs og drev hjælpeløs af Sted i den mørke Nat, mens Kaskader af Regn styrtede ned over Skibet. Det kolliderede først med »Gertrud Mærsk« og led betydelig Skade, saa med to andre Skibe og saa igen med »Gertrud Mærsk«. Denne Gang kom de to Skibe paa Siden af hinanden, og da »van Heutz« havde faaet en betydelig Læk, ansaa Skibets Kaplajn det for forsvarligst at overføre saa mange af dets 1458 kinesiske Dækspassagerer som muligt til »Gertrud Mærsk«.

Repræsentanten for K. P. M. omtalte i sin Tale til Hr. Jensen, at Anerkendelsen blev ydet ham fordi han havde overvundet de næsten overmenneskelige Vanskeligheder, der var forbundet med denne Passengeroverførsel. Jensen havde gennem sin heltemodige Optræden under det frygtelige Uvejr ganske afgjort reddet Hundreder af Mennekens Liv. Styrmand Jensen blev ogsaa fra anden Side hyldet, blandt de Tilstedeværende var flere Kaptajner fra andre Mærsk Baade, Direktørerne for Vinke & Co. m. fl. Den Bedrift, Andreas H. Jensen har udført, fortjener ogsaa at blive kendt i Danmark.

Det færøske Dampskibsselskab

Landstingsmand Poul Nielsen har ønsket at træde tilbage som Bestyrelsesmedlem i »Skipafelagid Føroyar«, og Lagtinget har i hans Sted indvalgt Lærer Johan Poulsen. Til at repræsentere Lagtinget paa Generalforsamlingerne er i Stedet for Poul Nielsen valgt Konsul Poul Hansen.

Oplægningerne

Oplægningerne, som nu kun omfatter udrangerede Skibe, androg ved November Maanedes Udgang 9 Skibe paa 9,000 Brutto Reg. Tons mod 8 Skibe paa 7,000 B.R.T. ved Udgangen af Oktober.

Kaptajn indebrændt i Kabytten

Motorgaleasen »Saga« af Degerhamn blev forleden hærget af en Ildebrand. Skibets Fører, Kaptajn Oskar Erikson, blev af Brandmændene fundet indebrændt i Kabytten.

Den beskadigede Kulkran i Aarhus

Skaden paa den Kulkran, som den engelske Dampner »Bassa« forleden paaejede, er nu opgjort til ca. 85,000 Kr., medens man straks efter Uheldet mente, at Skaden vilde beløbe sig til ca. 300,000 Kr. Erstatningen vil dog blive lidt større, da Kulkompagniets Driftstab bliver noget større, fordi Losningen af Dampere tager dobbelt saa lang Tid som ellers.

»Ingeborg« reparerer i Assens

Besætningen paa den forleden strandede finske Skonnert »Ingeborg« har, efter at Skibet er blevet midlertidigt repareret paa Lillen Skibsværft ved Korsør, foranlediget udmeldt to Syns- og Skønsmænd til at besigtige Skibet, idet Sofolkene ikke mente det forsvarligt at fortsætte Rejsen. Resultatet af det foretagne Skøn er derefter blevet, at »Ingeborg« gaar til Assens for at blive hovedrepareret.

»Kronprins Olav«

D.F.D.s Nybygning, Motorskibet »Kronprins Olav« til Oslo-Ruten, der efter en Række vellykkede Prøveture er afleveret fra Helsingør Værft, blev forleden præsenteret for en indbudt Kreds.

Skibet er Udtryk for det bedste, der kan ydes af Service for Passagerne i København-Oslo Farten. Gæsterne fandt kun Lovord for de fortrinlige Bekvemmeligheder, der bydes paa Sejlladsen mellem de to Hovedstæder.

Selskabets Formand, Grosserer H. Laage-Petersen, henviste bl. a. til, at Selskabet samtidig med at arbejde for sine egne Interesser ogsaa saa paa det samfundsmæssige, og ved at se Statsministeren og Repræsentanter for Erhvervene fik man det Indtryk, at det anerkendtes, at Det Forenede Dampskibs-Selskab varetager Erhvervens Tarv paa rette Maade.

Direktør Kørbing omtalte i sin Tale bl. a., at Thingvalla-Liniens Skibe til Amerika i sin Tid havde været paa Størrelse med »Kronprins Olav«. Det kunde jo nok give Anledning til Sammenligning mellem, hvad der blev budt den Gang og nu, ikke alene, hvad Størrelsen angik, men ogsaa Komforten.

Den danske Handelsflaade har jo sin store Mission. Den bringer den haardt tiltrængte Valuta hjem til Landet og viser Dannebrog ude paa Havene. Lad os haabe, at »Kron-

prins Olav« vil være en værdig Repræsentant for den danske Handelsflaade.

Videre talte bl. a. Statsminister Stauning og Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder H. A. Hansen.

»Kronprins Olav«, der føres af Kaptajn A. H. Posselt, afgik derefter til Oslo, hvortil det kom Søndag Morgen.

Kronprins Olav aflagde et Besøg ombord om Formiddagen og blev modtaget af den danske Minister samt Selskabets Bestyrelse og Direktion. Kronprinsen besaa Skibet og ønskede i en kort Tale Selskabet til Lykke, samtidig med at han udtalte Haabet om, at »Kronprins Olav« maatte udføre mange gode Ture mellem Oslo og København.

Senere var der Lunch ombord, og der var samlet et stort og repræsentativt Selskab, bl. a. den norske Handelsminister Madsen. Ved Lunchen bød Bestyrelsens Formand, Grosserer Laage-Petersen, Velkommen og fremhævede, at Det Forenede Dampskibs-Selskab havde drevet Ruten København—Oslo i over 70 Aar. Handelsminister Madsen svarede og udbragte en Skaal for Danmark.

Det nye »Dana«

Havundersøgelsesskibet »Dana«, der er bygget til Landbrugsministeriet paa Frederikshavns Skibsværft, skulde egentlig have været paa Prøvesejlads i Lørdags i Skagerak og derefter Søndag i Øresund. Men den er foreløbig udsat, muligvis endda til efter Nytaar. Det nye »Dana« er, saa vidt man har faaet Indblik i det, et pragtfuldt Skib. Det er bygget med dobbelt Bund, og det har et særligt Tanksystem, der tillader det at medtage Brændselolie til uafbrudt Sejldes i 2 Maaneder.

»Dana«s Maskinanlæg kan under særlige Forhold dirigeres fra selve Kommandobroen. Hoveddieselmotoren, der er paa 700 HK., er fra Frich, og kan give Skibet en Fart af 11 til 12 Knob. Men af Hensyn til Skibets Anvendelse i Undersøgelserarbejdet er Hovedmotoren forbundet i Akselendningen med en Kobling, som tillader, at der ved langsom Gang anvendes dieselektrisk Drift. Denne dieselektriske Drift kan manøvreres fra Styrehuset paa Kommandobroen saaledes, at Kaptajnen selv er Herre over Skibets Hastighed, fra 0 til 4 Knob. Hjælpe-maskineriet er elektrisk, ligesom Kabys og Køleanlæg drives elektrisk.

Havundersøgelsesskibet »Dana«s samlede Besætning vil, naar den er paa Tugt, bestaa af ialt 6 Videnskabsmænd og 20 Mands Skibsbesætning. Føreren bliver Kaptajn A. Larsen.

Overskibsingeniør Aage H. Larsen i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udarbejdet Planerne til »Dania«. Skibet maaler 45 × 8,5 × 4,5 Meter og er saaledes betydelig større end det gamle »Dana«.

»Sovac«s Prøvetur

Tank-Dampskibet »Sovac«, der er bygget paa Odense Staalskibsværft til Socony Vacuum Oil Company i New York, var Torsdag paa teknisk Prøvetur i Kattelag.

»Sovac« er Værftets Byggenummer 67, og den er bygget til Lloyds højeste Klasse. Dimensionerne er i Fod 420 (mellem p.p.) × 60 × 33, og Skibet laster 10,400 Tons d.w. paa 27,6 Fod. Det er bygget med Hovedtanke og Sidelanke og udstyret med Pumpeanlæg, saaledes at Losning kan foregaa paa 12 Timer. Apleringen for Dæksofficerer er midtskibs i Brohus og et stort Dækshus, medens Maskinofficerer har deres Kabytter omkring Maskin-Casingen. Mandskab, baade Matroser og Fyrbødere, har 2 Mands Kamre i Agterskibet med to Messer.

Maskineriet bestaar af et Lentz Standard-Anlæg fra Borsig-Fabrikken i Berlin paa 3150 H.K., beregnet til at give Skibet en Fart paa Last af 12 til 13 Knob. Det store Kedelanlæg er fra Helsingør Maskin- og Skibsbyggeri.

»Sovac« er en af de faa Tankdampere, der er bygget herhjemme i de senere Aar. Det gik Lørdag ind til Burmeister & Wains Værft for at blive taget i Dok for Bundbehandling. Mandag foretoges den officielle Prøvetur i Sundet, hvori deltog Repræsentanter for Vacuum Oil Co.

Kollisionen mellem »Sankt Ibb« og »Glenten«

Dampskibsselskabet »Øresund« havde som omtalt ved Sø- og Handelsretten rejst Krav om en Erstatning paa 5544 Kr. fra Marineministeriets Side i Anledning af Sammenstødet mellem Torpedobaaden »Glenten« og »Sankt Ibb«. Marineministeriet stillede et Modkrav paa 1,427 Kr. for den Skade, der var sket paa »Glenten«.

Dømmen er nu afsagt. Marineministeriet blev frifundet, og Dampskibsselskabet »Øresund« skal til Marineministeriet betale 1427 Kr. plus Omkostninger i Henhold til beneficerede Sager. Sø- og Handelsretten gør gældende, at udgaaende Skibe maa være forberedt paa at møde indgaaende Skibe. »Sankt Ibb« var varskoet af »Glenten«, og Torpedobaaden udførte sin Manøvre efter at »Glenten« Signal var blevet besvaret af et tilsvarende Signal. Torpedobaaden var saaledes i sin fulde Ret til at fortsætte Manøvreren, og Retten finder, at Kollisionen skyldes en Fejlbedømmelse af Situationen fra »Sankt Ibb«s Side.

Forsikringsforbundet for Fiskere og Søfolk

Medlemmerne af »Forsikringsforbundet for danske Fiskere og Søfolk i Likvidation« er blevet opfordret til at indsende forskellige Oplysninger til Forbundets Kontor. Likvidationen af Forbundets Sager, der har staaet paa siden 1933, nærmer sig nu sin Afslutning. Regnskabet foreligger nu til Eftersyn, og Dividende-Udbetalingen vil begynde i Marts 1938.

Overretssagfører P. N. Sølling, der overtog Likvidationen efter afdøde Kontorchef Lange, har maattet lade udarbejde Kartotekkort for hvert enkelt Medlem — ialt over 20.000. For at undgaa enhver mulig Forveksling gøres Dividende-Udbetalingen betinget af, at hvert enkelt Medlem indsender Oplysning om sit fulde Navn, sin nuværende Adresse, sin Fødselsdato og hvilken Tillidsmandskreds han tilhørte.

Medlemmer, som ikke selv har Lejlighed til at se Opgørelsen og gøre sig bekendt med deres Konto, kan mod et Gebyr af 35 Øre faa tilsendt et Kort med Udskrift af Kontoen.

Estnisk Firmaster sunket

Den 4-mastede Skonnert »Tormilind« er strandet i Nærheden af Fyret Russaro paa den finske Sydkyst. Skibet, som var et af Estlands bedste Sejlere, gik paa et Undervandsrev og sank. Med Skibet fulgte tre Mand til Bunds. De øvrige af Besætningen blev reddet af et svensk Skib.

Fragteøne i Sverige

Svenska Handelsbankens Fraglindeks viser for November en Nedgang med ikke mindre end 25 Points til 148, eller ca. 14,5 pCt. Nedgangen falder paa alle Crupper. Trævarer er gaaet ned med 31 til 158, Korn med 29 til 168 og Kul med 24 til 122 samt Papirmasse med 18 til 142. Fragtniveauet ligger herved omkring Stillingen ved Aarskiftet, men ligger ca. 33 pCt. højere end det laveste Niveau i 1936.

Maskinmesterens Opsigelse

Maskinmester J. Selch Madsen havde som omtalte ved Landsretten faaet tilkendt 1,275 Kr. (3 Maaneders Gage), fordi Dampskibsselskabet »Øresund« i 1936 havde afskediget ham uden Varsel. Selskabet hævdede, at Maskinmesteren var klar over, at Arbejdet ophørte med Sæsonens Udgang, og at det derfor var overflødig at give 3 Maaneders Varsel.

Højesteret omstødt Landsrettens Dom og frifandt Dampskibsselskabet »Øresund«. 4 af de 9 Dommere, der vøterede i Sagen, vilde dog give Maskinmesteren Medhold.

PERSONALIA**25 Aars Jubilæum**

Prokurist *Johs. Madsen* kan d. 2. Januar fejre Jubilæum, idet han den Dag har været ansat i Dampskibsselskabet »Norden« i 25 Aar.

80 Aar

Den 25. December fylder tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn J. Hardt, 80 Aar. Kaptajn Hardt forlod Søen 1923 som Fører af S/S »M. G. Melchior«. Nu nyder han sit Olieum i Charlottenlund.

75 Aar

Tidligere Fører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab, Kaptajn N. M. Petersen, fylder den 26. December 75 Aar.

70 Aar

Den 6. Januar fylder tidligere Fører i C. K. Hansens Redei, Kaptajn A. M. Agerlin, 70 Aar. Kaptajn Agerlin, der er bosiddende i Dragør, forlod Søen 1925.

60 Aar

Den 23. December fylder tidligere Fører i Store Nordiske Telegraf-Selskab, Kaptajn J. B. Mathiasen, 60 Aar. Kaptajn Mathiasen, der var Fører af S/S »Store Nordiske«, forlod Søen i 1932.

50 Aar

En af Frederikshavns Skibsværfts dygtige Funktionærer, Ingeniør Chr. Tversted, fyldte den 14. December 50 Aar. Han tog Eksamen i England og arbejdede senere paa engelske og tyske Værfter. I 1913 fik han Ansættelse paa Frederikshavns Skibsværft som Skibsbygningsingeniør og er nu Chef for Værftets Tegnestue.

Fyrmester ved Vestborg Fyr O. C. Mønsted fyldte 50 Aar den 15. December.

Et kendt Navn blandt Søens Folk, Kaptajn *Th. Gideon*. Skibstilsynet, fyldte 21. December 50 Aar.

Flytning

Navigationdirektoratets Kontorer saavelso Maskinist-undervisningens og Skoleskibet Danmarks Kontor er den 15. December 1937 flyttet til Kongens Nytorv Nr. 22, 2. Sal, K. Telefon Central 12122.

POSITIONSLISTE PR. 22. DECEMBER 1937**A**

s.s. *Aalborg* ank. Immingham 20.12.
s.s. *Aaro*, Teilman-Thomsen, afg. Cardiff 17.12.
s.s. *Aaro* pass. Beachy Head 24.11. p. R. t. Casablanca.
s.s. *Aase* pass. Helsingør 17.12. p. R. t. Drammen.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Colombo 4.12.
s.s. *Absalon* pass. Finisterre 13.12.
m.s. *African Reefer* ank. Alexandria 21.12.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden 11.12. til Singapore hjg.
s.s. *Agnete* pass. Gibraltar 6.12. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Agnete Mærsk* pass. Ushant 17.12.
s.s. *Alabama* afg. Newcastle 25.11. til Santa Fé.
s.s. *Alfa* afg. Zeebrygge 16.12.
s.s. *Alf* afg. Aalborg 8.12.
s.s. *Algarve* ank. Mersine 20.12.
m.s. *Almena* afg. New York 2.12. til Azua.
s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo 20.12. til Aden hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, afg. Dakar 18.12. til Frederikshavn.
m.s. *American Reefer* ank. Seattle 18.12.
s.s. *Amerika*, Dahl, afg. Christobal 19.12. til Kingston rjg.
s.s. *Anna* ank. Raumo 21.12.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Trinidad 7.12. til Las Palmas.
m.s. *Annam*, Seier-Christensen, afg. Aden 20.12. til Kohsichang udg.
m.s. *Anna Mærsk* afg. San Pedro 2.12.
s.s. *Anne* ank. Clyde 12.12.
m.s. *Argentina* afg. Madeira 20.12.
m.s. *Arizona* afg. Madeira 13.12. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Casablanca 13.12. til Kalundborg.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Philadelphia 19.12. til New York.
m.s. *Asia*, Andersen, pass. Panama Canal 13.12. til Hull hjg.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Newcastle on Tyne 18.12.
s.s. *Aslaug* ank. Alexandria 11.12.
m.s. *Asnæs* pass. Hammershus 19.12.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. San Pedro 15.12.
s.s. *Astra* afg. Newcastle-on-Tyne 15.12. til Kbhvn.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Dakar 18.12. til Port de Bouc.
m.s. *Australian Reefer* afg. Portland Ore 14.12.
m.s. *Australien*, Hansen, afg. Kohsichang 16.12. til Peru udg.
s.s. *Avance* ank. Hartlepool 6.12.

B

s.s. *Belgien* afg. Blyth 15.12.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Campana 7.12.
s.s. *Bergenhuis* ank. Steltin 21.12.
s.s. *Bertha* afg. Clyde 11.12.
s.s. *Bes* pass. Holtenau 21.12.
s.s. *Betta* afg. Portland 17.12.
s.s. *Betty Mærsk* pass. Helsingør 17.12. nordg.
s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Danzig 20.12.
s.s. *Birgitte* pass. Dungeness 12.12.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Dakar 17.12. til Foundiougne.
s.s. *Bodil* ank. Barrow in Furness 20.12.
s.s. *Bogo*, Dahl, ank. Tyne 15.12.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 14.12. hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Gand 18.12.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 17.12. til Terneuzen.
m.s. *Brasilian Reefer* pass. Christobal 15.12.
s.s. *Brasilien* ank. Kbhvn. 12.12.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Kbhvn. 16.12.
s.s. *Britta* ank. Huelva 19.12.
s.s. *Broholm* ank. Kbhvn. 16.12.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Baltimore 13.12. til Aarhus (via Louisburg N. S.).
s.s. *Brynhild* afg. New York 16.12. til Oslo.

C

m.s. *California* afg. Rio 13.12. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Southampton 18.12. til St. Thomas udg.
m.s. *Cadian Reefer* pass. Teneriffe 16.12.
s.s. *Carmen* afg. Kbhvn. 18.12.
m.t. *Caroline Mærsk* ank. Antwerpen 7.12.
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 18.12. til Antwerpen.
m.s. *Chastine Mærsk* ank. Rotterdam 6.12.
m.s. *Chilean Reefer* pass. Dungeness 11.12.
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Kobe 21.12. udg.
m.s. *Chr. Holm* afg. North Shields 13.12. til Caripito.
s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Helsingør 11.12.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Malaga 17.12.
s.s. *Christiansborg* afg. 13.12.
s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Gdynia 19.12. til Ghent.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21.12.37

LONDON	22,40	MADRID	43,00
NEWYORK	449,25	AMSTERDAM	249,75
BERLIN	180,80	STOCKHOLM	115,60
PARIS	15,35	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,30	HELSINGFORS	9,97
ZÜRICH	103,95	PRAG	16,90
ROM	23,80	WARSAWA	85,55

s.s. *Clara*, Johansen afg. Blyth 18.12. til Rouen.
 s.s. *Clara Clausen* ank. Kolding 26.11.
 m.s. *Columbia*, Müllertz, afg. Nauru 10.12.
 s.s. *Cornelia Mærsk* pass. Beachy Head 15.12. østg.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Gdynia 21.12.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 20.12.
 s.s. *Dagmar Clausen* afg. Aalborg 8.12. til Aarhus.
 s.s. *Dagmar* ank. Sevilla 18.12.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Antwerpen 21.12.
 m.s. *Danmark* afg. Ellesmeer Port 10.12. til Baytown.
 m.s.: *Danmark*, Juul-Christensen, pass. Kap Leeuwin 8.12. til Las Palmas hjg.
 s.s. *Delaware* afg. Norfolk, Va. 15.12. til Oslo.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Tampico 15.12.
 s.s. *Ebro* afg. Antwerpen 14.12. til Casablanca.
 s.s. *Edu. Nissen* ank. Rotterdam 7.12.
 s.s. *Effe Mærsk* afg. Flushing 8.12. til Gdynia.
 s.s. *Egholm* afg. Swansea 17.12. til Kbhvn.
 m.s. *Egyptian Reefer* afg. Conskry 18.12.
 m.s. *Eleonora Mærsk* afg. Corpus Christi 2.12.
 s.s. *Elie*, Rasmussen, forv. afg. Carston 22.12.
 s.s. *Elisabeth* pass. Brunsbüttel 4.12.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Swansea 8.12.
 s.s. *Ellen* ank. Oslo 14.12.
 s.s. *Else* ank. Rouen 16.12.
 s.s. *Ellensborg* ank. Aarhus 18.12.
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Swansea 21.12.
 s.s. *Emilie Mærsk* pass. Gibraltar 11.12.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Rotterdam 6.12.
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. West Hartlepool 19.12.
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, ank. Stockholm 19.12.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Seaham 19.12.
 s.s. *Eik Boye* ank. Susa 16.12.
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Hernøsand 21.12. til Antwerpen.
 s.s. *Erna* pass. Helsingør 21.12.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Aarhus 22.12. til Kbhvn. hjg.
 s.s. *Ester* ank. Pasajes 18.12.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, pass. Hanstholm 20.12.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Zeebrugge 19.12.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 3.12. p. R. t. Haifa.
 m.s. *Europa*, Rasmussen, afg. Vancouver 20.12. til San Francisca udg.

F

s.s. *Fano*, Korff, afg. Bilbao 20.12, pass. Landsend 20.12. p. R. t. Glasgow.
 m.s. *Fano* ank. Marstal 17.12.
 s.s. *Finland* afg. Aarhus 15.12. til Gdynia.
 m.s. *Fionia*, Kolls, pass. Perim 19.12. til Colombo udg.
 s.s. *Flynderborg* ank. Seham Harhour 20.12.
 s.s. *Frankrig* afg. Leith 16.12. til Kbhvn.
 s.s. *Freja* ank. Hull 3.12.
 s.s. *Frode* afg. Gdynia 16.12. til Santos.
 s.s. *Fredensborg* pass. Gibraltar 20.12.
 s.s. *Frederiksborg* pass. Ushant 19.12.
 s.s. *Frida* ank. Valparaiso 18.12.
 s.s. *Fylla* afg. King's Lynn 16.12. til Leith.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 20.12.
 s.s. *Georgia* afg. New York 4.12. til Oslo, ank. Oslo forv. 21.12.
 s.s. *Gerd* pass. Gibraltar 12.12.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Onton 19.12.
 s.s. *Gerda* afg. Nantes 20.12.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Avonmouth 9.12. til Rotterdam.
 s.s. *Gorm* ank. Houston 16.12.
 m.s. *Grete Mærsk* afg. Kobe 10.12. til New York.
 s.s. *Grete* afg. Rio de Janeiro 19.12.
 s.s. *Gronland*, Sorensen, afg. Methil 17.12.
 s.s. *Gudena* ligger i Manchester.
 s.s. *Gudrun* pass. Gibraltar 9.12.
 m.s. *Gudrun Mærsk* pass. Gibraltar 17.12. vestg.
 s.s. *Gunhild* pass. Helsingør 16.12. nordg.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Alexandria 8.12.
 s.s. *Gustav Diederichsen* ank. Saigon 8.12.
 s.s. *Gyda* ank. Jaffa 5.12.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Christensen, ank. Skutskær 21.12.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Bremen 21.12.
 s.s. *Halfdan* ank. Havre 18.12.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Cardiff 12.12.
 s.s. *Hanne* ank. Kbhvn. 8.12.
 s.s. *Hans*, From, afg. Stettin 21.12. til Landskrona.
 s.s. *Hans Broge* ank. Boness 16.12.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Gibraltar 3.12. til Hamburg.
 s.s. *Harald* afg. Danzig 19.12. til Wallwik.
 s.s. *Harriet* ank. Wiborg 21.12.
 s.s. *Helene* ank. Leith 18.12.
 s.s. *Helga* afg. New York 18.12.
 m.s. *Henning Mærsk* pass. San Miguel 10.12.
 s.s. *Henri Tegner* ank. Palermo 4.12.
 m.s. *Herdis* ank. Hull 10.11.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Genoa 13.12. til Antwerpen.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 11.12. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 19.12.
 s.s. *Holland* afg. Riga 15.12.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Nakskov 8.12.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Bilbao.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. La Pallice 15.12. til Brest.
 s.s. *Inger Toft* ank. Newport Mon 12.12.
 s.s. *Inger* ank. Wiborg 20.12.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Helsingør 17.12. nordg.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rotterdam 19.11.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Freetown 8.12.
 s.s. *Ivan Kondrup*, fung. Pedersen, afg. Bruges 18.12. til Methil.
 s.s. *Ivar* afg. Santos forv. 12.12 til Bahia.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 20.12.
 s.s. *Jakob Mærsk* pass. Dunnet Hd. 5.12.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Finisterre 20.12. p. R. t. Rouen.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Ushant 24.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Tel Aviv 15.12. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Cuxhaven 7.12. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Jenny* ank. Algier 13.12.
 s.s. *Jenny* ank. Messina 21.12.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Nørresundby 8.12. til Grange-mouth.
 s.s. *Johanne* ank. Bowater 21.12.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 20.12.
 s.s. *Jonna* pass. Cristobal 5.12.
 s.s. *Juliane* afg. Zeebrugge 8.12. til Gdynia.
 m.s. *Jutlandia*, Frandsen, pass. Ushant 21.12. t. Marseille udg.
 s.s. *Jutta* ank. Odense 21.12.
 s.s. *Jytte* ligger i Aalborg.
 s.s. *Jægersborg* afg. Kbhvn. 21.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Villano 17.12.
 s.s. *Kalo*, Brockmann, afg. Carston 24.11.
 s.s. *Karen* afg. Rotterdam 14.12.
 s.s. *Karen Toft* afg. Huelva 16.12.
 s.s. *Karla* afg. Napoli 16.12.
 s.s. *Katholm* ank. Randers 21.12.
 m.t. *Katrine Mærsk* ank. Fredericia 15.12.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Algiers 11.12.
 s.s. *Kentucky* afg. Danzig 19.12. til New Orleans.
 s.s. *Kirsten* ank. Riga 6.12.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Botwood 17.12.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Lysaker 17.12. til Tynen.
 s.s. *Knud* ank. Swansea 20.12.
 s.s. *Knud Villemoes* afg. Burntisland 15.12. til Esbjerg.
 s.s. *Knut* afg. Aberdeen 14.12.
 s.s. *Kongea* ank. Tallinn 12.12.

L

m.s. *Lalandia*, Frandsen, pass. Ushant 21.12.
 s.s. *Laila* ank. Iquique 18.12.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Dakar 14.12.
 s.s. *Laura* pass. Equator 12.12.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Sydney C.B. 30.11.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Hull 7.12.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Glasgow 17.12.
 s.s. *Lilleborg* ank. Aalborg 15.12.
 s.s. *Lilian* pass. Hollenau 19.12.
 s.s. *Lily* pass. Skagen 14.12.
 s.s. *Linda* ank. Helsingør 19.12.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Immingham 20.12.
 s.s. *Lotte* ank. Ghent 8.12.
 m.s. *Louisiana* afg. Gøteborg 11.12. til River Plate.
 m.s. *Lundby*, Lund, ank. Sabang 17.12.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 18.12.

M

s.s. *M. C. Holm* pass. Ardrossan 12.12.
 s.s. *Magnus* ank. Danzig 20.12.
 s.s. *Maja* ank. Bowater 20.12.
 m.s. *Malaya*, Nielsen, afg. Penang 18.12. til Port Sudan hjg.
 s.s. *Mano*, Albetsen, afg. Hamburg 11.12., pass. Coenhaven 14.12.
 m.s. *Marocco* pass. Dover 20.12. hjemg.

m.s. *Marchen Mærsk* afg. Hongkong 9.12. til Manila.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Liverpool 17.12. til Setubal.
 s.s. *Margrete* ank. Partington 16.12.
 s.s. *Margrethe* ank. London 21.12.
 s.s. *Marianne* afg. Wiborg 29.11. til Leningrad.
 s.s. *Marie Toft* afg. Ardrossan 17.12.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Trinidad 9.12.
 s.s. *Marna* afg. Iquique 18.12.
 s.s. *Martin Carl*, Bastrup, ank. Birkelhead 19.12.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Sfax 5.12.
 s.s. *Marr* pass. Skagen 5.12.
 s.s. *Maryland* afg. Santos 18.12. til Madeira.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Souris 9.12.
 m.s. *Meonia*, Sørensen, pass. Gibraltar 21.12. til La Pallice hjg.
 s.s. *Mercur* ank. Esbjerg 8.12.
 s.s. *Mette* afg. Norresundby 2.12.
 s.s. *Michael Jebsen* afg. Saigon 2.12. til Shanghai.
 s.s. *Minsk* afg. Marseille 20.12. til Genua.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Nantes 16.12.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Groningen 14.12.
 s.s. *Najaden* ank. Rouen 20.12.
 s.s. *Nancy* pass. Brunsbüttel 21.12.
 s.s. *Nerma* ank. Liverpool 20.12.
 s.s. *Nevada* ank. Åhus 19.12.
 m.s. *Nicoline Mærsk* pass. Colombo 11.12.
 m.s. *Niel Mærsk* afg. Manila 2.12.
 s.s. *Niels R. Finsen* ank. Riga 14.12.
 s.s. *Niobe* afg. Kotka 21.12.
 s.s. *Norco* ank. Svendborg 4.12.
 m.s. *Nordbo* pass. Gibraltar 5.12. p. R. l. Dunkirk.
 s.s. *Nordborg* ank. Huelva 13.12.
 s.s. *Nordby* afg. London 11.12. Kbhvn.
 m.s. *Norden* afg. Yokohama 5.12. til New York.
 m.s. *Nordfarer* ank. Portland Me. 29.11.
 m.s. *Nordhavet* ank. Nantes 8.12.
 m.s. *Nordhval* ank. Calcutta 13.11.
 m.s. *Nordkap* ank. New York 10.12.
 s.s. *Nordlys* afg. Flushing 8.12. til Kbhvn.
 m.s. *Nordpol* afg. Buenos Aires 14.11.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. New York 14.12.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 21.12.
 s.s. *Olga* pass. Skagen 5.12.
 s.s. *Olaf* ank. Stocka 18.12.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Bordeaux 12.12.
 m.s. *Olympia*, Lorentzen, afg. New York 18.12.
 m.s. *Oregon* afg. Rosario 17.12. til Santos.
 s.s. *Orion* ank. Gdynia 8.12.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Huelva 14.12. til Grangemouth.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Burntisland 14.12.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Rotterdam 13.12.
 s.s. *P. N. Dam* afg. N. Waterweg 1.12. til Havana.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Aden 16.12. til Singapore udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Tyne 17.12. til Coueron.
 s.s. *Paula* ank. Guayaquil 22.12.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Kap Leeuwin 3.12. til Las Palmas hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Panama 8.12.
 s.s. *Polly* pass. Holtzenau 11.12.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Boston 20.12.

R

s.s. *Randa* afg. Wiborg 21.12.
 s.s. *Riga* ank. Emden 21.12.
 s.s. *Rigmor* ank. Marseilles 10.12.
 s.s. *Rikke* afg. Ghent 24.11. til Canada.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 21.12.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Stettin 14.12.
 s.s. *Robert* ank. Marseilles 10.12.
 m.s. *Robert Mærsk* ank. Glasgow 16.12.
 s.s. *Rosenborg* ank. Lisbon 17.12.

S

s.s. *Saga* ank. Aalborg 21.12.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Alexandria Vir. 16.12.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Dungeness 17.12. vestg.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Oslo 21.12. til Blyth.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 20.12. p. R. l. Antwerpen.
 s.s. *Seine* afg. Aarhus 18.12. til Antwerpen.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Helsingør 19.12.

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.

s.s. *Selma* afg. Famagusta 21.12.
 s.s. *Sessa* ank. New York 19.12.
 s.s. *Shristiansborg* afg. Havana 13.12.
 m.s. *Siam*, Ravnsnes, ank. Sluiskil 21.12. udg.
 s.s. *Signe* afg. Helsingør 16.12. til Liepaja.
 s.s. *Sigrid* pass. Brunsbüttel 10.12.
 s.s. *Sigrun* ank. Mäntyluo 20.12.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kbhvn. 21.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Tyne 20.12.
 s.s. *Skagen* ank. Göteborg 20.12.
 s.s. *Skagerak* ank. Lemvig 13.12.
 s.s. *Skandia* afg. Nyborg 20.12. til Aruba.
 s.s. *Skjold* ank. Dunkirk 19.12.
 s.s. *Skodsborg* ank. Boston 18.12.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 19.12.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. La Pallice 20.12.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Kbhvn. 16.12. til Danzig.
 s.s. *Sophie* pass. Brunsbüttel 7.12.
 s.s. *Stadion II* afg. Stettin 21.12. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Bilbao 19.12. til Middlesbro.
 s.s. *Stella* ank. Immingham 16.12.
 m.s. *Stensby*, Eggert, forv. til Grangemouth 23/24.12.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Cape Moreton 19.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Sarpsborg 18.12. til Methil.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Aalborg 16.12. til Ghent.
 s.s. *Svanhild* afg. Kbhvn. forv. 21.12. til Gdynia.
 s.s. *Svanholm* afg. Kolding 20.12. til Danzig.
 s.s. *Svava* afg. Avonmouth 20.12. til Boulogne sur Mer.
 s.s. *Svend Pii* pass. Las Palmas 9.12.
 s.s. *Soborg* afg. Rotterdam 16.12.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Kbhvn. 20.12.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Nauru 13.12.
 s.s. *Tanja* ank. Bristol 21.12.
 m.s. *Tasmania*, Roder, afg. San Pedro 11.12.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Newcastle 18.12. til Kbhvn.
 s.s. *Tekla* pass. Skagen 13.12. p. R. l. Vejle.
 s.s. *Tennessee* afg. Neufahrwasser 6.12. til Baltimore.
 m.s. *Thyra S.* pass. Gibraltar 11.12. p. R. l. Haifa.
 s.s. *Tomsk* afg. Algier 20.12. til Alexandria.
 m.s. *Tongking*, Berg, pass. Ushant 20.12. til Algier udg.
 s.s. *Tonny*, Schröder, ank. Gdynia 21.12.
 s.s. *Tove* ank. Antwerpen 16.12.
 s.s. *Tovell*, Bang, afg. Santiago 16.12. til New York.
 s.s. *Transporter* afg. Odense 16.12. til England.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Løgstør 21.12.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 21.12. sydover.
 s.s. *Tula* afg. Algier 15.12. til Aalborg.
 m.s. *Tunis* afg. Neapel 20.12. til Catania.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. New York 4.12. til Rio, Santos og Buenos Ayres.

U

s.s. *Uffe* ank. Liverpool 19.12.
 s.s. *Ulla* pass. Rio de Janeiro 16.12.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. London 9.12. til Sete.
 s.s. *Uranienborg* afg. Christobal 20.12.

V

s.s. *Valborg* afg. Odense 15.12. til Gdynia.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 21.12.
 s.s. *Venus* ank. Barston M. S. 14.12.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Stockholm 8.12.
 s.s. *Viborg* pass. Cap Finisterre 20.12.
 s.s. *Viola* pass. Gibraltar 10.12.
 s.s. *Virginia* ank. Esbjerg 15.12.

W

m.s. *Westralia*, Barfoed, ank. Dublin 17.12.
 s.s. *With. Colding* pass. Gibraltar 17.12. vestg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. London 17.12.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 20.12.

Ø

s.s. *Ørfneborg* afg. Bordeaux 17.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AAGE HEINBERG

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Redar:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 38**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordrup 3098Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsforædnheder

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

PAKHUS: ENGHAVE BRYGGE, TLF. 11491

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

STEVEDORETelefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mամdresch

Aalborg

VINKE & CO.Shipowners—Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 24880 (8 lines)
Vinkco

Also at Amsterdam, Zaandam & Antwerp

**Weioliin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
BUDDINGEVEJ 480**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.