



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskernes Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

F · O · R · S · I · K · R · I · N · G

— SØA

SKANDINAVIA

A/S **GRØN & WITZKE**

Assurance

Kongens Nytorv 6 - Telefon C. 9316

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spilledampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marlusone«

Telefon Central 12057



*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner

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

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR DANSK SØFART

GENSIDIGT FORBUND

AMALIEGADE 33

Lovpligtig



Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

65.905

0059

64429



Medlemsliste

- | | |
|--|--|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. |
| D/S »Activ«, Korsør. | D/S »Jyllandia«. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kongssund. |
| Rederiet Arrenak I/S. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| J. Asmussens Efl. | J. Lauritzen. |
| D/S »Baltic«. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Myren«. |
| C. Clausen. | A. P. Møller. |
| D/S »Dania«. | D/S »Nautic«. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Norden«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Orient«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Orion«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Pacific«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Phonix«, Esbjerg. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Progress«. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Torm«. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Heimdal«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Holland«. | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

JAN M. LYNGBY ^{A/S}

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL { 13.779
15.779

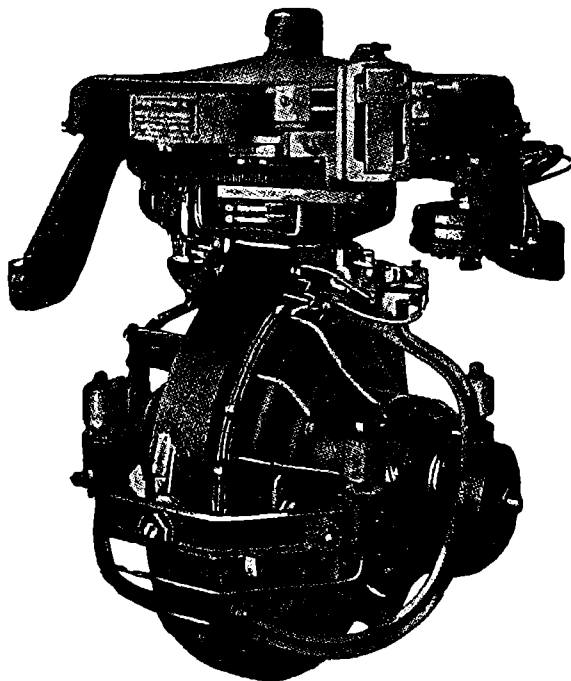
TELEGRAM »JANBY«



Fra førende specialfabriker leveres:

**PROPELLERE, SKIBSHJÆLPEMASKINER
og SKIBSTILBEHØR**

Sjælen i Skibet



**SPERRY !
KOMPASSET !**

*Spar Tid!
Tid er Penge!*

REPRÆSENTANTER:

SOPHUS BERENDSEN ^{R/S}

INGENIØR-AFDELINGEN

CENTRAL 8500 . RIGS 186

KØBENHAVN V.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 1

FREDAG DEN 4. JANUAR 1952

59. årgang

FRA ÅR TIL ÅR

Det gamle år 1951, der netop nu er ebnet ud, vil utvivlsomt kunne gå over i historien som et af de gode år for den danske skibsfart, hvor der blæste erhvervet en god medbørsvind, så dets kraftige genopbygning og konsolidering, der allerede havde været i gang i de nærmest foregående år, kunne fortsættes og yderligere underbygges, landet som helhed til gavn og trivsel. En af årsagerne til, at året 1951 kunne forløbe så gunstigt, må sikkert søges i den arbejdsfred, som skibsfarten som landets øvrige erhverv i al almindelighed har kunnet nyde godt af takket være de sidst indgåede to-årige overenskomster, og man må for hele samfundets skyld håbe, at de overenskomstforhandlinger, der allerede nu så småt er indledet, må nå til en tilfredsstillende og positiv løsning af problemerne i løbet af de kommende måneder. En bitter arbejdsstrid vil hurtigt kunne få de indtil nu med så store ofre vundne resultater til at svinde bort for at blive afløst af kaos.

Et af årets mest markante træk for skibsfarten har været de kraftige stigninger i fragterne, der allerede var begyndt i midten af 1950, og som fortsattes næsten uafbrudt igennem 1951, dog fulgt tæt i hælene af næsten ligeså kraftige stigninger i erhvervets mange og store udgiftsbyrder. Årsagerne til den kraftige stigning i fragterne — fragtratetallet steg således fra 131 i november 1950 til 232 i november 1951 — må vel først og fremmest søges i det betydelige verdensbehov for tonnage fremkaldt dels af oprustningen, der dog formodentlig vil nå sin kulmination i 1952 for derpå at blive afløst af en materielt og økonomisk set mere moderat vedligeholdelse af de absolut nødvendige militære beholdninger af våben, ammunition m. m., dels af den vareoplagring, de fleste lande har iscenesat i beredskabsøjemed, og så naturligvis også af Korea-krigen, hvis tonnagebehov dog for en stor del er blevet dækket af skibe fra den hidtil oplagte amerikanske reserveflåde. Den delvise liberalisering af landenes udenrigshandel, der har fundet sted i årets løb, har selvsagt også bidraget til at øge efterspørgslen efter tonnage. Her til kommer at transporterne, bl. a. af kul, nu foregår over længere distancer end tidligere, hvad der i forbindelse med de ofte slette ekspeditionsforhold i havnene og de hyppige strejker indirekte forøger den universelle tonnageknaphed med stigende fragter som den naturlige konsekvens. Verdenstonnagen synes forøvrigt ikke helt at have kunnet følge trit med det stærkt stigende tonnagebehov. Efter hvad American Merchant Marine Institute meddeler, er verdensflåden kun steget 10 pct. fra 1939 til 1951,

en stigning, der praktisk talt helt og fuldt falder på tanktonnagen, så tørlasttonnagen nærmest skulle være mindre end før krigen. Det må dog i denne forbindelse bemærkes, at den statsejede amerikanske tonnage ikke indgår i denne beregning.

Ingen kan endnu sige, hvor længe den medvind, der i øjeblikket også hjælper den danske skibsfart fremover, vil vare ved. Omslaget kan komme hurtigt, hurtigere end ventet, hvis den latente spænding kloden over udløses på en fredelig vis, hvad man måske må have lov at håbe på i det kommende år, hvor den magtbalance, der ene formår at skabe ro, er indenfor rækkevidde. Den tid, der er gået godt, kommer imidlertid ikke dårligt tilbage, og de gode og givtige år, som den danske skibsfart har haft siden krigens slutning, har været vel anvendt til en konsolidering og genopbygning af dette for landet så overmåde vigtige erhverv, så det med fortrøstning kan se kommende hårde tider imøde i bevidstheden om, at der er gjort, hvad gøres kan, for at møde dem.

Dansk skibsfart har fortsat denne konsolidering i det netop svundne år. Nye skibe er føjet til flåden, så den pr. 1. december 1951 omfattede 552 skibe med tilsammen 1.822.000 tons d.w., mens megen ældre tonnage er blevet afhændet, således at flådens gennemsnitsalder er blevet betydeligt formindsket med en yderligere effektivitet som resultat. Skibe har landet fået bygget, vanskeligere har det været at skaffe det nødvendige kvalificerede personel til at sejle med skibene, og personespørgsmålet er da også et af de mest brændende for dansk skibsfart i dag. Ikke for intet efterlyste skibsreder *E. Hahn-Petersen* forleden dag i et foredrag i Foreningen til Søfartens Fremme den gamle sømands- og sømandskonementalitet, men også på dette felt synes der at være en bedring at spore. Tilgangen til sømandsskolerne, navigations-skolerne og maskinskolerne har været i fremgang i årets løb. Man må måske have lov til at håbe, at denne fremgang vil holde sig videre frem gennem årene, der kommer. Det arbejde, Foreningen til Søfartens Fremme i samarbejde med Dansk Skibsadoption udfører til gavn for dansk søfart, vil utvivlsomt bidrage meget til, at dette håb kan gå i opfyldelse.

Uro og spænding venter vel stadig verden i året, der netop er begyndt, men det er alligevel, som om man kan spore en lysning forude, en lysning, der kan berettiggte menneskeheden til i år for alvor at ønske hinanden et

GLÆDELIGT NYTÅR!





Dansk skibsfart 1951

Af direktør for Dansk Dampskibsrederiforening
E. MAEGAARD

Danmarks økonomi har i 1951 været ude for hård modvind som følge af den prisklemme, der er opstået ved at priserne på de fleste af vore eksportvarer langt fra er steget i samme målestok som importpriserne. En undtagelse fra denne hovedregel har været den danske handelsflådes fragter, der i højere grad end vore andre eksporttydelser for en del af flåden har fulgt den almindelige internationale priskonjunktur. Gennem hele 1951 har fragtmarkedet ligget på et væsentlig højere niveau end i 1950. Når der således i årets sidste måneder har kunnet konstateres en ikke uvæsentlig bedring i vor valutamæssige stilling, er det med rette blevet fremhævet, at skibsfarten har haft en betydelig andel i denne fremgang. Selvom det på indeværende tidspunkt er umuligt at angive nøjagtige tal for handelsflådens indsejling i udenrigs fart i 1951, er der dog grund til at forvente, at det tal, der har været nævnt på ca. 1200 mill. kr. så nogenlunde vil komme til at passe. Da indsejlingen i 1950 var ca. 820 mill. kr. skulle der herefter være tale om en stigning på ca. 50 pct. *Det må dog stærkt understreges, at disse tal refererer til bruttofragterne, og det vil derfor være ganske fejlagtigt at slutte, at skibsfartens nettoindkomster er steget med ca. 400 mill. kr.* En sådan slutning vil ikke være holdbar ved opstillingen af Danmarks betalingsbalance med udlandet i 1951, og endnu mindre når det gælder vurderingen af rederiernes driftsoverskud for året. Alle skibsfartens driftsomkostninger er i årets løb gået stærkt i vejret, således er f. eks. bunkeroliepriserne i Sterlingområdet gennemgående steget 30—40 pct., og de mange steder elendige havneekspeditionsforhold har i adskillige tilfælde voldt rederierne store og kostbare lidstaber. Også med hensyn til rederiernes udgifter i danske kroner er der tale om betydelige stigninger. Dette gælder således både udgifterne til administration, mandskabshyrer, reparationer ved danske værfter etc., men fremfor alt gælder det de udgiftsbeløb, der må regnes med til flådens fornyelse. Skibspriserne har været genstand for en fantastisk stigning og ligger nu gennemgående på det 4—5 dobbelte af før krigen. Alene siden juni 1950 er stigningen ca. 50 pct. En 16.000 t. d.w. tankbåd kan således i dag næppe kontraheres for mindre end 18 mill. kr., medens prisen i begyndelsen af 1950 var ca. 12 mill. kr. Hertil kommer, at der kun kan kontraheres med glideskalaklausul, således at den endelige pris bliver afhængig af prisudviklingen for arbejdsløn og materialer; og da der i øjeblikket må regnes med en leveringstid på helt op til 4—5 år, må det befrygtes, at den endelige pris bliver væsent-

lig højere end basisprisen. *Den danske handelsflådes nuværende nybygningsprogram indebærer en kapitalinvestering på over 600 mill. kr., og det vil derfor forstås, at den store stigning i skibspriserne stiller meget betydelige krav til rederiernes økonomiske ressourcer, og at der derfor vil blive stærkt brug for de driftsoverskud, der er indtjent i 1951.*

Den danske handelsflåde omfatter pr. 1. december 1951 552 skibe på 100 brt. og derover på ialt 1.264.000 brt. og 1.822.000 t. d.w., og nettotilvæksten har derefter været ca. 44.000 brt. i årets løb. Denne beskedne nettotilvækst dækker dog over en ikke ringe forøgelse af flådens effektivitet. Af nybygninger fra danske og udenlandske værfter er der således tilgået flåden 19 skibe på 107.000 brt., hvilket nogenlunde svarer til tilgangen i de nærmest foregående år. Salgene af ældre handelsskibe til udlandet har imidlertid været væsentlig større end i 1950, idet der er solgt ialt 28 skibe på 71.000 brt. Foruden 4 af de fra USA i 1947 indkøbte Liberty-både er der solgt en række ældre kulfyrede trampbåde i størrelsen 2—3.000 t. d.w. En række af disse salg er blevet fremkaldt af hensyn til nødvendigheden af at skabe finansielt grundlag for anskaffelsen af nyere og mere moderne tonnager, idet særlig de mindre rederier i mindst lige så høj grad som andre erhvervsgræne har mærket følgerne af kreditstrammingspolitikken. Som nævnt har handelsflåden i øjeblikket et betydeligt nybygningsprogram. Ialt er der af rederierne ved danske og udenlandske værfter pr. 1. december kontraheret 72 skibe på ca. 355.000 brt. med forventet levering inden udgangen af 1955. Størstedelen af dette nybygningsprogram er placeret ved danske skibsværfter nemlig 47 skibe på ca. 238.000 brt., og også på denne måde danner skibsfarten således grundlaget for betydelige beskæftigelsesmuligheder indenfor det danske samfund. Op imod halvdelen af den kontraherede tonnager er store tankskibe, hvoraf rederierne i øjeblikket har 15 skibe på tilsammen ca. 153.000 brt. i ordre. Dansk skibsfart er nu ved at komme ganske godt med på dette specielle område indenfor søtransporterne. Vor tankskibsflåde er i dag på ca. 415.000 t. d.w. mod 165.000 t. d.w. i 1939, og med gennemførelsen af nybygningsprogrammet kan den forventes i løbet af få år at nå op på ca. 650.000 t. d.w. Væksten i tankskibsflåden, der også præger verdenshandelsflåden som helhed i disse år, har i pressen af og til fremkaldt røster om, at der var fare for, at der her fandt en overinvestering sted, og at det på længere sigt ville blive vanskeligt at skaffe beskæftigelsesmuligheder for de mange nye tankbåde. Verdensolieproduktionen og forbruget er jo imidlertid i stærk udvikling, og efter sagkyndiges udtalelser skulle der endnu foreligge betydelige ekspansionsmuligheder. Med hensyn til nybygningsprogrammet er der iøvrigt grund til med tilfredshed at fremhæve, at der nu også er en række moderne motorcoasters ialt ca. 15 under bygning, og at småskibsflåden således kan forvente en værdifuld tilvækst

(fortsættes side 9)

Dansk skibsbygning i 1951

Af H. P. CHRISTENSEN,

formand for Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark

Den fremgang, der i året 1950 skete i leveringen af nye skibe, er fortsat i 1951, og selvom produktionen ikke fuldt har nået tallet fra før krigen, hvor de danske værfter nåede op på at bygge omkring 150.000 brt., er det glædeligt at konstatere, at de danske værfter i år er kommet op på den største produktion i noget år efter krigen.

Der er således i 1951 leveret 25 nybygninger med en samlet bruttotonnage af 123.000 brt. mod ca. 111.000 brt. i 1950, og der er i årets løb søsat nybygninger med en samlet bruttotonnage af 116.000 t. og ca. 160.000 t. d.w.

Forholdet mellem tonnage leveret til danske og udenlandske rederier er det samme som sidste år og fordeler sig med 43 pct. til udenlandske og 57 pct. til danske rederier.

Af de i årets løb afleverede skibe er en noget større procent end tidligere dampskibe, idet der er afleveret 4 skibe med moderne økonomiske dampmaskinanlæg og oliefyrede kedler.

De afleverede skibe er overvejende hurtiggående cargolinere med nogen passagerindretning og tankbåde, men der er desuden i årets løb afleveret enkelte passagerskibe, således bl. a. 2 store jernbancfærger til henholdsvis De Danske og De Franske Statsbaner samt et middelstort passagerskib til norsk rederi og en stor specialtrawler til Frankrig. Ved årets udgang er søsat yderligere en automobilfærge til De Danske Statsbaner.

Vanskelighederne ved at fremskaffe materiale og udrustning har i årets løb som følge af den spændte verdenssituation været stigende, og det har som følge heraf ikke været muligt at få det bestilte skibsbygningsmateriale leveret rettidig fra de udenlandske stålværker. Eksempelvis havde man i England fået løfte om levering af 25.000 t. heavy steel til skibsværfterne, men der mangler ved årets slutning levering af en betydelig del af det lovede skibsbygningsmateriale.

Ydermere har forholdene i de stålproducerende lande udviklet sig derhen, at der er en stadig stigende forskel mellem hjemmemarkedsprisen for stålmateriale og den pris, der forlanges til eksport, hvilket selvfølgelig stærkt indvirker på de danske skibsværfters konkurrenceevne overfor værfterne i de pågældende lande.

Værfterne har derfor næsten udelukkende været henvist til Det Danske Stålvalseværk med hensyn til levering af plader og profiler til nybygninger, og leveringen herfra har været af en helt afgørende betydning for de danske værfters produktion sidste år. Vanskelighederne for Det Danske Stålvalseværk med at fremskaffe det fornødne skrot, som er afgørende for værkets produktion, har været stadig voksende og har medført, at industrien i samarbejde med LAB har organiseret en landsomfattende indsamling af gl. jern. I midten af december måned nåede stålværket op på en produktion af 100.000 t. færdigvalset materiale i 1951, hvoraf ca. halvdelen er plader efter Lloyd's fordringer.

Redernes krav til stadig stigende fart har nødvendiggjort indførelsen af kraftigere dieselmotorer, og de i de senere år stærkt stigende oliepriser har bevirket, at man nu indretter en del af de i ordre værende dieselmotoranlæg for drift med kedelolie (fuel

oil), hvilket medfører visse mindre ændringer af motorerne, indbygning af et mere omfattende centrifugeringsanlæg for rensning af olien og indbygning af heating coils i bundlankene. Bestræbelserne for at opnå en stadig bedre økonomi og større ydelse af dieselmotorerne uden vægtforøgelse er



fortsat, og Burmeister & Wain har i år færdiggjort sin første store 2-takts dieselmotor med supercharge, hvorved hestekraften er forøget med godt 25 pct., uden at varmepåvirkningen i motorernes cylindre er forøget. Man vil gennem denne forbedrede konstruktion fremtidig i 8-cyl. dieselmotor-anlæg kunne opnå samme hestekraft som tidligere i et 10-cylindret anlæg.

Der er i år af Helsingør Skibsværft udviklet en ny dampmaskine-type, som giver en forbedret økonomi ved anvendelse af en spildedamp-turbine, som er direkte koblet til en speciel dampkompressor, som er udført på grundlag af de med værftets gasturbine-anlæg høstede erfaringer, og der er 6 anlæg på ca. 3000 hk. af denne nye type under bygning. Forsøgene med gasturbine-anlæg fortsættes stadig, men udviklingen er endnu ikke så vidt fremskredet, at man mener foreløbig at kunne installere et egentligt marine-gasturbine-anlæg i handelsskibe. Det gasturbine-anlæg, der i udlandet er kommet til anvendelse som en del af maskinanlægget i et større handelsskib, må nærmest karakteriseres som et land-gasturbine-anlæg, der ad elektrisk vej overfører energien til skibets propeller.

Værfterne fortsætter forbedringen af deres tekniske anlæg for at styrke og udbygge konkurrenceevnen, idet man må imødegå en stærkt stigende konkurrence fra udlandet i årene fremover.

De stigende fragter har medført øget efterspørgsel efter ny tonnage, og værfterne har i årets løb haft en betydelig ordreindgang, således at de fleste af dem har beddingerne optaget 3—4 år fremover, men de usikre forhold i forbindelse med fremskaffelsen af materialer, som allerede har medført, at enkelte værfter har måttet indføre arbejdsdeling i skibs-

(fortsættes næste side)

Mens støbeskeen er over ilden

Af skibsmægler V. FROM BARTRUMSEN

Klokkerne har ringet nytår ind med samme klang som ved tidligere årsskifter, hvad der er en selvfølge, for klokkerne repræsenterer i deres funktion det bestående: rytmen, pulsslaget, som fortæller, at kloden planmæssigt varetager sin opgave som planet i troskab overfor den grundlov, universet er underkastet.

Men den lille jord i det store verdensrum er menneskeheds boplads, hvor man kan finde på at gøre værested til arena for udvikling af tilstande, som medfører en jonglering med såvel det positive som det negative fortegn, så det ikke er enhver givet at skelne mellem plus og minus. — Skulle nytårsklokkerne, hver gang de lød, lade sig stemme i samklang med den menneskehed, de ringer for, ville malmene mildest talt desværre af og til vanhelliges.

I disse tider mødes modgående søer, sætter malstrømme og vælter sig i brænding over folkeslagene. Det er nationernes indbyrdes uoverensstemmende viljer og meninger, der brydes. Vor verden er i støbeskeen. Hvert menneske må se, at noget må laves om, hvis der skal være mulighed for at undgå kaos.

Enhver af os ved jo, hvad det drejer sig om. Det er Øst og Vest, der stående ansigt til ansigt beskylder hinanden for uvederhæftighed og bagholdshensigter. Med uændrede forhold, kan denne turnering ikke tænkes at ville vedvare; før eller senere må bristepunktet indtræffe og skarpere ting træde i ordets sted. Og størstedelen af ordsurrogatet står til Østens rådighed.

Østen havde desuden den fordel, at den repræsenterede en kompakt helhed, mens Vesten bestod af stat ved stat med hver sin suverænitet.

Enighed mellem et antal enere, der hver for sig ynder at have sin egen mening, er en af tilværelsens mest vanskelige opgaver at realisere. Man må derfor i dyb respekt føle taknemmelighed overfor de utrættelige eksperter, der har opnået at en række etaper ad den rette rute allerede er tilbagelagt. Heldigvis har planens formidlere haft det gode kort på hånden, at her gjaldt det tilintetgørelse af fælles risiko. Endda er resultatet en sød frugt af en intensiv og slidsom virksomhed.

Endnu er der vejlængde at tilbagelægge for de pionerer, der skal hindre, at den truende bombe springer, men det er dog antydnet, at holværket mod aktivt våbenbrug er så godt i vækst, at begrundet håb kan finde rod fæste. Og jo mere holværksrejsningen tilfredsstillende, des glattere må det tænkeligt gå med etableringen af staternes enighed om indsats og løsning af fællesskabets opgave. Og så er det i tilgift jo tænkeligt, at nationernes fælles samdrægtighed kan føre videre, så der indenfor deres områder kan etableres en naturlig samdrægtighed, i hvis sol gensidigheden kan modne frugter, som det vil være en gevinst at nyde i en verden, hvis fredeliggørelse man har haft del i.



Kunne der yderligere ske det, at Østen lod det rejste jerntæppe afløse af en ganske almindelig landegrænse, hvilket måtte betyde, at læppet omsider med god grund var at betragte som en overflødighed. Så vidt nået ville man med god grund kunne tale om »fagre, nye verden«.

Denne summariske oversigt er opbygget over en optimistisk stigende linie, og det er gjort med fuldt overlæg. Man scorer nemlig aldrig points ved hjælp af pessimisme. Og er man optimist på den rigtige måde, taber man ikke hovedet, dersom det sker, at optimismen har gabet lidt for højt.

Noget kan vi i hvert fald allerede nu uden forbehold glæde os over, nemlig det faktum, at vor handelsflåde, rummende de supplerende nyanskaffelser, nu som før og i med- og modgang er rede til at passe sin dont. Selv i de hårdeste tider rejste danske skibe bovandet på færden over havene. Som ingen anden befolkningsgruppe har danske sømænd sat liv og sjællighed på spil, når sejladsens oprettholdelse krævede det. Og det krav er stående, for et Danmark uden sejlads kan ikke tænkes. De små skuder i de hjemlige farvande og resten, op til de store, oceangående fartøjer, der viser flaget i de fjerneste havne, hører med indenfor et korrekt billede af Danmark.

Under de to krige var skibsfarten aktiver af værdi, der ikke alene kan gøres op i penge. Og under hverdagsforhold indsejles der, nu som før værdier, der er af vital betydning for landets økonomi. Trist nok har landets styrelse gennem tider ikke vist passende gensidighed overfor erhvervet, men tvært imod gennem pålæg og anordninger gået rederierne meget mere nær, end tilfældet er, når det drejer sig om de fleste andre nationers skibe i forholdet til deres respektive lande.

Alligevel er det lykkedes vore rederiers årvågenhed godt og vel at have udlignet den blodtapning, som krigen og dens efterladte miner udsatte flåden for. Det er rart at vide, at vitalitet og søfart trives godt i hinandens selskab.

Derfor skal ønsket om et godt og frugtbart 1952 for Danmark rumme tilkendegivelse af, at søfarten med højt rejst pande kan modtage sin part.

Dansk skibsbygning i 1951 (fortsat fra side 7)

byggeriet, gør det vanskeligt at overse, hvorledes mulighederne vil være for fortsat fremgang for dansk skibsbygning.

Der er jo imidlertid mulighed for, at en afspænding i verdenssituationen langt hurtigere, end man

i dag kan forudse, vil medføre en bedring i stålforsyningerne og derigennem muliggøre en udvidelse af produktionen på de danske skibsværfter, og med den forbedring, som er sket i de tekniske anlæg både indenfor skibs- og maskinbygningen, står værfterne velrustet til at fortsætte den fremgang, som i de senere år er sket i dansk skibsbygning.



Københavns havn i 1951

Af havnedirektør *MOGENS BLACH*

Ved sidste nytårsskifte havde Københavns havn netop tilendebragt et rekordår i havnens historie, og der var intet begrundet håb om at opnå en lige så intens trafik i 1951. Tvært imod alle forventninger bragte 1951 alligevel ikke den ventede nedgang, men viste sig at blive et år med livlig handelsvirksomhed, der gav havnen en omsætning, der endog var større end i 1950.

Endelige tal for dette års sidste måneder er endnu ikke tilgængelige, men forsigtigt skønnet skulle årets resultat blive 9,0 mill. n.r.t. ankommet skibstonnage og en godsomsætning på 7,7 mill. tons mod henholdsvis 8,7 mill. n.r.t. og 7,5 mill. tons i 1950.

Københavns havn holder således stadig sin position som den førende indenfor de skandinaviske havne, hvilket fremgår af følgende tal for de 5 største havnes udlandstrafik i 1950:

	N.R.T. (British Rule) af ankomne skibe	Godsomsætning med udlandet i 1000 kg. (Import og eksport)
København	5,5 mill.	5,4 mill.
Gøteborg	4,7 mill.	5,0 mill.
Stockholm	3,2 mill.	3,0 mill.
Oslo	2,9 mill.	1,5 mill.
Helsingfors	1,7 mill.	1,9 mill.

Verdenssituationen idag opfordrer ikke til at fremkomme med profetier angående trafikken i 1952, men havnen venter ikke, at året skal blive lige så gunstigt, som det forløbne.

Havnens udbygnings- og moderniseringsplaner er blevet udført programmæssigt. Af de mange arbejder bør de 3 vigtigste nævnes, nemlig:

(1) Anlæggene på *Nordre Toldbod*, som netop står foran deres færdiggørelse, og de nye installationer og moderne udstyr i dette særlige havneafsnit skulle sætte toldmyndighederne i stand til uden yderligere forsinkelse at gå i gang med udførelsen af allerede projekteret pakhusbyggeri og modernisering på *Søndre Toldbod*.

(2) Den ny *Langebro*, som ifølge byggeprogrammet skulle blive færdig i begyndelse af 1954, og som foruden at løse færdselsproblemet for trafikken til Amager betyder en væsentlig forbedring af besejlingsforholdene i Sydhavnen.

(3) Udvidelserne af *Prøvestenshavnen*, der skridter tilfredsstillende frem, idet de opfyldte arealer hastigt øges og ny olietanke stadig skyder i vejret. Nødvendigheden af denne betydelige forøgelse — i virkeligheden en fordobling — af Prøvestenshavns kapacitet forstås bedst, når man betragter omfanget af Danmarks olieimport, der fra 860.000 tons i 1938 er vokset til 1.800.000 tons i 1950.

Udbygnings- og moderniseringsprogrammet vil blive videreført i 1952, men det er givet, at det høje prisniveau til en vis grad vil gøre sin indflydelse gældende på byggevirksomheden, således at havnens bestræbelser hovedsageligt vil blive holdt indenfor rammer, der særlig sigter til modernisering af kajer for blandet gods for derigennem at befordre den videre udvikling af den mekaniserede godsbehandling. I første række vil Havnegades og Christiansgades kajer komme i betragtning. Havnen er på det rene med, at mekaniseret godsbehandling er et af de midler der skal anvendes for at forkorte skibenes liggetid i havnen mest muligt.

I det forløbne år har Københavns havns meget moderate havneafgifter ikke undergået nogen ændring. De afgifter, der opkræves i dag, ligger gennemsnitligt kun 45 pct. højere end i 1938.

Ved udgangen af 1951 har Københavns havn overtaget alle aktierne i Københavns Frihavns Aktieselskab, og det er vort håb at den kræfternes forenelse og det snævre samarbejde, der derved er muliggjort, vil styrke havnen og sætte den i stand til at fastholde sin position fremover.

Dansk skibsfart i 1951

(fortsat fra side 6)

i den kommende tid. Medens den større tonnage, d. v. s. skibe på over ca. 3.000 t. d.w., nu som helhed betragtet kvalitetsmæssigt er nået op på samme standard som før krigen, har vi relativt flere ældre skibe i de mindre tonnagegrupper end i 1939, og fornyelsesproblemet er derfor her stadig i høj grad aktuelt.

Med hensyn til fremtidsudsigterne for skibsfarten er der kun grund til at udtale sig med varsomhed. Alle erfaringer viser, at et tilbageslag på fragtmarkedet ofte kan sætte ind med stor kraft og pludselighed. Forsåvidt den nærmeste fremtid angår, tør man dog såvidt situationen i øjeblikket kan bedømmes formentlig regne med ganske god beskæftigelse og indtjening for handelsflåden. Det må forventes,

at de store bulktransporter af kul og andre råstoffer over lange distancer vil fortsætte også i størstedelen af 1952 og bidrage til at understøtte markedet. Hertil kommer, at allerede på indeværende tidspunkt er en betydelig del af flåden sluttet for rejser langt ind i 1952, ja adskillige skibe er sluttet for hele året, således bl. a. en stor del af tankskibene. Dette forhold, at en del af tonnagen som regel er bortfragtet for lang tid fremefter bevirker, at en opgang i fragterne sjældent kan udnyttes fuldtud, men udgør på den anden side en stabiliserende faktor, når nedgangen sætter ind. Og givet er det, at den dag kommer, da konkurrencen om lasterne igen vil blive knivskarp. Til den tid gælder det fremfor alt om, at dansk skibsfart kan slå velkonsolideret og med en flåde bestående af hurtige, moderne og konkurrencedygtige skibe.

(fortsættes side 10)



Århus havn

Af havneingeniør H. A. STAARUP

I omtalen af Århus havn i Dansk Søfarts Tidendes nytårsnummer for 1951 blev det udtalt, at man ventede, at den af regering og rigsdag tilstræbte indskrænkning af forbruget i Danmark kun ville få ringe indflydelse på vareomsætningen og trafikken over Århus havn.

Denne antagelse har vist sig fuldt ud at slå til, idet trafikken på havnen stadig har været stigende, således at skibs- og vareafgifter for de første 10 måneder har været ca. 10 pct. større end i fjor.

Landbrugseksporten har været af samme betydelige omfang som sidste år, og importen af råprodukter til spiseolie- og margarineproduktionen er steget ca. 45 pct., medens trælimporten har været ca. 35 pct. mindre end sidste år. Koksimporten er gået ned med 45 pct., medens kulimporten er forøget med 35 pct., således at den samlede import af kul og koks er forøget med 5 pct. En del af kulimporten er kommet fra Amerika, fragtet med store dybgående skibe, der i fuld lastet stand af provinshavne kun kan anløbe Århus havn.

Arbejdet med bygning af pier 1 er fuldført, bortset fra nogle vej- og sporarbejder, og fjernelse af midtermolen ventes færdig inden udgangen af året.

To nye kajakraner med 3—5 t. løfteevne, der skulle have været leveret omkring 1. juli, er blevet forsinket, men ventes færdige ved årets udgang, desuden er der kontraheret om yderligere 2 kraner af samme type til pier 1 og om modernisering af to ældre kraner.

Der arbejdes for tiden med projekt til ombygning og udvidelse af dampskibsbroen, hvor rutebådene til Kalundborg og København har deres liggepladser. Endvidere står man foran opførelse af en ny station for havnelodseriet. Stationen opføres på et centralt sted i havnen og bygges først i 4 etager senere i 8 etager for at bevare det frie udkig.

I årets løb har private industri- og handelsfirmaer udfoldet stor byggevirksomhed på arealer lejet af havnen. Således er der ved 10 m kajen opført et moderne stykgodspakhus i 3 etager plus kælder med et grundareal af 1225 m² og på sydhavnsterrænet en fyldestation for flaskegas, der med en kapacitet af 440 t. flydende gas er Nordens største.

Endvidere har oliefirmaerne i årets løb udvidet deres tankanlæg, således at tankkapaciteten i havnen nu udgør ca. 50.000 m³.

Med hensyn til udsigterne for det kommende år er det vanskeligt at udtale nogen begrundet formodning under den nuværende, usikre politiske verdenssituation; dog kan man formentlig ikke vente en yderligere stigning af trafikken.

Dansk skibsfart i 1951

(fortsat fra side 9)

Dansk skibsfart er i stadig ringere grad baseret på transporterne til Danmark og har praktisk talt ingen indflydelse på det indenlandske prisniveau. Lige så lidt som vor skibsfart i de trange kriseår i begyndelsen af 30'erne anmodede om statsstøtte eller fortrinsstilling i sejladsen på Danmark, ønsker den under en kommende nedgangsperiode at gøre dette. Den alvorligste fare på længere sigt for dansk skibsfart truer ikke fra en nedgang i fragterne — tværtimod kan man sige, at en sådan nedgang til en vis grad kan virke sundt og stimulerende for nyt initiativ — men derimod fra den skibsfartspolitik, som en lang række lande er slået ind på med omfattende statsstøtte til egen skibsfart og diskriminering mod andre landes skibe. Denne politik er for tiden særlig fremtrædende i de sydamerikanske lande, ligesom en række af de nye asiatiske lande nu synes at tage dette dårlige eksempel op. Lad mig blot nævne eet eksempel fra den seneste tid. For kort tid siden bestemte den brasilianske regering, at brasilianske skibe ved losning og lastning i brasilianske havne skal have fortrinsret til kajplads uanset ankomsttidspunkt og uanset hvor mange andre skibe, der i forvejen venter på at komme til kaj. Når man ved, at de brasilianske havneeksportsforhold for tiden er særdeles ringe og bevirker store forsinkelser, forstås man hvad et sådant skridt betyder for danske og andre nationers skibe.

De danske rederier vil benytte disse relativt gode år til at ruste sig mod kommende vanskeligheder, og man må håbe, at de ansvarlige danske myndigheder vil vise forståelse for disse bestræbelser og ikke ved unødige indgreb i rederiernes planer og dispositioner skabe vanskeligheder. Dette ikke blot af hensyn til rederierne men først og fremmest fordi dette er en forudsætning for at dansk skibsfart fortsat kan velblive at være den værdifulde indtægtskilde for landet, således som den i 1951 så klart har dokumenteret at være det.

FRAGTRATETALLET

Med fragtraterne i januar-marts 1949 som basis (sat lig 100) er fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater for prompt lastning indenfor trampfarten, beregnet til 232 for november 1951. I oktober måned var fragtratetallet 206. I sammenligning med november 1950 har der været en stigning i fragttallet på 77 pct.

Den betydelige stigning i november skyldes ligesom stigningen måneden forud i første række en stærk opgang i olieraterne, men iøvrigt er næsten alle rater højere end i oktober. En undtagelse herfra er dele af trælastfarten, hvor op- og nedgang opvejer hinanden.

Fragtmarkedet 1951

Den vestlige verdens oprustningsprogram har præget udviklingen på fragtmarkedet i det forløbne år på en måde, som næppe mange tænkte sig muligheden af ved udgangen af 1950. Der har ikke alene været tale om transporten af store mængder råstoffer til krigsindustrien, men den forcerede oprustning, der begyndte allerede i anden halvdel af 1950, har medført et yderligere deficit mellem det vesteuropæiske kulbehov og produktionen. Dækningen herfor har kun kunnet hentes i USA, og transporten af de meget betydelige kvantiteter kul, som det har været nødvendigt for de vesteuropæiske lande at hente på den anden side Atlanterhavet, har utvivlsomt været en af fragtmarkedets stærkeste faktorer.

Udviklingen på de enkelte markeder vil være bekendt fra vore ugentlige beretninger, men en kort gennemgang af de vigtigste markeder kan måske alligevel påregne interesse.

Transatlantiske markeder

Som ovenfor nævnt har transporten af kul fra USA til Vesteuropa og destinationer i Middelhavet absorberet en masse tonnage. Ved årets begyndelse lå raterne for disse forretninger omkring 65/- fra Hampton Roads til UK., ca. \$9.50 til Antwerpen eller Rotterdam og ca. \$10.50 til Hamburg/Bremen. Disse rater steg i den kommende tid jævnt, og i begyndelsen af april betaltes \$14 for kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam, \$14.25 til Hamburg eller Bremen, og til Danmark sluttedes til \$15.65 til en lossehavn og \$16 til to lossehavne. For consecutive rejser lå raterne noget lavere, men dette niveau for enkelte rejser blev i det store og hele opretholdt indtil begyndelsen af juni, da ECA i samarbejde med NSA greb ind og fastsatte maksimalrater for alle ECA-financierede kultransporter fra USA til Europa. Disse NSA-rater var for de vigtigste havne, nemlig Antwerpen eller Rotterdam \$10.50, Hamburg/Bremen \$10.95 og til danske havne \$11.30. Det siger sig selv, at en sådan foranstaltning ikke ville have nogen værdi, såfremt NSA ikke samtidig var villig til at stille tonnage til disposition for ECA-kultransporterne, men amerikanerne disponerede jo over en betydelig flåde af stats-ejede Liberty og Victory skibe fra krigens tid, og et betydeligt antal af disse fartøjer blev udrustede påny og sat ind i kulfarten. Det varede da heller ikke længe, førend NSA-raterne var en realitet, og praktisk talt alle de kul, som Danmark har importeret fra USA i andet halvår af 1951, er transporteret på denne måde. Der har iøvrigt flere gange været rygter om en revision af disse NSA-rater, men hidtil har der kun fundet en mindre regulering sted i raterne til UK. Den anden store faktor i transatlantisk trade, korn, har haft mulighed for en noget friere ratedannelse, selv om der også for ECA-lasterne er fastsat maksimalrater. Korn fra Northern Range til Baltimore, til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes således i februar til \$14.40, for britisk regning betalles i maj 20/- pr. qr. fra St. Lawrence til UK., denne rate steg i årets løb til 26/3d. pr. qr. Byg fra St. Lawrence til Danmark sluttedes i maj til \$19.50 og i september til 122/6d., begge for Liberty størrelse. Mindre både sluttedes for hvede fra St. Lawrence til Danmark til 125/- for sept./okt. lastning, og for ganske nylig betaltes 130/- for en 6500 tonner fra Northern Range til Danmark for hvede. Sukkerraterne fra Cuba og St. Domingo har naturligvis bevæget sig i takt med de øvrige trans-

atlantiske rater. Vi skal lige nævne følgende slutninger: Cuba/UK. 105/- for febr. lastning, 150/- for april lastning (raten for denne position steg senere til 160/-), 135/- for juli lastning, og i december sluttedes sukker Cuba/UK. til 137/6d., efter at raten i flere måneder nominelt havde ligget omkring 110/-. Raterne fra Golfen bevægede sig også en del. Korn for britisk regning til UK. sluttedes i januar til 22/6d. pr. qr., steg til omkring 30/- for at slutte i december i 26/3d. I forbindelse med det transatlantiske marked skal til slut nævnes MSTS-befragtningerne i slutningen af året, som er et typisk oprustningsfænomen, idet disse laster består af en del af den amerikanske våbenhjælp til Europa. Disse transporter er hovedsagelig taget af fri amerikansk tonnage til rater mellem \$135.000 lumpsum, fio. og \$120.000 for Victory skibe og lidt mindre for Liberty både.

River Plate markedet

Dette marked har størstedelen af året været sløjt, og raterne, der er betalt derfra, har slet ikke tålt sammenligning med, hvad der har været betalt på andre markeder. Raten fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range lå i januar på omkring 85/-, i april sluttedes lignende forretning til 135/-, i juli sluttedes 8500 tonner til 90/- basis 65 cbft. til Göteborg/Malmö Range. Aktiviteten var i årets sidste måneder noget bedre, bl. a. var Danmark og Sverige ret store aftagere af argentinske foderstoffer. I december sluttedes bl. a. 5000 ts. parcel af oliekgager, oliekgemel eller expellers fra n.a. San Lorenzo til Danmark til d. kr. 125, og en dansk liner accepterede 105/- for en parcel på 4000 ts. tungt korn fra n.a. San Lorenzo til Göteborg/Malmö Range. Der var en overgang nogle befragtninger fra Plate til Indien til rater mellem 150/- og 165/- for tungt korn.

Syd- og Nordpacific

Vestkysten af Sydamerika har hele året igennem kun vist ringe interesse for tramptonnage. Der har været nogle afskibninger af salpeter fra Chile til Alexandria og Vestitalien, men disse transporter har befragterne dækket med timechartertonnage. Af noteringer kan nævnes: 9000 ts. blandet malm fra Chile/Peru til Antwerpen/Hamburg Range til \$25.50, fio., maj lastning, 9000 ts. salpeter Chile/Australien 200/- for juli lastning, salpeter fra Chile til Danmark indikerede omkring 120/- for tramptonnage for aug./sept. lastning, men dækkedes med liner tonnage til omkring 130/-. Fra Nordpacific har efterspørgslen til gengæld været meget betydelig, og en masse både har fundet lønnende beskæftigelse til forskellige destinationer fra British Columbia og US. West Coast. Vi skal anføre nogle få slutninger, der belyser udviklingen: lumber og stykgods fra British Columbia/Columbia River Range til UK. på sædvanlig lumpsum, fio. basis, januar 152/6d., april \$25.50 for amerikansk tonnage og 185/- på sterling basis, juli og oktober 167/6d., og endelig i december sluttedes disse forretninger til 170/-. Kornraterne fra British Columbia til UK. svingede i takt hermed. Korn fra Nordpacific til Indien tog mange både i årets første halvdel, og raten steg fra 150/- betalt i januar til 170/- betalt i februar, 175/- betalt i marts, 172/6d. i april, 170/- i maj og endelig, da efterspørgslen var ved at ebbe ud i august, sluttedes til 140/-. Der er også sluttet adskillige skibe for korn fra Nordpacific til Sydafrika til rater mel-

(Fortsættes side 13)

*Frugt, Post og Passagerer
på de syv verdenshave*



**DET BERGENSKE DAMPSKIBSSELSKAB
BERGEN**

Den Skandinaviske Vest-Afrika Linie:
Skandinavien/Kanariske Øer, Vest-Afrika og vice versa
i samsejling med Rederiaktiebolaget Transatlantic.



**AXEL BROSTRÖM & SON
GÖTEBORG**

Skibsreder



CURRIE LINE LIMITED

Leith—København—Leith



**AKTIEBOLAGET
SVENSKA AMERIKA LINIEN
GÖTEBORG**

Skandinavien/Canada, Great Lakes, U. S. A. Østkyst,
Gulven Mexico, Cuba og vice-versa



**SVENSKA ORIENT LINIEN
GÖTEBORG**

Skandinavien/Middelhavet, Sortehavet og vice-versa



**AKTIEBOLAGET
SVENSKA OSTASIATISKA KOMPANIET
GÖTEBORG**

Skandinavien og Kontinentet/Rødehavet, Persiske Golf,
Indien, Pakistan, Ceylon, Birma og vice-versa.
Østen/Skandinavien



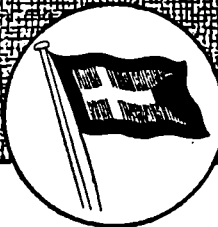
**REDERIAKTIEBOLAGET TRANSATLANTIC
GÖTEBORG**

Skandinavien/Syd-Afrika, U. S. A. Østkyst, Great Lakes
og vice-versa. Australien/Skandinavien
Den Skandinaviske Vest-Afrika-Linie:
Skandinavien Kanariske Øer, Vest-Afrika og vice-versa
i samsejling med Det Bergenske Dampskibsselskab



**WILH. WILHELMSEN
OSLO**

Skandinavien og Kontinentet/U. S. A.
Cuba og Mexico, Afrika, Rødehavet, Persiske Golf,
Indien, Pakistan, Ceylon, Birma og vice-versa.
Østen og Australien/Skandinavien



Repræsenteret i Danmark af
C. K. HANSEN
AMALIEGADE 35 - KØBENHAVN

Fragtmarkedet 1951

(Fortsat fra side 11)

lem 160/- og 190/-. Der er også sluttet mange skibe for lumber fra Nordpacific til såvel Australien som til Sydafrika. Liberty båd betaltes i januar med \$235.000 lumpsum fio. til 4 havne Sydafrika, i februar sluttedes Liberty til Australien til \$228.000 lumpsum, fio., i marts betaltes \$248.000 lumpsum fio. til Sydafrika for Liberty, i april var raten steg til \$280.000 til Sydafrika og \$300.000 til Australien, begge på fio. lumpsum basis, i maj fik Liberty \$323.000 lumpsum fio. til Australien, og denne rate steg i juni helt op til \$400.000 på samme betingelser. Raterne faldt herefter noget, idet sidste slutning til Sydafrika blev gjort til omkring \$280.000 for Liberty båd.

Far East og Indien

Omend der er gjort ikke så få befragtninger på disse markeder i årets løb, så spiller de stadig langt fra den rolle, de gjorde før krigen. Der er i årets løb sluttet adskillige laster af soyabønner og korn til forskellige europæiske havne fra Nordkina og Manchuriet, ligesom der også er gået en del blandede kornlaste til Indien. Ris fra fransk Indo-Kina er derimod stadig »en saga blott«. Af årets repræsentative afslutninger fra Nordkina/Manchuriet kan nævnes: febr. 10.000 tonner for soyabønner, majs o. s. v. fra Chinwangtao til Antwerpen eller Rotterdam til 185/-, fio., senere i samme måned sluttedes 3 både for lignende forretning til samme rate, men med option af Hamburg til 185/-, i marts sluttedes en stor båd fra Nordkina eller Dalny til 195/- til Rotterdam, 200/- til Hamburg og 220/-, hvis losning København, raterne for lignende forretning steg senere i marts med 20/-. Samtidig betaltes lumpsum \$270.000 fio. for en 10.000 tonner til Triest eller Marseille. I april betaltes 200/- for soyabønner, majs o. s. v. til Antwerpen/Rotterdam, option Gdynia eller Gdansk til 240/-. I maj betaltes 135/- for blandede kornlaste fra Dalny eller Nordkina til Indien, mens raten for soyabønner til Continentet stadig var omkring 200/- basis Antwerpen/Rotterdam. I maj steg raten for korn til Indien til 138/9d., men raten for sådan forretning faldt i slutningen af juni til 125/- basis Madras, og for soyabønner, majs o. s. v. til Antwerpen/Rotterdam betaltes i juli 182/6d. I august sluttedes korn til Indien til 110/- og soyabønneskrå til UK. betaltes med \$28 fio. I årets sidste måneder var efterspørgslen fra Nordkina og Manchuriet meget begrænset. Fra Indien blev der i årets løb sluttet mange både, såvel for kul fra Calcutta som for malm fra de sædvanlige udskibningshavne. Malmraterne fra Vizagapatam til Northern Range bevægede sig i årets løb fra \$13 i januar over \$16 midt på året for at slutte i \$12.50 i december. Kul fra Calcutta til Sverige betaltes med 120/- i januar, til UK. sluttedes til 110/- og til Alexandria til 100/-. I marts sluttedes kul fra Calcutta til København til 162/-, men raten for sådan forretning var i slutningen af juni faldet til 110/-, medens der i midten af juli for lignende forretning til Göteborg/Malmö Range betaltes 117/-. I december indikeredes 130/- for kul fra Calcutta til Danmark.

Australien

Dette marked har været en blanding af godt og ondt. Første halvdel var særdeles tilfredsstillende for rederne, men fra midten af sommeren og året ud har forholdene været mindre gode. I januar sluttedes bulkhvede ex-silo fra Vestaustralien til Port Said eller Alexandria til 135/-, til Vestitalien betaltes 142/6d., men disse rater lå allerede i begyndelsen af februar omkring 12/6d. lavere, men var i første uge af marts igen oppe på 140/- for bulkhvede

ex-silo fra Vestaustralien til Port Said eller Alexandria. Korn fra *full range* Australien betaltes i marts måned med 175/-, medens Vestaustralien/UK. samtidig fik tonnage til 147/6d. for bulklast ex-silo. Raterne steg herefter lidt, og f. eks. betaltes i april bulkhvede ex-silo fra Vestaustralien til UK. med 157/6d. Sukkerraterne fra Queensland til UK. lå samtidig på omkring 185/-, og sukker Queensland/Montreal sluttedes til 205/-. I maj strammedes raterne noget. *Full range* Australien til Vestitalien betaltes med 162/6d. for bulkhvede ex-silo, og til Port Said eller Alexandria var raten 150/-. I begyndelsen af august tog aktiviteten af, og raterne tenderede nedefter, *full range* Australien betaltes således kun med 115/-, og en uge senere sluttedes til Port Said eller Alexandria til 100/-, og samtidig betaltes 125/- for en 8200 tonner fra *full range* Australien til Sverige. I september var raten fra *full range* Australien til Vestitalien nede i 92/6d., og omkring dette niveau har raterne holdt sig for bulklast ex-silo. For andre cargo optioner har der været betalt de sædvanlige tillæg.

Sydafrika

Efterspørgslen på dette marked var ganske god i årets begyndelse, men udviklingen har senere været mindre tilfredsstillende. Af årets mere repræsentative afslutninger kan fra januar nævnes: Lourenco Marques/Vestitalien til 90/-, fio., Durban/Buenos Aires til 80/-, i februar var raten Durban/Genua 110/-, fio., Lourenco Marques/Melbourne sluttedes til 145/-. Sukkerraten fra Mauritius til UK. var samtidig 120/-. Kul Durban/Genua sluttedes i marts til 125/-, samtidig betaltes der 142/6d. for kul fra Lourenco Marques til København, men sidstnævnte forretning sluttedes i april til 167/6d. I begyndelsen af maj sluttedes en lille båd på 1500 tons for kul fra Sydafrika til Danmark til 171/3d. Aktiviteten tog herefter noget af på grund af stemvanskeligheder, og med den dalende efterspørgsel faldt raterne også. I juli betaltes der således kun 90/- fra Durban til Gibraltar, og i november sluttedes en 6700 tonner fra Durban eller Lourenco Marques til Sverige til 120/-, men fik nægtet stem. Fra Cape Town har der i årets løb været adskillige majslaste til Continentet til rater omkring 75/-, 85/-. Sukker fra Mauritius til UK. har ligeledes taget adskillige både, såvel for løst sukker som for sukker i sække. Der har også været nogen efterspørgsel efter tonnage til transporten af malm fra Durban til USNH.

Middelhavet og Sortehavet

Disse markeder tog som sædvanlig et antal af både, og især transporten af de forskellige slags malm fra Middelhavet til UK. og continentale havne har været en betydelig faktor for skibsfarten. En detaljeret gennemgang af de enkelte trades vil naturligvis være umulig på grund af pladsmangel, men som eksempel på rateudviklingen kan anføres, at jernmalm fra Bona til UK. i januar betaltes med 45/-, raten var uændret i februar og første halvdel af marts, men steg derefter til 55/6d. i slutningen af marts, 57/6d. i begyndelsen af april, i begyndelsen af maj sluttedes til 59/-, og i slutningen af maj betaltes 61/-, og på dette niveau holdt raten sig et par måneder, indtil der omkring slutningen af juli kun betaltes 55/- og i slutningen af august 52/-, og omkring dette tal lå raten indtil begyndelsen af oktober, da der rapporteredes 50/- betalt for malm fra Bona til Tyne, og ved udgangen af året lå raten for disse forretninger stadig heromkring. Fra *Sortehavet* var efterspørgslen noget mere svingende. I januar betaltes korn til UK. med 81/3d., raten faldt til 77/6d. i febr., steg til 85/- tidligt i marts og senere i marts til 87/6d., var i april nede i 81/3d., men steg senere til 85/-, var i maj igen oppe i 87/6d.,

i juni i 90/-, og på dette niveau holdt raten sig, mere eller mindre nominelt indtil i midten af september, da raten steg til 95/- for i begyndelsen af oktober at stige til 100/- og i slutningen af oktober/begyndelsen af november at kulminere med 112/6d. Senere faldt disse rater lidt, og der betales nu omkring 100/-.

Nærmarkederne m. m.

Hvad vi ovenfor skrev om Middelhavsmarkederne, må også gælde for markederne i vore hjemlige farvande. I almindelighed kan siges, at efterspørgslen efter kul og koks til Danmark har været i høj grad utilfredsstillende, og dette gælder ikke alene importmulighederne fra England, men også fra Tyskland og Polen har udbuddet af laster til Danmark været meget ringere end f. eks. til Sverige. For de

polske kuls vedkommende er forholdet særligt grelt, idet Polen til trods for en løbende handelsaftale helt indstillede afskibningerne til Danmark i slutningen af året. Fra et ratemæssigt standpunkt har udviklingen været uden større udsving. På trælastmarkederne har efterspørgslen i det store og hele været tilfredsstillende, og raterne har levnet et rimeligt overskud.

Timecharter

Dette marked har været meget fast hele året. Udviklingen belyses bedst ved at anføre, at norsk 13 miles motorskib i januar sluttedes for 8 måneders fart til 39/6d., men i december sluttedes 12½ miles motorskib for 12 måneder til en dollarrate svarende til noget over 60/-.

Skibssalgsmarkedet 1951

Firmaet Suenson & Jespersen indleder som sædvanligt sin nytårssalgssliste — forøvrigt den 25. i rækken — med et tilbageblik over skibssalgsmarkedet i det nys svundne år. Det hedder bl. a. i beretningen, at verdensmarkedet for second hand tonnage havde været livligt året igennem og præget af priser, der steg i takt med de stigende fragter. Denne almindelige tendens gjaldt også for Danmark. Kun få skibe er imidlertid blevet importeret til landet i 1951. Det drejer sig om: S.s. *Egaa*, bygget 1945, 2800 tons d.w., indkøbt fra Belgien, s.s. *Lise*, bygget i 1920, 2550 tons d.w., indkøbt fra Sverige, pris ca. £28.000, s.s. *Kongshavn*, bygget i 1918, 7400 tons d.w., indkøbt fra Sverige, sv. kr. 1.050.000 og m.s. *Danfjord*, bygget i 1938, 7850 tons d.w., indkøbt fra Norge, ca. £350.000. Kun to skibe har skiftet ejere indenfor landets grænser, nemlig s.s. *Emanuel*, bygget 1907, 1625 tons d.w., pris £25.000 og s.s. *Avance*, bygget 1920, 2400 tons d.w., forøvrigt som nedenfor nævnt, senere solgt til Tyskland.

Har importen af second hand tonnage således været ringe her i landet i 1951, har eksporten til gengæld været ret betydelig, den største i adskillige år. Det er ganske vist stadig nødvendigt at søge eksportlicens, men på grund af den betydelige tilgang af ny tonnage til den danske handelsflåde i løbet af året, har regeringen forstået det formålstjenlige i at skille sig af med den ældre tonnage, mens tid var og tilladt salgene til ulandet.

Polen har i årets løb erhvervet følgende skibe i henhold til den dansk-polske handelsoverenskomst mod betaling i kul og koks: M.s. *Dansborg*, bygget 1945, 8900 tons d.w., pris ca. £650.000, m.s. *Benny Skou*, bygget 1945, 6500 tons d.w., £700.000, m.s. *Cypria*, bygget 1931, 7650 tons d.w., £190.000, og m.s. *Marchen Mærsk*, bygget 1937, 10.200 tons d.w.

3 skibe er blevet solgt til Sverige, nemlig: s.s. *Aslaug*, bygget 1927, 2400 tons d.w., kr. 1.700.000, s.s. *Svend Pii*, bygget 1923, 3200 tons d.w., kr. 2.000.000, og s.s. *Maria Toft*, bygget 1944, 4600 tons d.w., £142.500. Finland har købt s.s. *Danvig*, bygget 1941, 3340 tons d.w., £270.000, medens Tyskland har købt m.s. *Fionia*, bygget 1913, 6500 tons d.w., DM 2.000.000, s.s. *Avance*, bygget 1920, 2400 tons d.w., £75.000, s.s. *Juliane*, bygget 1921, 2000 tons d.w., ca. £70.000, s.s. *Hedda Dan*, bygget 1922, 1750 tons d.w., (?), samt s.s. *Phønix*, bygget 1921, 1500 tons d.w., £52.000. Til Italien er afhændet 3 skibe: s.s. *Rigmor*, bygget 1905, 2450 tons d.w., £55.000, s.s. *Taarnholm*, bygget 1905, 2500 tons d.w., £30.000, og s.s. *Falken*, bygget 1911, 340 tons d.w. Panama har købt s.s. *Grønland*, bygget 1943, 10.500 tons d.w., over \$1.000.000, s.s. *St. Thomas*, bygget 1944, 10.900 tons d.w., \$930.000,

s.s. *St. Croix*, bygget 1942, 10.700 tons d.w., \$1.025.000, og s.s. *St. Jan*, bygget 1942, 10.900 tons d.w., £395.000. U.S.A. har købt m.s. *Talui*, bygget 1944, 1220 tons d.w. (?), Liberia m.s. *Brisk*, bygget 1942, 830 tons d.w., \$307.000, Venezuela m.s. *Jaco*, bygget 1945, 2000 tons d.w., £60.000, medens Costa Rica har erhvervet s.s. *Lynæs*, bygget 1916, 900 tons d.w., pris £23.000, og Tyrkiet s.s. *Stevns*, bygget 1911, 2150 tons d.w., £52.500.

Beretningen understreger det beklagelige i, at den tidligere så blomstrende danske Nord-Østersøflåde med skibe mellem 2000—4000 tons går stærkt tilbage. Kun tre nybygninger af denne type er tilgået den danske handelsflåde i årets løb, mens over en halv snes er slettet af det danske skibsregister. Årsagen til denne tilbagegang må, udtaler beretningen først og fremmest søges i de nye bemandingsregler, der stiller så byrdefulde krav, at det ofte ikke har kunnet betale sig at ombygge ældre tonnage i overensstemmelse med de nye bestemmelser. De høje nybygningspriser spiller selvsagt også en betydningsfuld rolle. Landet har imidlertid stærkt brug for skibe af denne type til transport af tømmer, kul og koks.

Ophugningen af skibe foregår i øjeblikket i en formindsket målestok verden over, fordi den ældre tonnage, der normalt ville være blevet solgt til ophugning, bliver holdt i fart på grund af de høje fragter. Danmark dannede ingen undtagelse herfra, og kun nedennævnte skibe blev hugget op her i landet (eksport af sliig tonnage er forbudt): s.s. *Tyr*, bygget 1890, 527 br. tons, isbryderen *Thor*, bygget 1890, 518 br. tons, s.s. *Benedict*, bygget 1901, 346 br. tons, s.s. *Katlegat*, bygget 1897, 161 br. tons, s.s. *Turisten*, bygget 1896, 157 br. tons, og s.l. *Temara*, bygget 1925, 1033 br. tons. To skibe, s.s. *Astra*, bygget 1945, 5000 tons d.w., og m.s. *G. C. Amdrup*, bygget 1947, 540 tons d.w., forliste.

Genopbygningen af småskibsflåden skrider kun yderst langsomt frem, konstaterer beretningen. 5 skibe bygget i Danmark med Marshall-hjælp er blevet afleveret i årets løb, medens de i udlandet kontraherede nybygninger endnu ikke er færdige, men formodentlig snart vil kunne afleveres. En 440 tons d.w. nybygning er yderligere blevet bestilt i Holland. Småskibsfarten har haft god beskæftigelse i årets løb, særlig i kulfarten fra Polen, men de meget høje driftsomkostninger har gjort det umuligt at fremskaffe tilstrækkelige beløb til en fornyelse af flåden med de nugældende byggepriser. Spørgsmålet om tildeling af yderligere Marshall-midler er imidlertid under overvejelse.

Af second hand tonnage er der i årets løb blevet

indkøbt 4 skibe fra Sverige, deriblandt to motortankskibe, *Gerda Skagbo*, bygget 1937, 300 tons d.w., og *Færø Shell*, 600 tons d.w. En hvalfanger, *Sonja*, bygget 1935, 254 br. tons, er blevet købt i Norge for n. kr. 400.000. Fra Tyskland er der blevet købt 1 skib og fra Holland 3, deraf to à 200 tons d.w., bygget i 1928 og 1932 for en pris af hfl. 80.000 pr. stk. 3 småskibe er blevet solgt til udlandet, heraf 1 til Norge og 2 til Sverige. 52 småskibe har skiftet ejermænd indenfor landets grænser, heraf en 3-masted skonnert, 135 tons d.w., bygget af træ i 1906 for 110.000 kr. og en galease bygget af stål i 1917, 225 tons d.w., for kr. 188.000. 9 småskibe med ialt 830 tons d.w., forliste, medens 5 med ialt ca. 1100 tons d.w. blev hugget op.

Om fiskerflåden oplyser beretningen, at kontraheringen af nybygninger og salget af second hand fartøjer stadig har været nedadgående siden topunktet blev nået i 1947. I 1951 er der kun blevet solgt få fartøjer til udlandet, deraf 1 til Sverige, 1 til Sydafrika og 2 til Island.

ORDENSDEKORATION

Direktør for søfartsrådet, cand. jur. *Eilert Mægaard*, R. af Dbg., Dm., er under 12. december blevet udnævnt til kommandør af Dannebrog.

NYT FRA D.F.D.S.

Det Forenede Dampskibs-Selskab har med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri afsluttet kontrakt om bygning af 2 nye skibe til farten på Sydamerika. Skibene, der får en lasteevne på ca. 9.100 tons, bliver ca. 415 fod lange, og til fremdrift installeres der en hovedmotor af B. & W. type 862-VTF-115, som bygges af værftet som de første af denne type. Farten bliver 15 knob. Skibene får 5 store luger, der betjenes af 16 elektriske spil, som arbejder efter Ward-Leonard princippet. For transport af tungt gods findes en bom, der tager en vægt på 50 tons og en bom med maximum 30 tons. De øvrige bomme er beregnet til 5 tons. Skibene vil kunne medføre 12 passagerer under meget komfortable former. Således vil samtlige kamre — 8 enekamre og 2 tomandskamre — få eget bade- og toiletværelse. For skibenes besætning indrettes der såvel midtskibs som agter store, lyse, hovedsagelig 1-mands kamre. Overalt vil der blive kunstig ventilation, og opvarmningen vil ske dels ved opvarmeluft og dels ved elektriske ovne. Begge de nye skibe forsynes naturligvis med alle moderne navigationsmidler såsom gyrokompass med selvstyreanordning, ekkolod, radar og decca, og overalt i skibene findes automatisk brandalarm og kulsyreslukningsanlæg.

M.S. ESTRID TORM

Torsdag den 20. december kl. 12,00 søsattes fra A/S Naskov Skibsværft nybygning nr. 130, et 6500 t. lastmotorskib til Dampskibsselskabet Torm. Skibet fik navnet *Estrid Torm*.

Skibets hoveddimensioner er følgende: Længde mellem perp. 390' 0", bredde på spant 57' 8", højde til SHD 34' 8".

Skibet, der er bygget til Lloyds' højeste klasse, har

2 gennemgående dæk, er forsynet med bak samt store dækshuse midtskibs og agter. Lastrummenes kapacitet er ca. 450.000 cbft., og skibet er forsynet med 2 højtanke for vegetabilisk olie 360 tons.

Maskineriet består af en 6-cyl. B. & W. enkeltvirkende 2-takts dieselmotor, type 674-VTF-160, der udvikler 5350 BHK ved 115 o/m og giver skibet en fart af 16 knob fuldt lastet.

M.T. SHETLAND

Den 20. december afleverede Lindholmens Varv det ca. 16.250 tons d.w. tankmotorskib *Shetland* til Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, København. Skibet, der er et søsterskib til m.t. *Christiansborg*, D/S Dannebrog, har to gennemgående langskibs skodder og er delt i ti centertanke og fem sidetanke på hver side. Hovedpumperummet ligger midtskibs med et mindre pumperum forude. Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde mellem pp. 515' 0", bredde 64' 0", middeldybende ca. 29' 10³/₄". Den totale lastekapacitet er 778.000 cbft.

Hovedmaskineriet består af en 2-takts, enkeltvirkende Sulzer dieselmotor, type 9 SD 72,6300 e.h.k. ved ca. 125 o/m. Farten er 15 knob fuldt lastet.

M.t. Shetland føres af kaptajn A. B. Meinertz og A. S. Mølbach er maskinchef. Umiddelbart efter prøveturen indgik skibet i time-charter for Anglo-Saxon Petroleum Company.

D. 27. december forøgedes Dansk-Fransk's tankskibsflåde forøvrigt med endnu et skib, idet m.t. *Grønland*, ca. 16.500 tons d.m. den dag søsattes ved Deutsche Werft i Hamborg.

S.S. MARTIN CARL GRUNDSAT

Dampskibsselskabet Heimdals damper *Martin Carl*, 3410 tons d.w., sprang på rejse fra Rotterdam til Halifax læk i hårdt vejr og måtte d. 24. december grund sættes på sandbred ca. 3 sømil vest for Cape Race, N.F. Besætningen er i god behold. Bjergningskibe er ankommet til stedet og der synes at være udsigter til at bjerge skibet. S.s. Martin Carl føres af kaptajn E. Christiansen.

M.S. ERRIA BRÆNDT

Torsdag den 20. december rantes den danske handelsflåde af en meget alvorlig katastrofe, idet Det østasiatiske Kompagnis motorskib *Erria* tidligt om morgenen blev hærget af en voldsom brand, hvorved 11 menneskeliv gik tabt. Brandårsagen er endnu ikke fuldt klarlagt.

Det østasiatiske Kompagni udsendte d. 20. december følgende officielle meddelelse om ulykken:

Det østasiatiske Kompagni beklager meget at måtte meddele, at der i morges tidligt er opstået en voldsom brand ombord i m.s. *Erria*. Skibet er blevet forladt af passagerer og mandskab, og der synes ikke at være meget håb om at redde det.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: *Vinke* **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Iudslet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekanalen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pølse eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødsenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt, Kulppelebro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst, meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsning og Lødning. I Frihavnen besørger Løsning og Lødning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskommet med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tardokka for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokka op til 170 m Længde med Bæreevne 18.600 Tons. Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 6 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 5 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,6 m, i ostro 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 fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodsvang. Lods-penge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandaftgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore pr. m³. — Løsning og læsning: Løsning og læsning besørger af henværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 16 tons løfteevne samt 2 mobile benzin-elektriske køre-kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

NYBORG

Rende 7,5 m., ca. 1000 lob.m. bolværk til større skibe (4,5—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m. o. vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesammenlutnings normaltakster. Bugserdampor uforødsen. Ingen lodsafgift når lods ikke benyttes, iøvrigt moderat. 2 kraner til løsning af homogene laster samt stykgodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt, flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalingsbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskinkraft over 100 B.R.T. 15 ore for indenbys, 80 ore for udenbys. Under 100 B.R.T. 12 ore for indenbys, 24 ore for udenbys. Alle andre fartøjer 10 ore for indenbys, 20 ore for udenbys. Ingen lodsvang uden ved bugsering (se lodal). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakst 5,00 kr. Løsnings- og læsningsomkostn. efter moderate takster. Dobb. jernbanespor ved havnen. Træskskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibsmedie. Ophalingsbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

FAABORG

Indsejlingsløbet 3,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lods-tvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 30—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre inderhavn indtil 6,4 m. Havnespongo pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 ore, udg. 37,5 ore. Reducerede afgifter for sejlfartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og oliefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodsstakster af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 ore pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Løsning og læsning foretages af private efter faste takster. Kran løftende 50 tons. Moderne skibsværft: 2 tordokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 3000 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

TH. MØLLER

NYHAVN 45—47

KØBENHAVN K.

SMØREOLIER EN GROS
SKIBSPROVIANTERING

TELF.: CENTRAL 387

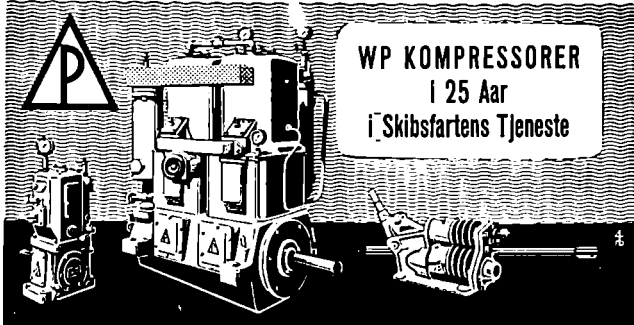
ALF JARL THURØE

ST. KONGENSGADE 40
KØBENHAVN

Telefon Central 4390

Telegr.-Adr.: ALFJARL

Alt til elektrisk
SKIBSINSTALLATION
○
RADIO
○
VÆRKTØJ



WP KOMPRESSORER
i 25 Aar
i Skibsfartens Tjeneste

WILHELM POPPE CMBH
1882 KIEL-PRIES

Bekendtgørelse

Af »Emile Robins Legat til Redningsbelønning« vil en portion, stor 750 kr., kunne borigives til en dansk skibsfører, der farer i udenrigs fart, og som i året 1951 har frelst mandskabet fra et skib af hvilken som helst nationalitet fra overhængende fare.

Ansøgninger om legatet kan indgives til justitsministeriet inden udgangen af februar måned 1952.

JUSTITSMINISTERIET, den 20. december 1951.

Erria afgik fra Portland, Oregon, i går aftes kl. 8 på vej til San Francisco og blev ved ildens udbrud ankre op i udløbet af Columbia River tæt ved kysten udfør Tongue Point. Efter indløben meddelelse var vejret godt. Om ildens årsag kan der endnu intet definitivt oplyses.

Der foreligger bekræftelse på, at passagerer og mandskab er velbeholdne i land med undtagelse af:

Passagerer: Hr. og fru direktør Holst Andersen, København. Fru Valborg Sørensen, København. Fru Brunless med datter, Vancouver. Frk. Dorothy Myers, Seattle. Hr. G. F. Scott, Vancouver. Fru C. M. Taylor, Vancouver.

Mandskab: Opvarter Aksel Schønberg Iversen, København, vaskerijomfru, fru Lilly Adelheid Haase, København, vaskerijomfru, fru Thora Karoline Amalie Andersen, Aalborg.

Håbel, man oprindeligt nærede om at finde de savnede i live, svandt imidlertid som dagene gik, og da det nogle dage senere blev muligt at komme om bord i skibet, fandt man alle de savnede som lig, antagelig kvalt af den kraftige røgudvikling.

M.s. *Erria* førtes af kaptajn *Niels Agge*.

Det kan endnu ikke siges om skibet vil kunne repareres.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fra svenske værfter

Afleveringer. Götaverken afleverede d. 4. december et 15,810 tons d.w. tankmotorskib *Fermland* til AB Fern, Kristinehamn. Hovedmaskineriet består af en 8-cyl. 2-takts enkeltvirkende Götaverken dieselmotor, 7,350 i.h.k. Farten er 14,5 knob.

Kockums Varv, Malmö, afleverede d. 29. november et 13,000 tons d.w. tankmotorskib *Maria Gorthon* til Rederi AB Gylfe, Helsingborg. Hovedmaskineriet består af en 7-cyl., dobbeltvirkende, 2-takts Kockum MAN dieselmotor, 4,500 i.h.k. Farten er 14 knob.

Öresundsvarvet, Landskrona, afleverede d. 15. november et 15,900 tons d.w. tankmotorskib *Margit Gorthon* til Rederi AB Gylfe, Helsingborg. Hovedmaskineriet består af en 8-cyl. enkeltvirkende 2-takts dieselmotor. Farten er 15,4 knob.

Sosætninger. D. 29. november sosattes ved Eriksbergs varv et ca. 18,350 tons d.w. tankmotorskib *Barbro* under bygning til Rederiaktieselskabet Mascot i Oslo. Hovedmaskineriet skal bestå af 2-takts, enkeltvirkende, 8-cyl. Eriksbergs B. & W. dieselmotor, 7,600 i.h.k. Farten skal være 14,5 knob.

Den 6. december sosattes ved Götaverken et ca. 16,000

I lodsstilling

ved Nykøbing F. lodseri ønskes besat med en dertil kvalificeret navigator mellem 25 og 37 år. Skriftlig ansøgning bilagt med bekræftede afskrifter af nautiske eksamensbeviser, skibsfører- eller styrmandsbevis og af eventuelle forholdstester modtages indtil den 1. februar 1952 under adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 20. december 1951.

tons d.w. tankmotorskib *Bahia* under bygning til den brasilianske stat. Hovedmaskineriet skal bestå af en 8-cyl. 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor, 7,350 i.h.k. Farten skal være 11,5 knob.

Fra norske værfter

Sosætninger. D. 16. november sosattes ved A/S Bergens Mekaniske Verksteder et ca. 7,750 tons d.w. lastmotorskib *Thorsgaard* under bygning til rederiet A/S Thor Dahl, Sandefjord. Hovedmaskineriet skal bestå af en Sulzer dieselmotor på ca. 5,600 b.h.k. Farten skal være 15,5 knob.

D. 27. november sosattes ved A/S Rosenberg Mekaniske Verksted et 16,200 tons d.w. tankmotorskib *Kongstank* under bygning til Skibsaktieselskabet Solvang, Stavanger. Hovedmaskineriet skal bestå af en 5-cyl. Doxford-motor, 5,500 i.h.k. bygget af Scotts' Shipbuilding and Engineering Co., Ltd., Grenock. Farten skal være 13,75 knob.

Skibsinspektionen

Skibsinspektoraspiranterne *E. H. Dyhr* og *N. L. Brag-Nielsen* er udnævnt til skibsinspektorer under Direktoratet for Statens Skibstilsyn.

VALUTAKURSER pr. 31. december 1951

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98 $\frac{1}{8}$, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01 $\frac{1}{2}$, Lissabon 24.15, Montreal 79 $\frac{1}{2}$.



DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktor F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.



Godt nytår

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

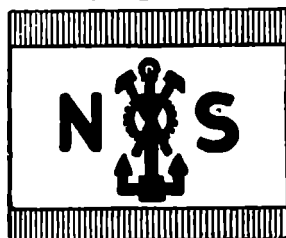
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



FREMSTILLES
AF FRISKE
CITRONER



Carlsberg



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.

Flydedok: Løftkapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

GULF

**GASOLIE
DIESELOLIE**

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 • KØBENHAVN K. • C. 5021



DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
Grundlagt 1880
INDEHAVERE:
UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler
ODENSE
Telf. 14 og 83
Rigstelefon 88
Telgr. Adr. i "Clemmensen"

FAABORG

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

FRIS & FREDERIKSEN
Skibsmæglere
ODENSE—BOGENSE
Indehavere:
H. Christensen . Th. Jessen, statsaut.
Telefon 30 og 2830 Telegram-Adr. FRIS

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

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

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
Lloyds Agent
TELEFON NO. 4.601 TLGR. ADR. SCHULTZ

NAKSKOV

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

KØBENHAVN

HECKSHER & SØN'S EFTF.
GRUNDLAET 1797
KØBENHAVN
Telf.: CENTRAL 13830 Telegr.: HECKSHERS
RIGS: 165 TELEX: 2326

RANDERS

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS
Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. »Hassager«
Statstelefon 17

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

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL *Etableret 1852*
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG
Tlf.: 25 (2 Lin.), 262 Telegr.-Adr. »Hude«
Rigstelefon 2 Svendborg
Privat 1030 Giro Konto 12403

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 2

FREDAG DEN 11. JANUAR 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DE SKANDINAVISKE HANDELSFLÅDER

Det Norske Veritas har udsendt en foreløbig opgørelse over de skandinaviske handelsflåders af- og tilgang i 1951. Det fremgår af denne opgørelse, at den danske handelsflåde i løbet af året har haft en bruttotilgang på 34 skibe med tilsammen 134.000 br. tons. Heraf blev 17 skibe med tilsammen 69.700 br. tons afleveret fra danske værfter. Blandt disse skibe var to tankskibe på tilsammen 19.500 br. tons og en færge på 3034 br. tons. Fra udlandet afleveredes 5 tankskibe på tilsammen 50.700 br. tons og et specialskib for cementtransport på 1105 br. tons. Fra udlandet indkøbtes der 10 skibe med tilsammen 12.500 br. tons. Heraf var 2 små tankskibe og en hvalfanger. Et tidligere forlist dansk motorskib på 182 br. tons blev bjerget. Bruttoafgangen var 36 skibe på tilsammen 83.800 br. tons. Heraf forliste 4 skibe med ialt 12.500 br. tons, medens 28 skibe med ialt 69.600 br. tons solgtes til udlandet. 4 skibe med ialt 1644 br. tons blev hugget op.

Den danske handelsflåde består derefter af 639 skibe (over 100 br. tons) med ialt 1.340.000 br. tons. Heraf er 43 skibe med ialt 282.000 br. tons tankskibe. Den færøske flåde er ikke medregnet.

Den norske handelsflåde har i året haft en bruttotilgang af 142 skibe med ialt 706.000 br. tons. Heraf blev 47 skibe med ialt 73.000 br. tons afleveret fra norske værfter. Blandt disse skibe var der 6 tankmotorskibe med ialt 25.800 br. tons, 10 hvalfangere, 9 små passagerskibe og 1 passagerskib, hvis skrog blev bygget i udlandet. Fra udlandet afleveredes 62 skibe med ialt 604.000 br. tons. Heraf var 46 tankmotorskibe med ialt 555.000 br. tons, 2 passagerskibe, 4 hvalfangere og 2 trawlere. Fra udlandet blev der indkøbt 30 skibe med ialt 26.700 br. tons. Heraf var 4 hvalfangere, 10 fiskelfartøjer og 5 tidligere ministrygere, ombygget og sat i fart i 1951. 2 tidligere forliste norske skibe med ialt 1759 br. tons blev bjerget. Bruttoafgangen var ialt 143 skibe med ialt 420.000 br. tons. 14 skibe med ialt 19.800 br. tons forliste, medens 118 skibe med ialt 397.200 br. tons blev solgt til udlandet. Heraf var 34 tankskibe med ialt 225.700 br. tons. 11 skibe med ialt 3100 br. tons blev hugget op eller omdannet til lægtre.

Den norske handelsflåde består derefter af 2169 skibe med ialt 5.787.000 br. tons. Heraf tegner tankskibsflåden (ekskl. hvalkogerier) sig for 343 skibe med ialt 2.839.000 br. tons.

Den svenske handelsflådes bruttotilgang i 1951 var 73 skibe med ialt 225.000 br. tons. Svenske værfter afleverede 28 motorskibe med ialt 133.000 br. tons. Heraf var 1 kombineret malm- og tankskib på 12.500 br. tons og 7 tankskibe med ialt 70.000 br. tons. Skroget til et af tankskibene var bygget i Belgien. Fra udlandet afleveredes 1 passagerskib på 7764 br. tons, 1 tankmotorskib på 9488 br. tons og 2 små passagermotorskibe på ialt 381 br. tons. Fra udlandet indkøbtes 41 skibe med ialt 74.100 br. tons, hvoraf 1 tankmotorskib på 6200 br. tons og 6 små tankmotorskibe på tilsammen 2235 br. tons. Bruttoafgangen var ialt 51 skibe med ialt 48.900 br. tons. Heraf forliste 8 skibe med ialt 5200 br. tons, medens 29 skibe på ialt 39.100 br. tons blev solgt til udlandet. Heraf var 3 små tankmotor-

skibe med ialt 1773 br. tons. 12 dampskibe og 2 motorskibe med ialt 4500 br. tons blev hugget op.

Den svenske handelsflåde består derefter af 1280 skibe med ialt 2.252.000 br. tons. Heraf tegner tankskibsflåden sig for 98 skibe med ialt 454.000 br. tons.

Opgørelsen omfatter kun skibe over 100 br. tons.

SVITZERS DIREKTION

Prokurist, kaptajn *Bendt Goth Bendtsen* er fra 1. januar blevet udnævnt til underdirektør i A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise. Underdirektør Bendtsen var oprindelig søofficer og fik en alsidig maritim uddannelse på togter med marinens skibe. I 1938 blev han chef for søværnets dykkerskole, som han forøvrigt selv havde gennemgået, for tre år senere, i 1941 at indtræde i bjergningsentreprisen. Her forrettede han tjeneste dels som styrmand og dels som fører af bjergningssskibene, indtil han i 1945 blev udnævnt til skibsinspektør og i 1946 til prokurist i selskabet.

INTERNATIONAL SKIBSFARTSKONFERENCE

Den 16. januar vil repræsentanter for 15 søfartsnationers nationale sammenslutninger mødes i London til en flere dages konference, hvor man vil behandle en række aktuelle problemer indenfor skibsfarten, blandt andet også flag-diskriminering.

Den internationale sammenslutning, *International Chamber of Shipping*, har i øjeblikket en hollænder, *S. D. A. Delprat*, som præsident.

Under forhandlingerne vil Dansk Dampskibsrederiforening være repræsenteret af formanden, direktør *Hakon Christiansen*, næstformanden, direktør *L. O. Normann*, skibsreder *Hahn-Petersen* og direktør *E. Maegaard*.

M.T. »GRØNLAND«

Den 27. december søsattes som tidligere omtalt et ca. 16.500 tons d.w. tankskib *Grønland*, der er under bygning til A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab ved Deutsche Werft i Hamborg. Skibet har følgende hoveddimensioner: længde 547', bredde 68' og dybde 39'. Hovedmaskineriet skal bestå af en 8-cyl. MAN dieselmotor. Farten skal være 15 knob.

M.T. »EBBA MÆRSK«

Efter vellykket prøvetur i Sundet har Fællesrederiet A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S overtaget tankskibet *Ebba Mærsk* fra Odense Staalskibsværft A/S (værftets byggenr. 117).

Nybygningen har en lasteevne af ca. 16.960 tons på et dybgående af ca. 29' 5½". Dimensionerne er: Længde o. a. 527' 0", længde mellem p.p. 496' 0", bredde moulded 68' 3", dybde til hoveddæk 37' 5".

Skibet har 21 tanke, 7 centertanke og 2 × 7 side-tanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med rigelige og kraftige pumper i stand til at losse ca. 1000 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Skibet har smuk og rummelig aptering for kaptajn, officerer og mandskab med eenmands-kamre for alle voksne og er forsynet med de bedste og

nyeste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom gyrokompas, radar, ekkolod, selvstyrer etc.

Hovedmaskineriet er en 6-cyl. krydshoved diesel-motor af Burmeister & Wain's type 1/674-VTF-160, udviklende ca. 6900 ihk. svarende til ca. 5530 ehk. ved 115 omdr./min., der giver skibet en fart af ca. 14½ knob lastet. Skibet har iøvrigt damphjælpemaskineri.

EBBA MÆRSKS fører er kaptajn *Hans Andersen*, og *Hans Adolf Hansen* er maskinchef.

M.S. »OLUF SVEN«

FOR kort tid siden søsattes ved Gideons værft i Groningen, Holland, et 900 tons d.w., 499 br. tons lastmotorskib *Oluf Sven*, der er under bygning til rederiet Oluf Svendsens Eftf.

Skibet er en shelterdækker forsynet med to meget store luger, hver betjent af en 5 tons og en 10 tons bom. Hovedmaskineriet skal bestå af en Crossley dieselmotor, 1000 ihk. Farten skal være 12 knob fuldt lastet. Skibet ventes klart til aflevering i marts i år.

S.S. »SKERN«

Dampskibsselskabet Draco, der fornylig solgte s.s. *Stevens*, bygget 1911, 2150 tons d.w., til Tyrkiet, har nu købt s.s. *Bewerwijk* i Holland. Skibet, der får navnet *Skern*, er bygget i 1919 og er på 2900 br. tons, 4500 tons d.w. Det tilhørte oprindeligt dampskibsselskabet Dannebrog og hed da *Amalienborg*. Overtagelsen finder sted i februar.

S.S. »MARTIN CARL«

Håbet, man oprindeligt nærrede om at kunne hjerne s.s. *Martin Carl*, der som tidligere omtalt måtte grundlægges d. 24. december ca. 3 sømil vest for Cape Race, gik desværre ikke i opfyldelse. Det satte ind med hårdt vejr, inden bjergningsarbejdet kunne fuldføres, og skibet er nu brækket over i 4 dele og opgivet. S.s. *Martin Carl*, der tilhørte rederiet Heimdal, var bygget i Sunderland i 1947 og var på 2499 br. tons, 3410 tons d.w. Besætningen er nu blevet fløjet til Danmark.

M.T. »GRETA«

Nakskov Skibsværfts nybygning nr. 128 — tankskibet *Greta*, der er bygget til rederiet Leif Erichsen, Bergen — afgik den 18. december på prøvetur i Langelandsbæltet.

Skibet er enkeltskruet og med følgende hoveddata: Længde overallt 510' 2½", længde mellem perp. 485' 0", bredde på spant 65' 9", dybde til hoveddæk 36' 3", lasteevne 15.600 tons, dybgang 29' 1¼", b.r.t. ca. 10.000 tons.

Det er bygget til Det Norske Veritas' højeste klasse for »Tankskip til oljelast« og har poop, bro og hak.

Lasttankene består af 9 centertanke og 2 × 5 sidetanke med et samlet rumfang på ca. 730.000 cb.ft. I stålkonstruktionen er i udstrakt grad anvendt svejsning, således er i hovedsagen kun klædningens sømme og forbindelser til spanterne samt enkelte dæk udført som nittet konstruktion. Tværskibs skodder er helt svejsede og udført korrugerede, d. v. s. uden afstivningselementer. Dobbeltbunden i maskinrummet agter er indrettet til brændselsolie, smøreolie og fødevarer.

Midtskibshuset har 3 dæk og er indrettet til beboelse for kaptajn, dæksofficerer, hovmester og lods. På kommandobroen findes styrehus, bestiklukaf og radiostation, udstyret med de nyeste instrumenter som radar, ekkolod, gyro med selvstyrer, radiopejler o. s. v. På bådendækket derunder kaptajnens suite med opholdsrum, soverum, badeværelse og kontor samt rederens kammer. Nederst på brodækket er en stor spisesalon med tilstødende rygesalon. Her findes også skibets hospital med 3 senge. Agter på

poopdækket ligger skibets kabys. Her findes også officers- og mandskabsmesserne. På forkant er indrettet beboelse for maskinofficererne. Resten af besætningen bor i poopen, hovedsageligt i 1-mands kamre. Her findes også mandskabets opholdsrum og baderum m. m. Skibet har 4 redningsbåde af aluminium, hvoraf to med motor samt 1 jolle.

Hovedmaskineriet er en 7-cyl. B. & W. 2-takts krydshovedmotor på 6850 ihk., der giver skibet en fart på 14 knob lastet.

To oliefyrede skotske kedler fra Aalborg Værft à 170 m² hedeplade og 12,65 kg/cm² leverer damp til dæks- og hjælpemaskineri samt til opvarmning af varmeslanger i skibets tanke. En tredje kedel er indrettet til i søen at kunne fyres med motorens spildegas. Cargopumperne er dampdrevne og leveret af Messrs. Carruthers & Co., Ltd., Glasgow; spillene, der ligeledes er dampdrevne, er leveret af De Forenede Maskinfabriker, Nakskov.

Styremaskinen er elektrisk og leveret af Thomas B. Thrige, Odense.

M.T. »MESSIDOR«

FRa Odense Staalskibsværft søsattes d. 21. december tankskibet *Messidor* til det franske rederi Société des Transports Maritimes Pétroliers, Paris.

Skibet er bygget som helsevejst skib til Bureau Veritas' højeste klasse og er på ca. 18.750 tons d.w.

Skibet har ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2 × 7 sidetanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det vil blive udstyret med rigelige og kraftige pumper i stand til at losse ca. 1500 tons pr. time og vil blive forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

En 8-cylindret Burmeister & Wain dieselmotor, som udvikler ca. 9200 ihk. svarende til ca. 7380 ehk., og som vil give skibet en fart af ca. 15 knob lastet, vil blive installeret. Skibet vil iøvrigt få damphjælpemaskineri.

SMÅSKIBSFARTEN

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, der d. 17. ds. holder årsmøde i Aalborg, har nu udsendt beretning for året 1951, i hvilken det bl. a. hedder, at det svundne år endelig bragte den længe ventede efterspørgsel efter småskibstonnage på så godt som alle felter, og året har gennemgående været godt, når bortses fra de sidste to måneder, hvor adskillige småskibe har haft langvarige ophold på grund af storm.

Beretningen gennemgår de forskellige trades og oplyser derefter, at den forøgede efterspørgsel på fragtmarkedet har stimuleret priserne på brugte småskibe, selvom stigningerne ikke har været så voldsomme som for store skibe. Når der ikke er sket flere salg, end tilfældet er, skyldes det, at de, der gerne ville sælge, ikke har turdet gøre det, før de havde sikret sig et andet skib, og her har de vanskelige lånemuligheder for brugte skibe stillet sig hindrende i vejen. Det har også været meget svært at få lov at indføre brugte skibe fra udlandet. Med udsigt til et fortsat stabilt fragtmarked kan priserne for brugt tonnage ventes at holde sig i det nye år, og hvis der kommer flere Marshall-penge, kan der sikkert ventes nybygninger kontraheret i størst muligt omfang. 9 motorsejlere er forlist i 1951, deraf 8 uden tab af menneskeliv, mens m.s. *Ainos* forlis i begyndelsen af november kostede 8 mennesker livet.

Af Marshall-penge blev der i sommeren 1950 bevilget 10 mill. kr. og yderligere 3 mill. kr., ialt 13 mill. kr. til nybygninger, motorudskiftninger og moderniseringer af skibe under 500 brutto-registertons, men da hele dette beløb nu er fordelt, har de to sejlskibsrederiforeninger anmodet handelsministeriet om

UGENS FRAGTBÆRETNING

Siden vor sidste ugeberetning har aktiviteten på fragtmarkederne været noget begrænset på grund af de mange jule- og nytårshelligdage. I transatlantisk fart er der sluttet yderligere tonnager for kul, såvel for enkelte rejser som for consecutive rejser, fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam til \$10.50 med option af tyske lossehavne til \$10.95. Korn fra Northern Range er repræsenteret ved afslutningen af en 8500 tonner til Antwerpen til \$12.40 og en 4500 tonner fra Baltimore eller Philadelphia til Haifa til \$22. Der har været temmelig god efterspørgsel efter tonnager fra Vestindien til UK. for sukker. Disse rater har vist nedadgående tendens, idet 9000 tonner sluttedes første arbejdsdag i det nye år til 140/- fra Cuba til UK. for febr./marts lastning, medens raten for sidste afslutning før dette skrives kun lå på 135/- for samme position. En parcel på 5500 tons fra Cuba til Marseille betaltes med \$19.50. Fra Golfen kan nævnes korn til UK. til 26/3d. pr. qr., korn Golfen/Vestitalien betaltes med \$15.50, en båd på 475.000 cbft. bale sluttedes for props fra Golfen til Antwerpen til \$136.000 lumpsum fio., korn til Recife eller Santos betaltes med \$18, og korn Golfen/Indien sluttedes til 192/6d. basis losning vestkysten med 10/- ekstra hvis losning østkysten af Indien.

Efterspørgslen fra River Plate har været aftagende. Rateniveauet er uden større ændringer, idet n.a. San Lorenzo til Sverige sluttedes flere både til 117/6d. for dødvægtslast.

Vestkysten af Sydamerika er stadig uden aktivitet. Fra Nordpacific er efterspørgslen derimod stadig god til støtte rater. Af slutninger kan nævnes: korn Vancouver/UK. 160/- for febr./marts lastning, og lumber sluttedes fra British Columbia til UK. til 720/- pr. std. fio. Korn fra British Columbia/Columbia River Range til Indien indikerer 170/- for febr./marts og 167/6d. for marts. Korn fra Vancouver til Sydafrika kan gøres til omkring 187/6d.

Østens markeder har været rolige. En båd på 450.000 cbft. bale sluttedes for copra fra Philippi-

nerne til Venezuela og Colombia til lumpsum \$155.000 fio. Fra Nordkina sluttedes en 4000 tonner for en blandet kornlast til Indien til 135/-, en 9500 tonner fik 160/- fio. for stykgods og blandet kornlast til Antwerpen eller Rotterdam, option Hamburg til 165/-, London til 167/6d. og Gdansk eller Gdynia til 180/-. En græsk 10.400 tonner accepterede Nordkina/Antwerpen eller Rotterdam til \$22, med forskellige losseoptioner, bl. a. København til \$23, iøvrigt russernes sædvanlige betingelser. Fra Indien ligger raterne en smule bedre. Malm fra Vizagapatam til Northern Range sluttedes til \$13 og \$13.50 for januar, ilmenite Koilthottam/New York betalte \$12.40 for febr./marts, og malm Marmagoa til Northern Range \$13.40 for febr. lastning. Malm Marmagoa/Japan sluttede 8300 tonner til \$15. Kul fra Calcutta til Madagascar betaltes med 120/-.

Det australske marked var stille. Kun en enkelt båd meldes sluttet: *full range* Australien til Indien til 77/6d. for hvede eller mel i sække. Fra Sydafrika meldes en enkelt båd sluttet for kul fra Durban til Aden til 60/-.

Der er sluttet adskillige både for korn fra Sortehavet til UK. til 100/- med option af losning Antwerpen/Hamburg Range til 2/6d. mindre. Middelhavsmarkederne har været uden større begivenheder, men ratetendensen er stadig svag. Malm fra Hornillo til Ymuiden sluttede 3700 tonner til 40/-, flere både sluttedes for bauxite fra Eleusis til Rotterdam eller Emden til 68/-, og malm fra Casablanca til Port Talbot fik 4100 tonner til 46/-.

Forholdene på vore hjemlige markeder er ikke tilfredsstillende. Der er kun få kul- og kokslaster til Danmark, og udbuddet af sådanne laster til de øvrige skandinaviske lande er også begrænset. Raterne ligger noget lavere. Trælastbefragtninger gøres der heller ikke mange af. Fra Wismar rapporteres 1400 favne båd sluttet for props til ECUK. til 170/- pr. favn på fio. basis. Fra Kotka og Mäntyluoto til ECUK. sluttedes 1200 favne båd for props til 247/6d. med fri losning.

at få stillet yderligere Marshall-midler til rådighed for samme formål. De 13 mill. kr. er fordelt med 9 mill. kr. til 15 nybygninger og 4 mill. kr. til ca. 65 motorudskiftninger og ombygninger.

60 ÅR

Fredag d. 4. januar fyldte formanden for Mæglerkorporationens Præsidium, skibsmægler og skibsreder V. Th. Sass 60 år.

Skibsmægler Sass, der er født i København d. 4. januar 1892 som søn af oberstløjtnant E. V. von Sass, blev ansat i skibsmægler- og rederifirmaet Holm og Wonsild i 1909, og her i denne gamle virksomhed fandt han hurtigt en arbejdsmark, hvor han kunne gøre sine rige evner gældende. 12 år senere, i 1921, blev han prokurist og i 1936 partner i firmaet. Kgl. beskikkelse som skibsmægler fik han i 1925 og i 1945 optoges han som medindehaver af og medlem af direktionen for D/S A/S Myren.

En lang række tillidshverv er i årenes løb blevet lagt på skibsmægler Sass' skuldre. Her skal kun nævnes, at han var formand for klareringsrådet fra 1938—41, medlem af Mæglerkorporationens Præsidium fra 1943 og formand for det fra 1946 og medlem af handelsministeriets mæglerkommission 1946. Skibsmægler Sass har endvidere skrevet flere meget benyttede lærebøger for købmandsskolens shippingsskole, i hvis oprettelse i 1923—25 han tog en meget aktiv del.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsregisteret

A/S Dansk Cement Central, København, er ejer af nybygget m.s. *Portland* af Aalborg, OXRP. Brutto- og nettotonnagen henholdsvis 1105 og 547 tons.

Registrering: A/S Dansk Cement Central, København. Skorstensmærke: Blåt bælte på sort skorsten. På hver side i bæltet et hvidt, cirkelrundt felt, hvori to af blå linier dannede, på en af siderne stående, ligesidede trekanten, en mindre inden i en større, anbragt således, at den større trekants vinkelspidser rører ved det hvide felts kant, og at afstanden fra hver af den mindre trekants sider til den større trekants tilsvarende sider er den samme. I mellemrummet mellem de to trekanters sider ordene DANSK CEMENT CENTRAL i sort, adskilt ved tre blå stjerner i den større trekants vinkler.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Jeppesen Mærsk* af København, OYDM, er nu henholdsvis 9299 og 5650 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Linda Dan* af Esbjerg, OYYH, er nu henholdsvis 1593 og 880 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Ellen Mærsk* af København, OUWH, er nu henholdsvis 4904 og 2754 tons.

Bog anmeldelse

Fiskeriårbogen 1952. Årbog for den danske fiskerflåde, 59. årgang, der udgives af fiskeriministeriet på Iver C. Weilbach & Co.s Forlag, foreligger nu. Bogens fyrfortegnelse er blevet udvidet og omfatter nu bl. a. de vigtigste fyr i Barentshavet, fyrene langs Sveriges østkyst, Gotland og Øland samt fyr på Grønland og nogle fyr og fyrskibe på Tysklands, Hollands, Belgiens og Frankrigs kyster fra Elben til Cap Grisnez. Endvidere findes optaget en vejledning for consolnavigering samt loven om kvalitetskontrol.

Prisen for fiskeriårbogen, der er eneste officielle håndbog for fiskere, er 8 kr. indbunden.

Fra svenske værfter

Afleveringer. Den 18. december afleverede Eriksbergs Varv et 18.400 tons d.w. tankmotorskip *Björgholm* til A/S Hakedal, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 2-takts, enkeltvirkende Eriksberg-B.&W. dieselmotor, 7600 ihk. Farten er 14½ knob.

Den 20. december afleverede Kockums Varv et 16.210 tons d.w. tankmotorskip *Sirius* til Rederiaktiebolaget Saturnus, Stockholm. Hovedmaskineriet består af en 6-cyl., dobbeltvirkende, 2-takts Kockum-MAN dieselmotor, ca. 6000 ahk. Farten er 15 knob.

Søsætninger. Den 7. december søsattes ved Hålsingborgs Varfs AB et 3800 tons d.w. lastmotorskip *Erik Banck* under bygning til Erik Bancks Rederi AB, Hålsingborg. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, enkeltvirkende, 8-cyl. B.&W. dieselmotor 2950 chk. Farten skal være 15 knob.

Den 12. december søsattes ved Kockums Varv et 9000 tons d.w. lastmotorskip *Taiwan* under bygning til Wilh. Wilhelmsen, Oslo. Hovedmaskineriet skal bestå af en 7-cyl., dobbeltvirkende, 2-takts Kockum-MAN dieselmotor ca. 7000 chk. Farten skal være 17 knob.

M.s. »Mongolla«s grundstødning

I sø- og handelsretten er afholdt søforhør over en del af besætningen på Ø.K.s m.s. *Mongolia*, der den 7. august f. å. på rejse fra Aalborg til Hamborg grundstødte på Hals Barre.

Af førerens, kaptajn *Niels Axel Høybyes*, rapport og en senere søforklaring på generalkonsulatet i Hamborg fremgik, at kaptajn Høybye, lods Mathiasen og 2. styrmand Møller befandt sig på broen, og matros Olsen stod til rors.

Da *Mongolia* efter at have passeret Hals-Vest-lystønde skulle ændre kurs for at komme i fyrlinien Egeuse-Kærholm, lystrede skibet ikke roret, idet styremekanismen svigtede, hvad rorgængerens straks varskoede om. Der blev slået stop og fuld kraft bak, men få sekunder efter tog skibet grunden og stod så fast, at det var umuligt at komme af ved egen kraft. Grundstødningen skete kl. ca. 1.50.

To slæbebåde, der tilkaldtes fra Aalborg, var ikke i stand til at slæbe *Mongolia* af, hvorfor man søgte hjælp hos Svitzer, der sendte bjærgningsdamperen *Garm*. Denne ankom kl. ca. 10 og fik kl. 11,55 *Mongolia* flot.

VALUTAKURSER pr. 8. januar 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 6.87.

Positionsliste pr. 8. januar 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Port Talbot 8.1. — *Hans Mærsk* forv. ank. Rotterdam 9.1. — *Gunvor Mærsk* ank. Rotterdam 4.1. — *Betty Mærsk* forv. ank. Safi 10.1. — *Lica Mærsk* forv. afg. St. John N.B. 10.1. — *Marit Mærsk* forv. ank. Rotterdam 11.1. — *Robert Mærsk* ank. Philadelphia 29.12. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 9.1. — *Ellen Mærsk* ank. Haifa 4.1. — *Else Mærsk* ank. Yokohama 7.1. — *Kirsten Mærsk* pass. Singapore 6.1. til Hongkong. — *Agnete Mærsk* forv. afg. Colombo 5.1. til Bombay. — *Mathilde Mærsk* afg. Kobe 7.1. til Tamano. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Bona 9.1. — *Herta Mærsk* afg. Manila 4.1. til Balikpapan. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Rouen 9.1. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Madras 11.1. — *Arnold Mærsk* ank. Norfolk 1.1. — *Cornelius Mærsk* forv. ank. Keelung 7.1. — *Oluf Mærsk* afg. Genoa 5.1. til New York. — *Leise Mærsk* afg. Hongkong 6.1. til Kobe. — *Sally Mærsk* forv. afg. New York 8.1. — *Chastine Mærsk* ank. Medan 31.12. — *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 4.1. til Yokohama. — *Lera Mærsk* forv. ank. Vancouver 5.1. — *Hulda Mærsk* forv. ank. Manila 6.1. — *Laura Mærsk* forv. afg. Antwerpen ca. 20.1. — *Grete Mærsk* forv. ank. Bangkok 10.1. — *Trein Mærsk* afg. San Francisco 3.1. til Manila. — *Anna Mærsk* ank. Hongkong 26.12. for dokning. — *Peter Mærsk* afg. Charleston 2.1. til Panama. — *Olga Mærsk* forv. afg. Keelung 6.1. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Philadelphia 7.1.

til New York. — *Jeppesen Mærsk* ank. Yokohama 7.1. — *Kate Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 6.1. — *Bente Mærsk* afg. Swansea 5.1. — *Aase Mærsk* forv. ank. Ras Tanura 7.1. — *Rosa Mærsk* ank. Dunkirk 6.1. — *Nelly Mærsk* afg. Avonmouth 4.1. til Curaçao. — *Emma Mærsk* forv. ank. Palermo 11.1. — *Charlotte Mærsk* afg. Corpus Christi 5.1. — *Brigit Mærsk* afg. Aruba 30.12. til Cape Town. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 24.12. til Nordfrankrig. — *Caroline Mærsk* afg. Fawley 4.1. til Mena al Ahmadi. — *Katrine Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 9.1. — *Henning Mærsk* afg. Port de Bouc 29.12. til Bahrein. — *Marie Mærsk* afg. Aruba 2.1. til Piræus. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.12. til Nordfrankrig. — *Valkyrien Mærsk* forv. ank. Punta Cardon 12.1. — *Mette Mærsk* forv. ank. United Kingdom 21.1. — *Jane Mærsk* afg. Ras Tanura 30.12. til Fawley. — *Elisabeth Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 6.1. — *Ebba Mærsk* afg. Helsingør 5.1. til Persian Gulf. — *Anglo Mærsk* afg. Tripoli 31.12. til Harburg. — *Gerd Mærsk* afg. Finnart 24.12. til Umm Said.

Dania

Cyril afg. Antwerpen 9.1. — *Danfjord* forv. ank. Constanza 21.1. — *Danholm* ank. Buenos Aires 28.12. — *Tourel* ank. Bayonne 6.1.

Dannebrog

Aggersborg ank. Rotterdam 21.12. for dok. — *Brattingsborg* afg. Baltimore 31.12. til Helsingfors. — *Christiansborg* ank. Fawley 6.1., derfra Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* afg. Sevilla 6.1. til Bremen. — *Flynderborg* ank. New Orleans 6.1. — *Frederiksborg* forv. afg. Port Talbot 8.1. til Soussse. — *Lilleborg* ank. Marbella 15.12., derfra Ymuiden. — *Nordborg* afg. Cardiff 4.1. til Gibraltar. — *Skodsborg* afg. Partington 3.1. til Valencia. — *Spigerborg* afg. Lagos 6.1. til Abidjan. — *Taarborg* ank. Ayr 7.1., derfra Casablanca. — *Uranienborg* ank. Takoradi 31.12., derfra Boulogne. — *Ørneborg* ank. Bilbao 6.1., derfra Workington.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Casablanca 5.1. til Nr. Sundby, forv. ank. 13.1. — *Bornholm* ank. Boma 5.1., derefter Freetown. — *Bretagne* forv. ank. Curaçao 8.-9.1. — *Holland* afg. Las Palmas 7.1. til Freetown. — *Irania* afg. Kuwait 24.12. til Antwerpen. — *Irland* afg. Wellington 3.1. til Panama f. o. — *Normandiet* afg. Curaçao 5.1. til New Orleans. — *Shetland* ank. Stanlow 8.1. — *Slesvig* ank. Kbhvn. 9.1., derefter Stettin.

D.D.P.A.

Christian Holm ank. Trinidad 7.1., derefter Kbhvn. eller Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 19.1., derefter Aalborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 18.1. — *Dania* afg. Port Jerome 7.1. til Kbhvn. — *Essodan* forv. ank. Rotterdam 9.1., derefter Kbhvn.

De forenede Kulimportører

Cimbria ank. Stettin 9.1., derefter Oxelösund. — *Concordia* forv. afg. Helsingør 11.1. til Vejle. — *Dania* ank. Stettin 4.1., derefter Gefle. — *Hafnia* ank. Stettin 6.1., derefter Göteborg. — *Scandia* ank. Stettin 6.1., derefter Gefle.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Gdansk 7.1. til Bordeaux. — *Th. Adler Svanholm* afg. Thameshaven 6.1. til Dordrecht. — *Wm. Th. Malling* afg. Glasgow 7.1. til Tync.

D.F.D.S.

Alexandra afg. London 8.1. til Esbjerg, Grimsby. — *Argentina* afg. Kbhvn. 2.1. til USA. — *Arizona* ank. Odense 6.1., derfra forv. 9.1. til Spjutsund/Kotka/Gdynia ell. Gdansk?/Kbhvn.-Sydamerika. — *Arkansas* ank. Iskenderun 6.1., derfra til Karlovassi, Izmir, Istanbul. — *Bastholm* afg. forv. Antwerpen 7.1. til Middelhavet. — *Bergenhus* forv. ank. London 8.1. — *Birkholm* ank. Bahia 6.1., derfra forv. 8.1. til Santos/Rio de Janeiro. — *Bolivia* ank. Kbhvn. 5.1., herfra forv. 9.1. til Aalborg/Nr. Sundby. — *Brasilien* ank. Esbjerg 7.1., derfra forv. 15.-16.1. til Antwerpen, Dunkirk, Tanger, Alger, Levanten. — *Brynhild* afg. Bilbao 2.1. til Herrenwyk. — *Bygholm* forv. afg. Iskenderun 7.1. til Famagusta, Limassol, Izmir, Istanbul. — *California* afg. Rio de Janeiro 5.1. til Buenos Aires. — *Colombia* afg. Landskrona 7.1. til Nakskov for dokn. — *Diana* afg. Aarhus 5.1. til Hull, forv. ank. Hull 8.1. — *Egholm* ank. Leixoes 8.1., derfra ca. 9.1. til Antwerpen, Kbhvn. — *Ficaria* ank. London 7.1., derfra forv. 8.1. til Aarhus, London. — *Florida* afg. New York 7.1. til Galveston/Houston/New Orleans o. v. — *Halldan* afg. Horsens 7.1. til Aalborg, Skive, Antwerpen, Danmark. — *Harald* afg. Oxelösund 5.1. til Middlesbrough, Antwerpen, Danmark. — *Hebe* afg. Aarhus 5.1. til Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindholm* ank. Newport 5.1., afg. ca. 10.1. til Swansea, Liverpool, Kbhvn. o. v. — *Hjortholm* ank. Antwerpen 8.1., derfra ca. 9.1. til Bremen, Kbhvn. — *Ivar* ank. Randers 7.1., derfra til Svendborg. — *Katholm* afg. Aarhus 5.1. til Leith, Manchester, Danmark. — *Kentucky* afg. Huelva 5.1. til Emden. — *Knud* afg. Caen 8.1. til Antwerpen, Danmark. — *Knudshoved* afg. Havre



**BENDIX
EKKOLOD**

— det bedste

SCANIX CORP.

Vesterport 236 · København V.
Telf. Palæ 8196-90

7.1. til Dunkirk, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Gnoa 7.1. til Livorno, Neapel, Palermo, Messina, Catania o. v. — *Louisiana* ank. Santos 31.12., derfra forv. 12.1. til Buenos Aires. — *Maine* ank. Malta forv. 8.1., derfra til Piræus, Alexandria, Beirut o. v. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 8.1., herfra 9.1. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Marocco* afg. Grimsby 8.1. til Esbjerg, London. — *Melos* ventes til Kbhvn. 11.-12.1. — *Nevada* ventes til Rio de Janeiro ca. 11.1. — *Oregon* afg. Kbhvn. 7.1. via Las Palmas til Buenos Aires. — *Paraguay* afg. New Orleans 3.1. til New York-Oslo/Kbhvn. — *Rhodos* ank. Antwerpen 6.1., derfra ca. 10.1. til Casablanca, Tanger, Middelhavet. — *Rota* ank. Kbhvn. 7.1., herfra 9.1. til Kolding, Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Samos* ank. Casablanca 3.1., derfra forv. 8.1. til Tanger, Oran, Algier, Tunis o. v. — *Svanholm* afg. Randers 8.1. til Aalborg, Kbhvn., Dunkirk, Havre, Newport, Swansea, Liverpool, Danmark. — *Texas* ank. Alexandria 6.1., derfra ca. 10.1. til Beirut, Izmir, Istanbul, Saloniki. — *Thyra* afg. Newcastle 7.1. til Kbhvn., herfra forv. 11.1. til Aarhus, Leith. — *Tomsk* ank. Kbhvn. 7.1., afg. ca. 12.1. til Hamburg, Antwerpen, Odense, Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Hull forv. 8.1. — *Tula* ank. Antwerpen 3.1., afg. ca. 9.1. til Hamburg, Kbhvn., Rotterdam, Antwerpen, Kbhvn. — *Tunis* ank. Odense 6.1. — *Uffe* afg. Cardiff 5.1. til Kbhvn., Aarhus. — *Uruguay* afg. New York 5.1. til Oslo/Kbhvn. — *Venezuela* afg. Las Palmas 4.1. til Hamburg/Kbhvn./Aarhus. — *Virginia* afg. Kbhvn. 28.12. via Las Palmas og St. Vincent til Recife o. v.

Grønlandsdepartementet

Umanak afg. Kbhvn. 9.1. til Julianehåb og Godthåb. — *Sine Boye* position 4.1. kl. 12.00 59.57 nord 49.50 vest p. v. t. Sukkertoppen.

Helmdal

Axel Carl afg. Matanzas 5.1. — *Hans P. Carl* ank. Perth 30.12. — *Poul Carl* ank. Adelaide 26.12.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Setubal 8.1., derefter Rotterdam. — *Jens Toft* ank. Glasgow 26.12., derefter Middelhavet. — *Karen Toft* ank. Belfast 8.1., derefter Setubal.

J. Lauritzen

African Reefer ventes til Lisboa 9.1., derefter Brasilien. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Montevideo 8.1. til Fray Bentos. — *Bella Dan* ventes afg. New York 9.1. til Chile. — *Egyptian Reefer* afg. Montevideo 7.1. til Buenos Aires. — *Gerda Dan* ventes til Callao 12.1., sydg. — *Indian Reefer* ventes afg. Seattle 10.1. til England. — *Jelva Dan* ventes afg. Raumo 9.1. til Hull. — *Jutta Dan* forv. afg. Raumo 8.1. til Kotka. — *Kamma Dan* ventes til Callao 10.1., sydg. — *Katja Dan* forv. ank. Themsen 8.1. — *Laila Dan* afg. Civita Vecchia 7.1. til Mostaganem. — *Laura Dan* pass. Kielerkanalen 7.1. p. v. t. Bristol. — *Leena Dan* ventes til Valparaiso 13.1., sydg. — *Lilian Dan* ventes til Dublin 9.1., derefter Mostyn Quay. — *Linda Dan* ventes afg. Bristol 9.1. til Cardiff. — *Lotta Dan* ventes afg. Kaskø 9.1. til Rochester. — *Maria Dan* ventes afg. St. Louis 9.1. til Spanien. — *Marna Dan* ventes til Coquimbo 11.1., nordg. — *Nerma Dan* pass. Finisterre 7.1. p. v. t. Bahrein. — *Ninna Dan* afg. Szczecin 7.1. til Abo. — *Paula Dan* ventes afg. Callao 10.1., nordg. — *Randa Dan* ventes afg. Themsen 11.1. til Finland. — *Selma Dan* pass. Kielerkanalen 8.1. p. v. t. Themsen. — *Silja Dan* ventes til Kaskø 11.1., derefter Raumo. — *Stina Dan* rep. i Kiel. — *Tessa Dan* ventes til Galveston 12.1., derefter Mobile. — *Ulla Dan* pass. Gibraltar 4.1. p. v. t. Eleusis. — *Vilma Dan* ventes til Baltimore 10.1., nordg.

Mototramp

Stensby ank. Fremantle 6.1., derefter Britisk Columbia/Europa. — *Tureby* ank. Fremantle 2.1., derefter Singapore, Nauru. — *Vedby* ank. Tampa, Florida, 4.1., derefter Britisk Columbia.

Myren

Asbjørn afg. Antwerpen 4.1. til Florida, England. — *Astrid* afg. Ghent 7.1. til Marokko, Danmark. — *Birte* forv. ank. Ardrossan 9.1. — *Chr. Sass* afg. Boca Grande 31.12. til England. — *Clara* forv. ank. Korsør 11.1.

Norden

Norden ank. New Westminster 29.12. — *Nordfarer* pass. Cape 6.1. p. v. t. Adelaide. — *Nordhval* forv. afg. Göteborg 9.1. til Antwerpen. — *Nordkap* forv. afg. Oslo 9.1. til Fredrikstad. — *Nordkyn* ank. Moji 5.1. — *Nordpol* ank. Espiritu Santo 1.1. — *Nordvest* pass. Ækvator 1.1. p. v. t. Melbourne, Sydney.

Sikkerhed til søs

med

Decca navigator

og

Decca radar

DECCA Navigator Aktieselskab

Krystalgade 15 . Telf. Byen 8310

Orlent

Astoria pass. Las Palmas 8.1. p. v. t. Australien. — *Westralia* ank. Galveston 7.1.

Progress

Valborg Nielsen pass. St. Vincent 7.1. — *Elisabeth Nielsen* ank. Gravesend 5.1. — *Marianne* afg. Kbhvn. 8.1. — *Else Nielsen* ank. La Guayra 5.1. — *Lily Nielsen* ant. ank. Gandia 8.1. — *Henry Tegner* ant. afg. Godthåb 7.1. — *Ellen Nielsen* afg. Rotterdam 5.1. — *Hugo Nielsen* ank. Rotterdam 7.1. — *Margrete* afg. Sousse ant. 9.1. — *Karen* pass. Ushant 7.1. — *Marx* rep. i Helsingborg. — *Sophie* ank. Rouen 6.1. — *Thyra* afg. Seaham 7.1. — *Fylla* afg. Norrköping 5.1. — *Polly* pass. Dover 7.1.

L. R. Schmith & Co.

Jane Langg afg. Newport News 3.1. til Belgien. — *Lena Schmith* afg. Helsingfors 9.1. til Hamina. — *London* forv. afg. Derindje 9.1. til Göteborg. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* Helsingør, dok.

Torm

Herdis Torm afg. Talcahuano 4.1. — *Olga Torm* ank. Montevideo 25.12. — *Gerdt Torm* afg. New York 29.12. — *Tekla Torm* afg. Rio de Janeiro 27.12. — *Agnete Torm* afg. Messina 30.12. — *Kirsten Torm* ank. Itajahy 5.1. — *Gertrud Torm* ank. Casablanca 4.1. — *Ragnhild Torm* afg. Durban 24.12. — *Helvig Torm* ank. Santos 1.1. — *Thyra Torm* ank. Haifa 5.1. — *Gyda Torm* ank. Jaffa 4.1. — *Anne Torm* ank. London 1.1. — *Hilde Torm* afg. Bayonne 6.1. — *Gudrun Torm* afg. Gdansk 6.1. — *Alice Torm* afg. Herøen 8.1. — *Gunhild Torm* afg. Preston 7.1.

Vendila

E. M. Dalgas rep. i Kbhvn. — *Otto Petersen* rep. i Nakskov. — *P. N. Damm* afg. Casablanca 9.1. til Storbritannien.

Ø.K.

Annam pass. Ækvator 27.12. til Melbourne, Sydney. — *Asia* afg. Bombay 6.1. til Karachi, Aden. — *Bintang* ank. Bangkok 2.1., derefter Hongkong, Bangkok. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* ank. Colombo 6.1., derefter Singapore, Saigon. — *Fionia* ank. Rotterdam 8.1., derefter Hamburg, Kbhvn. — *India* pass. Malta 7.1. til Port Said, Aden. — *Java* afg. Norrköping 5.1. til Hangö, Göteborg. — *Kambodia* afg. Colombo 7.1. til Singapore, Bangkok. — *Kina* ank. Bangkok 30.12., derefter Hongkong, Manila. — *Korea* ank. Sydney 23.12., derefter Melbourne, Aden. — *Lalandia* ank. Bangkok 3.1., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Magdala* ank. Rangoon 7.1., derefter Chitlagong, Calcutta. — *Malacca* ank. Adelaide 3.1., derefter Sydney. — *Malaya* afg. Yokohama 6.1. til Hongkong, Philippinerne. — *Manchuria* afg. Karachi 7.1. til Bombay, Colombo. — *Meonia* ank. Colombo 8.1., derefter Aden, Port Said. — *Mombasa* pass. Lizard 4.1. til St. Thomas, Curaçao. — *Mongolia* ank. Kbhvn. 3.1., derefter Aalborg, Hamburg. — *Morelia* ank. Kbhvn. 8.1., derefter Oslo, Hamburg. — *Nikobar* ank. Yokosuka 5.1., derefter Hongkong, Manila. — *Panama* pass. Minikoi 6.1. til Aden, Port Said. — *Patagonia* pass. Gotland 8.1. til Kbhvn., Göteborg. — *Selandia* ank. Kbhvn. 6.1., derefter Middlesbrough, Antwerpen. — *Serampore* ank. San Francisco 7.1., derefter Los Angeles, Portland. — *Siam* ank. Mena al Ahmadi 7.1. — *Sunnanbris* ank. Melbourne 7.1., derefter Sydney. — *Tranquebar* afg. Cebu 2.1. til Los Angeles.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 39, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

For passage gennem
KIEL KANAL telegrafer
til SARTORI - KIEL

Telefoner:
Kiel 5445-48 for **SARTORI & BERGER - KIEL** Fjernskriver:
Holtenu 36002/3 KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG Kiel-Holt. 029832
Br-Koog 396-7 Skibsmæglere og Redere — Havarilagerter — Bunkerkul og Olie Br-Koog 021298



International
— siden 1899 — the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter fra alle lande viser, at INTERNATIONAL's produkter er de mest anvendte verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S

SKULD
Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 Tlf. 16.861
KØBENHAVN

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S
KØBENHAVN, Ø.

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

KØBENHAVN K Telegramadr.:
MONTANAKUL
Telefon 9246

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPSKIBSSELSKABET
PACIFIC A/S
AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«
L. R. SCHMITH & CO.
Korresponderende reder

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S**



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD
Holmens Kanal 42

Kabyskomputer
for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud
BRØNNUMS MASKINFABRIK
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

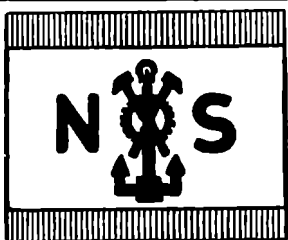
NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/S** SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD
FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE
BYGGEDEKKE OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD Rigstelefon: 909

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

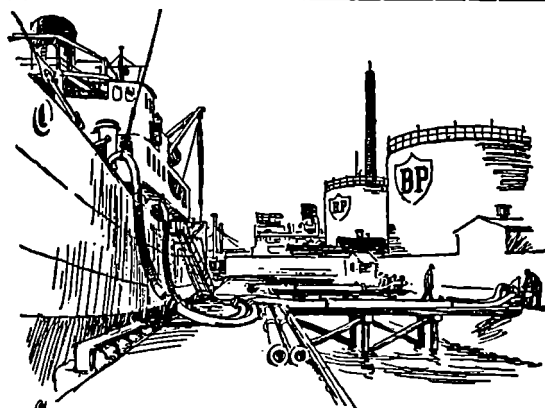


NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

Se kan få dem overalt



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 779-16 779
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. |
| D/S »Activ, København. | D/S »Jyllandia«. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kongssund. |
| Rederiet Arrenak I/S. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| C. Clausen. | D/S »Myren«. |
| D/S »Dania«. | A. P. Møller. |
| Danish American Gulf Oil Transport | D/S »Nautic«. |
| Co. A/S. | D/S »Norden«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Orient«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Orion«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Pacific«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Phønix«, Esbjerg |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Progress«. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Bjergnings-Entreprise. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Bugferselskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hafnia«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Heimdals«. | D/S »Viking«. |
| D/S »Holland«. | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 3

FREDAG DEN 18. JANUAR 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

FLYING ENTERPRISE

Torsdag d. 10. januar kl. 16.10 GMT sank det 6711 br. tons amerikanske Victoryskib *Flying Enterprise*, tilhørende Hans Isbrandtsens rederi i New York, og dermed blev der sat et sidste punktum i et nyt, smukt kapitel i den danske sømandsstands lange strålende historie. I tretten lange døgn havde en verdens opmærksomhed været rettet mod skibet, der drev rundt på det oprørte hav forladt af alle — undtagen af sin fører den danskfødte kaptajn *Kurt Carlsen*, der i nøje overensstemmelse med den danske sømandsstands traditioner blev på sit skib, så længe der overhovedet var nogen mulighed for at kunne bjerge det i havn.

S.s. *Flying Enterprise* var på rejse fra Rotterdam til U.S.A. med stykgods, da det mødte hårdt vejr syd for Irland. Lasten forskubbede sig, og da den derved opståede slagside blev faretruende stor, gav kaptajn Carlsen ordre til, at mandskab og passagerer skulle forlade skibet. De blev alle bjerget i god behold af tililende skibe, men selv blev han ene mand om bord i håbet om at kunne få slæbcassistance til at bringe skibet i havn igen. I en uge drev han rundt, idet han stadig kunne stå i forbindelse med omverdenen gennem en lille nødsender, og da først og fremmest en amerikansk torpedojager, der holdt sig tæt op til skibet for eventuelt at kunne bjerge ham, hvis skibet skulle gå ned. Omsider nåede den engelske slæbebåd *Turmoil*, ført af kaptajn *Parker* frem, og det lykkedes slæbebådens styrmand *Dancy* at komme om bord i *Flying Enterprise* d. 4. januar. Vejret stilnede efterhånden noget af, og med store anstrengelser fik de to mænd gjort en slæbetrosse fast i skibets stævn, så *Turmoil* kunne begynde slæbningen ind mod Falmouth. Chancerne for at nå havn syntes at være ret gode, men så friskede det stærkt op igen, og kun små 30 sømil fra Falmouth sprang slæbetrossen og dermed var *Flying Enterprises* skæbne afgjort. Slagsiden blev større og større, og da det blev klart, at alt håb var ude, sprang kaptajn Carlsen og styrmand *Dancy* i vandet og blev bjerget om bord i *Turmoil* få minutter, før søen lukkede sig over *Flying Enterprise*.

En strålende modtagelse blev der beredt kaptajn Carlsen, da han d. 11. januar gik i land i Falmouth. Blandt de første, der modtog ham, var den danske marineattaché, kommandør Jægstrup, der overbragte ham kong Frederiks hilsen og hyldest med disse ord:

— Hans Majestæt Kong Frederik af Danmark har beordret mig til at være til stede i Falmouth i dag for at ønske Dem, kaptajn Carlsen, hjertelig velkommen i land.

Hans Majestæt har med den største interesse og beundring fulgt det glimrende sømandsskab og den enestående optræden, De har vist i de sidste uger, siden Deres skib kom i vanskeligheder. Jeg ved, at det har været en stor beroligelse for kongen at vide, at De nu er i sikkerhed. Jeg ved også, at Hans Majestæt til fulde forstår Deres følelser over efter

så store anstrengelser ikke at have fået *Flying Enterprise* med Dem. Hans Majestæt ved jo, at De er dansk af fødsel, og at De som dansker har fået det meste af Deres sømands-uddannelse i Danmark.

Han ønsker at udtale sin beundring for den udmærkede måde, hvorpå De har handlet under så farefulde og vanskelige omstændigheder, og Hans Majestæt er glad for at kunne fastslå, at De har levet op til Danmarks stolte gamle sømands-traditioner, og at De for alle søens folk har været et forbillede, som aldrig vil blive glemt, et eksempel, som alle søfolk i Deres nuværende fædreland, Amerikas forenede Stater, kan være stolte over. Well done, kaptajn Carlsen.

M.S. KISTA DAN

Onsdag d. 16. januar søsattes på Aalborg Værft en nybygning til rederiet Lauritzen. Søsætningen skete under meget festlige former og overværedes af en lang række indbudte fra Grønlandsdepartementet m. m.

Skibet, der fik navnet *Kista Dan* (grønlandsk for Kirsten), blev navngivet ved, at en klump is fra Grønlands indlandsis blev knust mod stævnen. Skibet er specielt bygget og indrettet til sejlads i storisen ved Østgrønland og udformet således, at skibet bliver kombineret fragtskib og isbryder.

Det har følgende hoveddata: Længde mellem p.p. 56,39 m, dødvægt som passagerskib ca. 870 ts., som stykgodsbåd ca. 1500 ts., plads til 24 passagerer, lastrumskapacitet 55.000 cbft. grain, fart ca. 12 knob, hovedmotor en B. & W. motor 1200 ihk.

Skibet ventes afleveret i løbet af foråret.

DDPA-FONDEN

DDPA-Fonden, der blev oprettet i 1936 af Det Danske Petroleums Aktieselskab, har ved sin årlige uddeling i disse dage fordelt 33.000 kr. til en række nationale, sociale, videnskabelige, erhvervs-mæssige og humanitære formål, hvoriblandt Nationalforeningen til Tuberkulosens Bekæmpelse, Landsforeningen til Kræftens Bekæmpelse, Dansk Tunghøreforening, Dansk Døvstumme-forbunds Erhvervsudvalg, Danske Invaliders Handelsselskab, Det Danske Selskab, Grænseforeningen, Foreningen »Dannevirke«, Dansk Kirke i Udlandet, De Gamles Læpestue, Kofoeds Skole, Foreningen til Lærlinges Uddannelse i Haandværk og Industri og Det Jydske Musikkonservatorium, Aarhus.

Fondens kapital udgjorde oprindeligt 300.000 kr., men var pr. 31. december 1951 vokset til 948.000 kr. gennem renter og selskabets tilskud. I de forløbne år er der til fondens formål ydet gaver og bevillinger på tilsammen 586.000 kr., heri indbefattet de i disse dage fordelte 33.000 kr.

EMILE ROBINS LEGAT

Kaptajn *J. L. Nordlander* på Svenska Amerika-Liniens motorskib *Stockholm* er tildelt en belønning af Emile Robins legat for redningsarbejdet ved *Kronprins Olaus* brand i Kattegat i februar 1950.

Forsikring skal man have ..

i **BALTICA**

DANSK SØMANDSKIRKE I FREMMEDE HAVNE

Dansk Sømandskirke i fremmede Havne begynder et nyt arbejde i Philadelphia i USA, hvor man har fået lov til foreløbig at benytte den norske sømandskirke. Til arbejdet er antaget pastor *Olaf Poulsen*, søn af kriminalassistent Poulsen, Odense. Pastor Poulsen er afrejst til USA.

DE TÅRNHØJE STÅLPRISER

Der har i det sidste års tid været svimlende pristigninger på jern og stål, der er købt i Belgien, Tyskland og Frankrig. På grovplader og mellemplader har der siden juli 1950 været en stigning på over 150 pct., og priserne på de sidst bestilte varer af denne kategori er med andre ord nu 2½ gange så høje som dengang.

På andre varer som stangjern har stigningen udgjort ca. 100 pct.

Stigningen er ganske vist endnu ikke nået at slå helt igennem på det danske marked, men det kan naturligvis ikke undgås, at det kommer efterhånden.

Det er navnlig oprustningens indflydelse, der gør sig gældende. Indtil Koreakrigen brød ud, havde priserne været nedadgående. Det hang blandt andet sammen med, at den belgiske industri for at få sine produkter afsat, satte priserne ned, hvorefter man i de øvrige lande måtte følge med. Men siden har priserne taget så store spring i vejret, at man næppe nogensinde har set noget tilsvarende.

På mange områder gør mangelen på jern- og stålvarer sig stadig mere gældende. Af stangjern og formjern er det muligt at få nogenlunde, hvad der skal bruges, men det kniber voldsomt at skaffe plader. Det er særlig galt for de tynde plader på 4 mm og derunder, som bruges til en række formål, blandt andet også til produktionen af gasflasker. Også grovplader er vanskelige at skaffe, særlig i den kvalitet, skibsværfterne skal bruge, og hvad kvalitetspladerne angår, er situationen meget vanskelig som følge af den skarpe kontrol, der foregår med eksporten fra Amerika.

Det har dog betydet en vis aflastning, at et belgisk værk har kunnet levere et produkt, der kan anvendes som kvalitetsplader. I det hele taget er der i 1951 kommet meget store forsyninger af jern og stål fra Belgien.

Ganske vist er der netop for tiden stoppet for den belgiske eksport, men det menes kun at være et overgangsfænomen. Der ventes nye købsmuligheder inden længe.

Skibsværfterne søger på grund af de høje priser på kontinentet i videst muligt omfang at skaffe deres import fra England, hvor priserne er mere rimelige end i andre lande.

Desværre forlanger de engelske værker stadig længere leveringstid. Bestillinger, der afgives i dag, kan ikke ventes opfyldt før sidst i 1952 eller først i 1953. Man har naturligvis en betydelig aflastning i produktionen fra stålvalseværket i Frederiksværk, men som bekendt kniber det her med at skaffe tilstrækkeligt med skrot til produktionen, og det er på denne baggrund, at den landsomfattende indsamling af gammelt jern er blevet sat i gang. Man håber, denne indsamling kan give så meget, at det kan blive til et helt skib. Til en båd på 6000 tons skal der bruges 1200 tons jern.

DEN FRANSE HANDELSFLÅDE

Den franske handelsflåde bestod ved udgangen af 1951 af ialt 729 skibe med en samlet tonnage på 3.173.781 br. tons. Heraf var 85 liners, 100 tankskibe og 544 dry cargo skibe. 96 skibe med ialt 668.000 br. tons var under bygning for fransk reg-

ning ved franske eller udenlandske værfter. Heraf var 24 passager- eller kombinerede passager- og lastskibe, 23 tankskibe og 49 dry cargo skibe.

I 1939 bestod handelsflåden af 670 skibe med ialt 2.733.633 br. tons.

TYSK TANKSKIBSBYGNING

Ifølge tidsskriftet »Wirtschafts-Correspondent« er næsten alle de større tyske værfter beskæftiget med bygning af tankskibe. Ordrene er fordelt på de forskellige værfter som følger:

Deutsche Werft 19 skibe med 323.000 t. d.w., Howaldt, Kiel, 11 skibe med 213.000 t. d.w., Bremer Vulkan 8 skibe med 132.000 t. d.w., Howaldt, Hamburg 4 skibe med 126.000 t. d.w., Nordseewerke 2 skibe med 33.000 t. d.w., Seebeckwerft 1 skib med 8.000 t. d.w., Norderwerft 3 skibe med 8.800 t. d.w., Stülckenwerft 2 skibe med 4.600 t. d.w., D. W. Kræmer Sohn 4 skibe med 2.600 t. d.w. eller ialt 54 tankskibe med 851.000 t. d.w.

Af disse skibe er kun 10 med ialt 53.900 t. d.w. bestemt for tyske rederier, herunder et 18.000 t. d.w. tankmotorskib for Hamburger rederiet Ernst Russ, der bygges ved Deutsche Werft. De øvrige skibe bygges for udenlandsk regning. En fjerdedel af de under bygning værende tankere er dampskibe, resten dieselmotorskibe. Blandt de første kan nævnes to kæmpetankbåde, hver på 40.000 t. d.w., som et amerikansk rederi lader bygge hos Howaldtwerke i Hamburg, og som er de største skibe, der i øjeblikket er under bygning ved tyske værfter. Alle disse ordrer skal være udført senest i slutningen af 1954 under forudsætning af, at det fornødne materiale leveres rettidigt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted fredag den 25. januar 1952 i Søfartsklubbens lokaler, Nyhavn 63, stuen.

Aftenen program er: Kl. 20—21: Foredrag med lysbilleder »Lillebæltsbroen« af borgerrepræsentant Frederik Vedsø. Kl. 21—22: Fællessang under ledelse af kommunelærer Find Henriksen.

Underholdningens leder bliver Søfartsklubbens service- og kontaktperson, forfatteren Borge Mikkelsen.

Wilhelm Poppe, G.m.b.H.

Firmaet Wilhelm Poppe, G.m.b.H., Kiel-Pries, meddeler, at firma *Dansk Ilt & Brintfabrik A/S, Scandiagade 29, København*, har overtaget repræsentationen for Poppe i Danmark.

Falsterbo-kanalen

Over 123.000 skibe har nu passeret Falsterbo-kanalen siden den blev åbnet for ca. 10 år siden. Antallet af passerende skibe har været stadig stigende, selv efter at kanalafgifterne blev indført 1. juli 1951.

Skibsregisteret

S.s. *Phoenix* af Esbjerg, OUKA, er udslettet som solgt til udlandet.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S, København, er ejer af nybygget m.s. (tankskib) *Shetland* af København, OYFN, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 10.649 og 6236 tons.

Fra svenske værfter

Afleveringer. D. 20. decbr. afleverede Öresundsværket, Landskrona, et 3800 tons d.w. lastmotorskib *Vava* til AB Transmarin, Helsingborg. Hovedmaskineriet består af en 8-cyl. 2-takts Götaverken dieselmotor, 3000 chh. Farten er 16 knob.

D. 20. december afleverede Götaverken et 13.250 tons d.w. tankmotorskib *Thorbjörg* til Tønnevolds Rederi A/S, Grimstad. Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende, 8-cyl. 2-takts Götaverken dieselmotor 5300 ihk. Farten er 13 knob.

Sosætninger. D. 20. decbr. søsattes ved Eriksbergs varv, Göteborg, et 5800 tons lastmotorskib *Vegaland* under byg-

UGENS FRAGTBERETNING

Frugtmarkedene har været jævnt aktive i den forløbne uge og uden større ratemæssige ændringer. I transatlantisk fart er der igen sluttet adskillige kullaster til Antwerpen/Rotterdam til den fastlagte rate, \$10.50, med option af Bremen/Hamburg til \$10.95. En enkelt båd sluttedes dog til 85/-, hvilket er noget over NSA. raten for Bremen eller Hamburg losning. Kul fra Hampton Roads til Danmark sluttes stadig med GAA. tonnage til \$11.30, og det synes som om allokationen af GAA. tonnage nogenlunde dækker efterspørgslen, hvilket for så vidt er heldigt, da fri tonnage ikke finder NSA. raten til Danmark tilstrækkelig tiltrækkende til at gå ind for sådan forretning. Af anden transatlantisk kulforretning kan nævnes, at flere både sluttedes Hampton Roads/Gibraltar til 85/-. Kul fra Hampton Roads til Japan sluttedes til rater mellem \$18.70 for juni/juli og \$19.75 for janr./febr. lastning. — Af kornforretning kan nævnes: St. John eller Halifax til Antwerpen eller Rotterdam til \$13, Northern Range til samme destinationer til \$13.25, alt basis tungt korn med option af byg til 25 cts. extra, hvede fra Northern Range til Haifa sluttedes til \$21 og til Alger betalles \$14.85. Sukker fra Cuba til UK. sluttedes til 135/- for febr. og 132/6d. for marts lastning. Sukker fra Cuba til Antwerpen sluttedes til \$20.25 og for tysk regning betalles for en fransk 9000 tonner \$19.60 for sukker Cuba/Antwerpen-Hamburg Range. Fra Golfen sluttedes hvede til UK. til 26/3d. pr. qr., til Antwerpen betalles \$15.10, og for 9000 ts. milokorn fra Golfen til Danmark betalles 140/-. Raten for korn fra Golfen til Indien ligger stadig på 192/6d. til øst- og 202/6d. til vestkysten af Indien. Lignende forretning er på dollarbasis sluttet til henholdsvis \$24.75 til øst- og \$27.50 til vestkysten Indien.

River Plate markedet har været mindre aktivt, idet der kun rapporteres 3 afslutninger til Sverige til 115/- basis een losschavn og en enkelt afslutning til Finland til 135/-. Malm fra Rio til Baltimore sluttedes til \$5.50, ris fra Rio Grande til Indonesien betalles med \$20.50.

Efterspørgslen fra Nordpacific er stadig temmelig stor og ratetendensen er fast. Lumber fra British Columbia til UK. sluttedes til 730/- pr. std. for febr. og 710/- for marts/april lastning, fio., og for lumber og stykgods på dødvægts lumpsumbasis betalles 190/-, fio. for martslastning, på dollarbasis betalles for lignende forretning omkring \$27. Korn fra Nord-

pacific til UK. sluttedes til 165/- for febr./marts, men steg senere til 167/6d., og til Indien betalles 177/6d. for febr. og 170/- for martsafskibning basis østkysten med 12/6d. extra hvis losning vestkyst Indien.

Østens markeder var uden større aktivitet. En 8200 tonner sluttedes fra Nordkina eller Manchuriet til Triest/Genoa eller Marseille til £81.000 lumpsum fio. med forskellige losscoptioner, bl. a. omfattende Danmark til £92.500. Blandet kornlast fra Nordkina til Indien sluttedes til 132/6d. Kul fra Calcutta til Japan sluttedes til rater mellem 118/- og 120/- afhængig af positionen. Malm fra Madras til Italien betalles med 85/- og malm Marmagoa/USNH. sluttedes til \$13.75.

Efterspørgslen fra Australien er stadig ringe. Vestaustralien/østkyst Indien betalles med 70/- for løs hvede ex-silo, Syd- eller Østaustralien til Calcutta sluttedes til 75/- for hvede eller mel i sække, fra Sydaustralien til Japan betalles 75/- for byg eller mel i sække, en 6000 ts. parcel løs hvede ex-silo fra full range Australien til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til 112/6d. og for nogle mindre parcels havre i sække fra Sydaustralien til UK. betalles rater mellem 145/- og 150/- afhængig af positionen.

Det er stadig vanskeligt at få stem for kul fra Sydafrika. Malm fra Durban til UK. sluttedes til 95/- og for 2500 ts. malm fra Durban til Northern Range betalles \$13.50.

Raterne for korn fra Sortehavet til UK. ligger stadig på 100/- med 2/6d. mindre for losning Antwerpen/Hamburg Range. Fra Middelhavet er efterspørgslen efter tonnage for hjemgående forretninger stadig relativt ringe og ratetendensen er fortsat vigende. Af afslutninger kan nævnes: 4000 ts. jernmalm Melilla/vestkyst UK. 46/-, 3500 ts. fosfat Casablanca/UK. 41/6d., flere både for pyrites fra Huelva til Ghent eller Antwerpen til omkring 54/6d.

I vore hjemlige farvande er forholdene ikke stort bedre. Fra UK. er det stadig vanskeligt at arrangere stem for kullaster, hvorimod der er adskillige koksaster i markedet. Kul er sluttet fra Humber til Kyndby til 23/- for både på omkring 2500 tons. For koks ligger raterne omkring 28/- for større både fra Themsen til god dansk havn. Fra Østersøen er der ikke mange trælaste tilbage. En finsk 520 favne båd sluttedes for props fra Kotka til ECUK. til 220/- pr. favn med option af losning Bristol Kanalen til 30/- extra, fri losning.

ning til Ångf. AB Tirfing-Svenska Orient Linien, Göteborg. Hovedmaskineriet skal bestå af en 7-cyl. enkeltvirkende Eriksberg-B. & W. dieselmotor 6700 ihk. Farten skal være 16,5 knob.

D. 20. december søsattes ved Götaverken, Göteborg, et 23.400 tons d.w., tankmotorskib *Astrid Onstad* under bygning til Rederi AB Monacus, Kungsbacka. Hovedmaskineriet skal bestå af 1 enkeltvirkende, 2-takts, 9-cyl. Götaverken dieselmotor, 10.000 ihk. Farten skal være 14 $\frac{1}{4}$ knob.

Fra norske værfter

Rosenberg mek. Verkstad, Stavanger, søsatte fornylig et 16.000 tons d.w. tankmotorskib *Kongstank*, under bygning til Gowart Olsens rederi. Hovedmaskineriet skal bestå af en 5-cyl. Doxford motor, 5500 ahk. Farten skal være 13.75 knob.

S.s. Martin Carls forlis

D. 9. januar afholdtes der søforhør i sø- og handelsretten i København i anledning af s.s. *Martin Carl's* grundstødning og forlis d. 21. december ved Cape Race, N.F.

Retspræsident Robert Hove oplæste først kaptajn Christiansens rapport, hvoraf det fremgik, at s.s. *Martin Carl* var afgået fra Rotterdam d. 11. december på rejse til Halifax. Allerede d. 16. december satte det ind med dår-

ligt vejr og skibet arbejdede hårdt i søen. D. 18. december observeredes en del vand og olie i forlasten som efter en lægave. D. 24. decbr. lodde det noget af, men kl. 22.20 tog skibet grunden hårdt flere gange, og vandet steg i forlasten og 3-lasten. D. 25. om eftermiddagen gik 19 mand af besætningen i land, og dagen efter de øvrige besætningsmedlemmer. En bjergningsdamper kom til stede og forsøgte at slæbe skibet af grunden, men måtte opgive det, og skibet må nu betragtes som tabt, da det er brækket over i 4 stykker.

I retten forklarede kaptajnen, at 3. styrmand, Jan Vogelaar, havde laget en 4-stregers pejling af Cape Race fyret, hvorefter afstanden til fyret skulle have været 3 $\frac{1}{2}$ sømil, hvorefter der skulle styres retv. 258. Man måtte styre efter magnetkompasset, da gyroen var gået i stykker, og det var kaptajn Christiansens mening, at grundstødningen måtte skyldes enten fejlstyring eller fejl ved magnetkompasset. Deviationen var blevet kontrolleret to gange efter at gyroen var gået i stykker. Nogen strømsætning havde han ikke observeret, men han vidste, at der løb megen strøm langs med land. Styrmand Vogelaar forklarede, at han gentagne gange havde kontrolleret styringen og der havde ikke været tale om fejlstyring, og grundstødningen skyldtes efter hans mening sandsynligvis for stor deviation.

PERSONALIA

D.F.D.S.

Lederen af Det Forenede Dampskibsselskabs indenlandske reklamationkontor, *Chas. Brathen*, er fra 1. januar udnævnt til kontorchef.

D.S.B.

Ved kongelig resolution af 29. december 1951 er skibsfører under Statsbanerne *Niels Vange*, Storebæltsoverfarten, efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension med udgangen af marts måned 1952.

VALUTAKURSER pr. 15. januar 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 6.87.

Positionsliste pr. 15. januar 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk ank. Port Talbot 8.1. — *Hans Mærsk* forv. ank. Huelva 20.1. — *Gunvor Mærsk* afg. Rotterdam 13.1. — *Betty Mærsk* forv. ank. Rotterdam 20.1. — *Lica Mærsk* afg. St. John N.B. 12.1. — *Marit Mærsk* forv. ank. Casablanca 18.1. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 22.1. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. New York 15.1. — *Ellen Mærsk* ank. Haifa 4.1. — *Else Mærsk* afg. Yokohama 9.1. til Bangkok. — *Kirsten Mærsk* ank. Hongkong 12.1. — *Agnete Mærsk* forv. ank. Khorramshahr 17.1. — *Mathilde Mærsk* ank. Tamano 7.1. — *Emilie Mærsk* ank. Bona 11.1. — *Herta Mærsk* afg. Macassar 11.1. til Surabaya. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Antwerp 14.1. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Bahrain 23.1. — *Arnold Mærsk* forv. afg. New York 12.1. — *Cornelius Mærsk* afg. Keelung 9.1. til Bangkok. — *Oluf Mærsk* afg. Genoa 5.1. til New York. — *Leise Mærsk* ank. Nagoya 14.1. — *Sally Mærsk* ank. Baltimore 9.1. — *Chastine Mærsk* afg. Medan 12.1. til Colombo. — *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 4.1. til Yokohama. — *Leza Mærsk* forv. afg. San Francisco 13.1. til Los Angeles. — *Hulda Mærsk* ank. Cebu 13.1. — *Laura Mærsk* ank. Antwerp 14.12. — *Grete Mærsk* forv. ank. Bugo 13.1. — *Trein Mærsk* afg. San Francisco 3.1. til Manila. — *Anna Mærsk* ank. Hongkong 26.12. for Dokning. — *Peter Mærsk* pass. Panama 7.1. til San Francisco. — *Olga Mærsk* forv. afg. Saigon 14.1. til Bangkok. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. New York 15.1. til Newport News. — *Jeppesen Mærsk* afg. Keelung 13.1. til Hongkong. — *Kate Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 7.1. til Le Havre. — *Bente Mærsk* forv. ank. Persian Gulf 31.1. — *Aase Mærsk* afg. Ras Tanura 8.1. til Le Havre. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Punta Cardon 23.1. — *Nelly Mærsk* forv. ank. Curacao 17.1. — *Emma Mærsk* forv. afg. Palermo 19.1. til Mena al Ahmadi. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Suez 28.1. — *Brigit Mærsk* forv. ank. Cape Town 24.1. — *Inge Mærsk* forv. ank. Dunkirk 20.1. — *Caroline Mærsk* afg. Fawley 4.1. til Mena al Ahmadi. — *Katrine Mærsk* afg. Umm Said 13.1. til U.K.C. — *Henning Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 14.1. — *Marie Mærsk* afg. Aruba 2.1. til Piræus. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.12. til Dunkirk. — *Valkyrien Mærsk* forv. afg. Punta Cardon 15.1. til New England. — *Mette Mærsk* afg. Punta Cardon 6.1. til Avonmouth. — *Jane Mærsk* forv. ank. Fawley 19.1. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Port de Bouc 22.1. — *Ebba Mærsk* forv. ank. Persian Gulf 27.1. — *Anglo Mærsk* ank. Harburg 13.1., derefter Mena al Ahmadi. — *Gerd Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 14.1.

Dania

Cyrl pass. Hollenau 16.1. p. v. t. Helsingfors. — *Danfjord* forv. ank. Constanza 21.1. — *Danholm* ank. Buenos Aires 27.12. — *Tovelil* ank. Castro Urdiales 14.1., derefter Rotterdam.

Dannebrog

Aggersborg ank. Rotterdam 21.12., dok. — *Brattingsborg* afg. Baltimore 31.12. til Helsingfors. — *Christiansborg* afg.

Fawley 8.1. til Ras Tanura. — *Ellensborg* pass. Ushant 12.1. til Bremen. — *Flynderborg* afg. Southbound 11.1. — *Frederiksborg* ank. Swansea 11.1., dok. — *Lilleborg* afg. Marbella 10.1. til Ymuiden. — *Nordborg* afg. Casablanca 14.1. til Odda eller Eitheim. — *Skodsborg* ank. Valencia 12.1. — *Spigerborg* ank. Abidjan 8.1., derfra Haifa. — *Taarborg* ank. Ayr 7.1., derfra Casablanca. — *Uranienborg* ank. Takoradi 31.12., derfra Boulogne. — *Ørneborg* afg. Bilbao 9.1. til Workington.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Nr. Sundby 12.1. — *Bornholm* ank. Boma 5.1., derefter FreeTown, Continentel. — *Bretagne* ank. Buenaventura 14.1., derefter Cristobal. — *Halland* afg. FreeTown 12.1. til Port Gentil. — *Irania* pass. Port Said 9.1. p. v. t. Antwerpen. — *Irland* afg. Wellington 3.1. til Panama. — *Normandiet* ank. Houston 11.1., derefter New Orleans. — *Shetland* afg. Manchester Kanal 12.1. til Key West f. o. — *Slesvig* pass. Hollenau 16.1. p. v. t. Rotterdam, Hamburg.

D.D.P.A.

Christian Holm afg. Trinidad 8.1. til København og Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 20.1., derefter Aalborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 19.1., derefter Bari.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. E.C.U.K. 26.1. — *Concordia* forv. ank. Sunderland 22.1. — *Dania* forv. ank. Middlesbrough 24.1. — *Hafnia* forv. ank. Ballangen 22.1. — *Scandia* forv. ank. Stockholm 24.1.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Bordeaux 15.1. — *Th. Adler Swanholm* afg. Dordrecht 15.1. — *Wm. Th. Mallng* ank. Newcastle 12.1.

D.F.D.S.

Alexandra afg. Grimsby 15.1. til Esbjerg. — *Argentina* afg. Kbhvn. 2.1. til New York o. v. — *Arizona* ank. Spjut-sund 12.1., derfra til Kotka/Kbhvn./Lus Palmas-Sydamerika. — *Arkansas* afg. Karlovassi 15.1. til Izmir, Istanbul. — *Bastholm* afg. Algier 14.1. til Marsala, Malta, Piræus o. v. — *Bergenus* ank. Odense 13.1., derfra 17.1. til Aarhus, Aalborg, Leith, Newcastle. — *Birkholm* ank. Santos 12.1., derfra forv. 19.-20.1. til Rio de Janeiro-Danmark. — *Bolivia* ank. Nr. Sundby 14.1., derfra forv. 15.1. til Kbhvn.-New York/Baltimore. — *Brasilien* afg. Esbjerg forv. 17.1. til Antwerpen, Dunkirk, Middelhavel. — *Brynhild* ank. Antwerpen 14.1., afg. ca. 18.1. til Horsens, Aarhus, Aalborg, Kbhvn. — *Bygholm* afg. Limassol 11.1. til Istanbul. — *California* ank. Buenos Aires 10.1. — *Diana* ank. Kbhvn. 14.1., herfra 16.1. til Nakskov, Odense, London. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 18.1. til Thorshavn/Trangisvaag/Vaag/Reykjavik. — *Egholm* afg. Antwerpen 15.1. til Hamburg, Kbhvn., Kalundborg, Aalborg. Nr. Sundby. — *Florida* afg. Galveston 14.1. til New Orleans/Savannah o. v. — *Halfdan* afg. Skive 11.1. til Antwerpen, Danmark. — *Harald* ank. Middlesbrough 12.1. — *Hindsholm* ank. Liverpool 14.1., afg. ca. 17.1. til Kbhvn., Horsens, Odense. — *Hjortholm* ank. Kbhvn. 15.1., herfra forv. 17.1. til Odense, Randers, Kbhvn. — *Ivar* afg. Randers 15.1. til Svendborg. — *Katholm* afg. Leith 12.1. til Manchester, Kbhvn., Aarhus, Aalborg. — *Kentucky* ank. Emden 15.1. — *Klintholm* afg. Antwerpen 13.1. til Kbhvn., Hamburg, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Knud* afg. Antwerpen 14.1. til Esbjerg, Næstved, Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Dunkirk 13.1. til Kbhvn., Bordeaux, Pallice. — *Lemnos* ank. Porto Empedocle 12.1., derfra forv. 16.1. til Tarragona, Valencia, Denia, Cartagena o. v. — *Louisiana* ank. Santos 31.12., derfra forv. 18.-19.1. til Buenos Aires. — *Maine* ank. Alexandria 14.1., derfra forv. 18.1. til Beirut, Cypern o. v. — *Margrethe* afg. Aalborg 12.1. til London. — *Melos* ank. Kbhvn. 11.1., afg. forv. 19.1. til Antwerpen, Middelhavel. — *Nevada* ank. Rio de Janeiro 9.1., derfra til Santos/Paranagua/Sao Francisco do Sul. — *Oregon* ventes ank. Las Palmas 17.1., derefter Buenos Aires. — *Paraguay* afg. New York 11.1. til Oslo/Kbhvn. — *Rhodos* afg. Antwerpen 12.1. til Casablanca, Tanger, Middelhavel. — *Rota* afg. Aarhus 12.1. til Leith, Middlesbrough, Newcastle, Kbhvn. — *Samos* ank. Algier 14.1., derfra forv. 15.1. til Tunis, Marseille, Genoa o. v. — *Svanholm* afg. Kbhvn. 12.1. til Dunkirk,

MAX MØLLER A/s

Herluf Trollesgade 23 København K

SKIBSUDRUSTNING
SKIBSBYGNINGSmateriel

Central 12510 Telegr.-adr. Powermax

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **VINKE** **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Havre, Newport, Swansea, Liverpool, Danmark. — *Texas* ank. Izmir 15.1., derfra forv. 18.1. til Istanbul, Salonica, Alexandria. — *Thyra* afg. Aarhus 12.1. til Leith. — *Tomsk* afg. Hamburg 14.1. til Antwerpen, Odense, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Antwerpen 12.1. til Middelfart, Aarhus. — *Tula* afg. Kbhvn. ca. 19.1. til Rotterdam, Antwerpen, Kbhvn. — *Tunis* afg. Odense 15.1. til Kbhvn., Odense, Aarhus, Hull. — *Uffe* ank. Kbhvn. 11.1., herfra til Aarhus. — *Uruguay* afg. New York 5.1. til Oslo/Aarhus/Kbhvn. — *Virginia* afg. St. Vincent 14.1. til Recife/Buenos Aires.

Grønlandsdepartementet

Umanak pos. 14.1. kl. 08.00 60.39 nord 15.40 vest p. v. t. Julianehåb, Godthåb — *Sine Boye* afg. Sukkertoppen 31.1. til Italien.

Helmdal

Axel Carl afg. New Orleans 10.1. — *Hans P. Carl* ank. Perth 30.12. — *Poul Carl* ank. Adelaide 26.12.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Rotterdam 15.1. — *Jens Toft* afg. Glasgow 16.1. til Liverpool. — *Karen Toft* afg. Belfast 12.1. til Setubal.

Kongssund

Kongshavn ank. Eleusis 14.1., derefter Emden.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Lisboa 14.1. til Brasilien. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Rio de Janeiro 15.1. — *Bella Dan* ventes pass. Panamakanalen 17.1., sydg. — *Egyptian Reefer* ventes afg. Buenos Aires 20.1. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* ventes til Tocopilla 20.1., sydg. — *Indian Reefer* ventes pass. Panamakanalen ca. 21.1. p. v. t. Liverpool. — *Jelva Dan* forv. ank. Hull 15.1., derefter Tyne. — *Jutta Dan* ventes til Calais 16.1., derefter Antwerpen. — *Kamma Dan* ventes til Tocopilla 18.1., sydg. — *Katja Dan* ventes afg. Themsen 22.1. til Sluiskil. — *Laila Dan* forv. afg. Mostaganem 15.1. til Åbo. — *Laura Dan* ventes afg. Bristol 16.1. til Cardiff. — *Leena Dan* ventes afg. San Vicente 19.1., nordg. — *Lilian Dan* forv. afg. Mostyn 15.1. til Port Talbot. — *Linda Dan* pass. Kielerkanalen 15.1. p. v. t. Raumo. — *Lotta Dan* ank. Rochester 15.1., derefter Aalborg. — *Maria Dan* forv. afg. Gandia 14.1. til Southampton. — *Marna Dan* ventes ank. Callao 20.1., nordg. — *Nerma Dan* pass. Suezkanalen 14.1. p. v. t. Bahrein. — *Ninna Dan* forv. afg. Raumo 15.1. til Næstved. — *Paula Dan* ventes til Jacksonville 20.1., nordg. — *Randa Dan* pass. Kielerkanalen 15.1. p. v. t. Mäntyluoto. — *Selma Dan* ventes afg. Themsen 17.1. til Tyne. — *Silja Dan* ventes afg. Kaskø 16.1. til Raumo. — *Stina Dan* rep. i Kiel, derefter Kotka. — *Tessa Dan* ventes afg. New Orleans 18.1. til Chile. — *Ulla Dan* ank. Eleusis 11.1., derefter Spanien. — *Vilma Dan* ventes afg. New York 23.1. til Chile.

Motortramp

Stensby ank. Fremantle 6.1., derefter Britisk Columbia/Europa. — *Tureby* Fremantle, derefter Singapore, Nauru. — *Vedby* pass. Panama 10.1. p. v. t. Britisk Columbia.

Myren

Asbjørn forv. ank. Boca Grande 22.1., derefter England. — *Astrid* forv. ank. Casablanca 18.1., derefter Danmark. — *Birte* forv. afg. Ardrossan 23.1. — *Chr. Sass* forv. ank. Garston 18.1. — *Clara* ank. Gdynia 16.1., derefter Bayonne.

Norden

Norden afg. Cowichan Bay 14.1. til Hull via Panama. — *Nordfarer* pass. Cape 6.1. p. v. t. Adelaide. — *Nordhval* ank. Göteborg 21.12., derefter Antwerpen, Adelaide via Cape. — *Nordkap* afg. Fredrikstad 13.1. til Leixoes. — *Nordkyn* ank. Moji 5.1. — *Nordpol* afg. Espiritu Santo 10.1. til Djibuti. — *Nordvest* pass. Cape 10.1. p. v. t. Melbourne.

Orient

Astoria afg. Dakar 12.1. til Australien. — *Westralia* afg. Galveston 9.1. til Antwerpen.

Progress

Valborg Nielsen ank. Gravesend 11.1. — *Elisabeth Nielsen* ank. Gravesend 4.1. — *Marianne* ank. Stettin 9.1. — *Else Nielsen* ank. Newport på Curacao 13.1. — *Lily Nielsen* afg. Spanien 12.1. — *Henry Tegner* ank. Ivigtut 12.1.

DERES SKIBSHANDLER HAR DEN



BY APPOINTMENT
TOBACCONISTS TO
HIS MAJESTY THE KING

BENSON and HEDGES

SUPER VIRGINIA CIGARETTE

— *Ellen Nielsen* ank. Neapel 13.1. — *Hugo Nielsen* afg. Rotterdam 9.1. — *Margrete* afg. Susa 9.1. — *Karen* pass. Gibraltar 12.1. — *Marx* ank. Wismar 13.1. — *Sophie* ank. Frederikshavn 14.1. — *Thyra* ank. Stettin 13.1. — *Fylla* ank. Boston Lincs. 13.1. — *Polly* afg. Poole 15.1.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng afg. Newport News 3.1. til Rieme. — *Lena Schmith* afg. Helsingfors 10.1. til Hamina, Holtug, London. — *London* afg. Derindje 11.1. til Göteborg. — *Oslo* Kiel. dok. — *Paris* Helsingør, dok.

Torm

Herdis Torm ank. Salaverry 10.1. — *Olga Torm* ank. Buenos Aires 12.1. — *Gerd Torm* ank. Santos 14.1. — *Tekla Torm* ank. New York 13.1. — *Agnete Torm* afg. Messina 30.12. — *Kirsten Torm* ank. Paranagua 11.1. — *Gertrud Torm* afg. Genoa 14.1. — *Ragnhild Torm* afg. Las Palmas 11.1. — *Helvig Torm* ank. Santos 1.1. — *Thyra Torm* ank. Haifa 5.1. — *Gyda Torm* ank. Haifa 9.1. — *Anne Torm* ank. Antwerpen 13.1. — *Hilde Torm* ank. Casablanca 11.1. — *Gudrun Torm* afg. Gdansk 6.1. — *Alice Torm* ank. Horsens 10.1. — *Gunhild Torm* afg. Antwerpen 12.1.

Vendila

E. M. Dalgas rep. i Kbhvn. — *Otto Petersen* rep. i Nakskov. — *P. N. Danum* ventes ank. Leith 18.1., derfra til Casablanca.

Ø.K.

Annam pass. Cape Leeuwin 11.1. til Melbourne, Sydney. — *Asia* afg. Karachi 10.1. til Aden, Beyrouth. — *Bintang* afg. Bangkok 9.1. til Hongkong. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* ank. Singapore 13.1., derefter Saigon og Bangkok. — *Fionia* pass. Brunsbüttel 14.1. til Kbhvn. — *India* pass. Suez 11.1. til Aden, Penang. — *Java* afg. Hangö 12.1. til Göteborg, Oslo. — *Kambodia* afg. Singapore 12.1. til Bangkok, Hongkong. — *Kina* ank. Hongkong 14.1., derefter Manila, Japan. — *Korea* ank. Sydney 23.12., derefter Melbourne, Aden. — *Lalandia* ank. Bangkok 3.1., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Magdala* afg. Rangoon 12.1. til Chittagong, Calcutta. — *Malaya* afg. Hongkong 14.1. til Manila, Philippinerne. — *Malacca* ank. Adelaide 3.1., derefter Sydney. — *Manchuria* afg. Bombay 14.1. til Colombo, Madras. — *Meonia* afg. Colombo 12.1. til Aden, Port Said. — *Mombasa* pass. Flores 8.1. til St. Thomas, Cristobal. — *Mongolia* ank. Antwerpen 14.1., derefter Rotterdam, Marseilles. — *Morelia* ank. Hamburg 14.1. derefter Rotterdam, Marseilles. — *Nikobar* ank. Hongkong 14.1., derefter Manila, Cebu. — *Panama* afg. Aden 11.1. til Port Said, Beyrouth. — *Patagonia* afg. Kbhvn. 14.1. til Göteborg, Oslo. — *Selandia* ank. Kbhvn. 6.1., derefter Middlesbrough, Antwerpen. — *Serampore* ank. Los Angeles 12.1., derefter Portland, Tacoma. — *Siam* pass. Aden 14.1. til Landsend f.o. — *Sunnanbris* ank. Melbourne 7.1., derefter Sydney. — *Tranquebar* afg. Cebu 2.1. til Los Angeles.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 99, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spilledampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

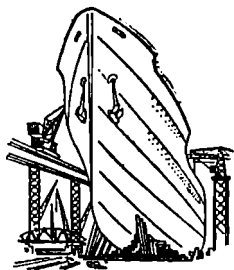


— siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter fra alle lande viser, at INTERNATIONAL's produkter er de mest anvendte verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Kabyskomfuree

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

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

CHR. SALVESEN & Co.

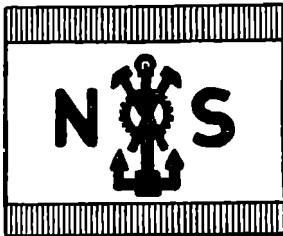
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

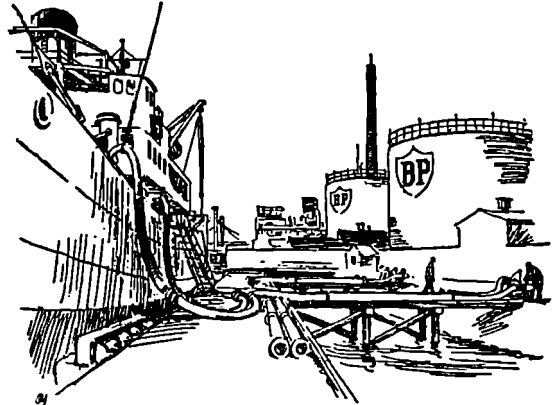


NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Randers	S. Christoffersen & Co. Stevedore M. Jensen Næstformand og Kasserer	
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Dræcher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kalundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
Kastrup	Søren Olsen	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Jullus Nielsen's Stevedore- forretning A/S	
—	Flakholm Stevedore Co. A/S	
Løgstor	Chr. S. Odgaard & Co.	Andrea
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Basballe
Nyborg	Henrik Basballe	
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Svendborg	C. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

Owners' & Captains' Code

Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG

Amallegade 33 - København K

A/S **GRØN & WITZKE**
Assurance
Kongens Nytorv 6 · København K.


— siden 1899

International
the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S



„VIKING“
Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang ill. katalog

SKULD
Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner

DAMPSKIBSSELSKABET
PACIFIC A/S
AMALIEGADE 33
Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«
L. R. SCHMITH & CO.
Korresponderende reder

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S
(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

For passage gennem
KIEL KANAL telegrafer til SARTORI - KIEL
SARTORI & BERGER - KIEL
KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG

Telefoner:
Kiel 5445-48
Holtenau 36002/3
Br-Koog 396-7

Fjernskriver:
Kiel-Holt. 029832
Br-Koog 021298

Skibsmæglere og Redere — Havariagenter — Bunkerkul og Olie

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 4

FREDAG DEN 25. JANUAR 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

FRAGTRATETALLET

Med fragtraterne i januar-marts 1949 som basis (sat lig 100) er fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater for prompte lastning indenfor trampfarten, beregnet til 233 for december 1951. I november måned var fragtratetallet 232. De foregående måneders stærkt opadgående bevægelse, der overvejende skyldtes stigning i olieraterne, er således ikke fortsat i december måned. I sammenligning med december 1950 har der været en stigning i fragtratetallet på 64 pct. Bevægelserne i fragtraterne har i december været noget uensartede. Således viser korn- og olieraterne stigning, omend stigningen for olieraternes vedkommende er væsentlig mindre end i de foregående måneder. Derimod har kulraterne i gennemsnit været faldende, ligesom også gruppen malm m. v. viser nedgang. De øvrige rater viser ikke nævneværdige bevægelser.

For året 1951 i gennemsnit ligger fragtratetallet godt 75 pct. over niveauet for 1950. Stigningen i 1951 har navnlig gjort sig gældende i årets første og sidste måneder — dog bortset fra december måned — hvorimod der i forårs- og sommermånederne var nogen tendens til stabilisering.

Statistisk departement fremhæver, at den omstændighed, at indekset udelukkende er baseret på den aktuelle notering af trampfartsrater, vil bevirke, at indekset viser stærkere svingninger end den samlede danske handelsflådes indtjente fragt.

TANKFLÅDERNE

Firmaet Davies & Newman, Ltd., London, har udsendt sin sædvanlige halvårslige oversigt over tankskibsflådernes størrelse pr. 1. januar 1952. Oversigten omfatter alle skibe over 500 br. tons færdige eller søsat ved udgangen af 1951. Det fremgår af oversigten, at der siden 1. juli 1951 har været en stigning på ca. 1.250.000 tons d.w. i de samlede verdenstankflåder, idet de statsjede amerikanske tankskibe som sædvanligt ikke er medregnede. U.S.A.'s tankflåde omfatter nu 23,6 pct. af den samlede verdensflåde. Storbritannien tegner sig for 23,1 pct. med en stigning på ca. 360.000 tons d.w. i løbet af sidste halvår 1951, medens Norges tankskibsflåde tegner sig for 15,4 pct. med en stigning på ca. 100.000 tons d.w.

En analyse af tonnagen viser, at 54,1 pct. af den samlede tonnage er dampskibe. 17,7 pct. af den samlede tonnage er over 16 år gammel. $\frac{2}{5}$ heraf er endda over 25 år. 42,2 pct. er bygget i krigsårene 1940—45 og 30,2 pct. i efterkrigsårene. Af den amerikanske tankflåde er 81 pct. bygget under krigen og 4,95 pct. efter krigen. De tilsvarende britiske tal er 37,3 pct. og 33,4 pct., de norske 15,6 pct. og 54,8 pct., og de panamanske 45,1 pct. og 29,2 pct.

Den samlede verdenstankflåde bestod pr. 1. januar 1952 af ialt 29.491.417 tons d.w. Heraf tegnede U.S.A. sig for 7.071.824 tons d.w., Storbritannien for 6.831.237 t., Norge 4.406.723 t., Panama 2.822.134 t., Frankrig 1.201.111 t., Italien 1.043.049 t., Liberia 911.361 t., Holland 877.478 t., Sverige 784.147 t., Japan 580.729 t., Danmark 463.843 t., Argentina 440.514 t., Honduras 231.875 t., Spanien 202.387 t., Rusland 197.901 t., Mexico 187.002 t., Tyskland 170.282 t. og Grækenland 168.346 tons d.w., mens andre lande tegnede sig for de resterende 899.474 t.

Herudover fandtes der 24 hvalkogier med tilsammen 436.794 tons d.w. Heraf tegnede Norge sig for 10 med ialt 192.466 t., U.K. for 4 med ialt 88.642 t., Japan 3 med 50.470 t., Rusland 2 med 27.730 t., Argentina 1 med 25.320 t., Frankrig 2 med 20.992 t., Panama 1 med 16.674 t. og Holland 1 med 14.500 tons d.w.

Der er kloden over kontraheret tankskibe på ialt 11.009.150 tons d.w. Heraf bygges 3.422.400 t. for britisk regning, 3.055.500 for norsk, 1.024.500 t. for amerikansk, 936.500 t. for panamansk, 444.000 t. for svensk, 252.500 t. for fransk, 247.000 t. for italiensk, 159.150 for hollandsk, 105.500 for brasiliansk, 99.500 for dansk regning, 70.000 t. for argentinsk, 59.500 for tysk, 54.000 t. for japansk og 1.079.100 tons d.w. for andre flag.

S.s. JANE LANNING

Dampskibsselskabet Activ, København, har købt det 3.965 tons d.w. dampskib *Maravi* i U.S.A. Skibet, der er bygget i Belfast i 1921, har under dansk flag fået navnet *Jane Lanning* og er allerede overtaget for nogen tid siden.

ET SKIBSFARTSNÆVN

Handelsminister *Rytter* har i folketinget fremsat et forslag til lov om at oprette et skibsfartsnævn bestående af en af kongen udnævnt formand samt 4 andre af ministeren for handel, industri og søfart udnævnte medlemmer, af hvilke de 2 udpeges af Dansk Dampskibsrederiforening. Det foreslås at bemyndige skibsfartsnævnet til under sådanne forhold, som omhandles i den nordatlantiske traktats artikler 3 og 5, at overtage brugsretten til samtlige danske oceangående skibe og i fornødent omfang også andre danske skibe og fartøjer.

Lovforslaget er fremsat, for at Danmark kan opfylde sine forpligtelser overfor den i april 1951 oprettede organisation *Defence Shipping Authority*, der under krig eller truende krigsfare skal varetage kontrollen med og allokeringen af Atlantpagtlandenes handelsflåder. Skibsfartsnævnet skal endvidere under krig træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre landets tilførsler og samfærdselen mellem landsdelene og får altså her de samme beføjelser og funktioner som det i 1939 oprettede fragtnævn.

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, der fornylig har afholdt generalforsamling i Aalborg, har ændret sin ledelse, således at samtlige kredsformænd fremtidig danner et repræsentantskab, der er foreningens øverste myndighed. Repræsentantskabet har valgt en femmandsbestyrelse til foreningens daglige ledelse med skipper *Chr. Høj*, Egersund, som formand.

KØBENHAVNS HAVN

Københavns havn blev i 1951 anløbet af ialt 24.296 skibe på tilsammen 9.045.498 n.r.t. Heraf kom 14.944 skibe med ialt 3.598.481 n.r.t. fra indenrigske havne og 9.352 skibe med ialt 5.447.017 n.r.t. fra udenrigske havne. 18.017 af skibene med ialt 5.408.655 n.r.t. var danske, 2.435 med ialt 1.028.966 n.r.t. svenske, 544 med ialt 786.133 n.r.t. norske, 101 med ialt 455.658 n.r.t. amerikanske, 1.782

med ialt 332.732 n.r.t. tyske, 296 med ialt 383.467 n.r.t. britiske, 653 med ialt 154.986 n.r.t. hollandske, 304 med ialt 190.986 n.r.t. finske, 54 med ialt 97.231 n.r.t. polske, 23 med ialt 44.895 n.r.t. var panamanske, mens resten fordelte sig på andre nationer.

SØFART-SERVICE

Den søfart-service, der gennem nogen tid har været praktiseret i København med så udmærkede resultater, vil en kreds af interesserede nu forsøge at få gennemført i Aalborg og Nørre-Sundby, hvor man agter at oprette en lignende institution, der skal stilles til rådighed for de fremmede sømænd, der besøger en af de to havne. Det er meningen at ansætte en sekretær, som skal være sømændene til hjælp og vejledning på alle områder som f. eks. ved arrangement af sportsskampe med klubber i land, tilrettelæggelse af fællesture i omegnen, orientering om hvad der finder sted af møder, forlystelser og lignende i byen. Der er allerede for nogle måneder siden blevet nedsat et udvalg til at tage sig af sagen, og dettes arbejde er nu så vidt fremskredet, at man i løbet af kort tid kan føre planen ud i livet.

KØBENHAVNS NAVIGATIONSSKOLE

Efter årelange drøftelser synes der nu omsider at være åbnet mulighed for at få bygget den så hårdt tiltrængte nye skolebygning til Københavns navigationsskole, idet Københavns magistrat har stillet et areal på Nørre Fælled tæt ved Københavns maskinskole til rådighed. Endnu har borgerrepræsentationen ikke godkendt magistratens tilbud, men en sådan godkendelse forventes at foreligge inden længe. Kgl. bygningsinspektør Axel Maar er blevet opfordret til at udarbejde et udkast til den nye skolebygning, der forventes at ville komme til at koste 2—3 mill. kr.

Spørgsmålet om at flytte skolen til Helsingør synes således at være skrinlagt.

KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Københavns maskinskole har udsendt beretning for året 1951. Det fremgår af beretningen, at elevantallet ved begyndelsen af januar 1951 var 690, medens det nu kun er 624. Den tidligere konstaterede tendens til nedgang i elevantallet er således fortsat i det forløbne år. Særlig udpræget har nedgangen været i elevantallet ved aftenundervisningen til den almindelige maskinisteksamen, i særlig grad hidrørende fra udmeldelser efter læsningens påbegyndelse.

Skolens økonomiske stilling er på grund af de stærkt stigende driftsudgifter blevet forringet væsentlig i det forløbne år, hvorfor direktionen så sig nødsaget til fra 1. august 1951 at forhøje undervisningshonorarerne for de eksaminer, der ikke henhører under handelsministeriet, idet man samtidig søgte handelsministeriet om tilladelse til at forhøje undervisningshonorarerne for de under direktøren for maskinistundervisningen hørende eksaminer. Sidstnævnte forhøjelser forventes at træde i kraft fra 1. aug. 1952. Det er beklageligt — hedder det — at direktionen har måttet skride til disse forhøjelser, men det er tvingende nødvendigt, at skolens regnskab bringes til at balancere, og undervisningshonorarerne kan sikkert ikke siges at være for høje, når man henser til de stigninger, der har fundet sted på praktisk taget alle andre områder.

Der er i statsunderstøttelse til eleverne udbetalt kr. 43.537. Dansk Dampskibsrederiforenings studielånefond har i 1951 ligesom i de foregående år ydet en meget værdifuld støtte til eleverne idet 42 elever har fået udbetalt studielån til ialt kr. 53.225. Udover dette beløb har Dansk Dampskibsrederiforening ydet

den sædvanlige støtte på kr. 5.000 til økonomisk vanskeligt stillede elever.

Af de legater og fonds, der har støttet eleverne, bør tillige nævnes forstander A. Grathwolhs Mindelegat på grund af dettes nære tilknytning til skolen. Af dette legats midler er der i det forløbne år udbetalt kr. 1.250 til 5 elever, hvoraf 3 var hjemmehørende i provinsen.

DEN SKANDINAVISKE SKIBSBYGNING

Det Norske Veritas har udsendt en oversigt over skibe, der var under bygning eller i ordre ved de skandinaviske værfter pr. 1. januar 1952. Det fremgår af oversigten, at der da var ialt 76 skibe på tilsammen 420.420 br. tons under bygning eller i ordre ved danske værfter. 21 af disse skibe med ialt 221.710 br. tons er tankskibe. 28 skibe med ialt 119.790 br. tons var under bygning — heraf 7 tankskibe med ialt 69.490 br. tons — medens 48 skibe med ialt 300.630 br. tons — heraf 14 tankskibe med ialt 152.220 br. tons — var bestilt, men endnu ikke påbegyndt. Pr. 1. juli 1951 var 65 skibe med ialt 317.160 br. tons under bygning eller bestilt. Heraf var 15 tankskibe med ialt 156.460 br. tons.

De norske værfter havde 123 skibe med ialt 558.610 br. tons under bygning eller i ordre. 46 af disse skibe med ialt 377.540 tons er tankskibe. 43 af skibene med ialt 130.330 br. tons er under bygning. Heraf er 8 skibe med ialt 59.250 br. tons tankskibe. 80 skibe med ialt 428.280 br. tons, hvoraf 38 skibe med ialt 318.290 br. tons er tankskibe, er bestilt, men ikke påbegyndt. Pr. 1. juli 1951 var 113 skibe med ialt 450.200 br. tons under bygning eller bestilt. Heraf var 31 tankskibe med ialt 281.500 br. tons.

De svenske værfter havde 236 skibe med ialt 1.808.860 br. tons under bygning eller i ordre. Heraf er 115 skibe med ialt 1.351.510 br. tons tankskibe. 62 skibe med ialt 288.730 br. tons var under bygning — heraf 20 tankskibe med ialt 212.540 br. tons — medens 174 skibe med ialt 1.520.130 br. tons var bestilt, men endnu ikke påbegyndt. 95 af disse skibe med ialt 1.138.970 br. tons var tankskibe. Pr. 1. juli 1951 var der 217 skibe med ialt 1.511.730 br. tons under bygning eller i ordre. 107 af disse skibe med ialt 1.181.450 br. tons var tankskibe.

Motorskibene dominerer selvsagt blandt de skandinaviske værfters nybygninger, men det kan dog noteres, at blandt de ved svenske værfter i ordre værende tankskibe er 9 med ialt 120.000 br. tons dampskibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ny Lauritzen-båd

Rederiet J. Lauritzen der den 10. ds. fik søsat Gronlandsskibet *Kista Dan* fra Aalborg Værft, har afgivet bestilling på endnu en specialbåd til sejlads i isfyldte farvande. Den skal sættes i fart på finske havne. Skroget helstøttes således, at det bliver mere modstandsdygtigt over for isen.

Maskinistkolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til de i december/januar 1951/52 afholdte eksaminer for skibsmaskinister er opnået følgende resultater:

Til *motorpasserproven* mødte 5 eksaminander, der alle bestod.

Til *maskinpasserproven* mødte 8 eksaminander, der alle bestod.

Til *den almindelige maskinisteksamen* mødte 136 eksaminander, hvoraf 123 bestod.

1 elev, Per Fredsted Jensen, København, blev tildelt en bogpræmie fra maskinmestrenes forening for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med højeste pointantal under samtidig hensyntagen til karaktererne i maskinfig.

Til *den udvidede maskinisteksamen* mødte 63 eksaminander, hvoraf 55 bestod.

En præmie på 200 kr. og et diplom fra maskinmestrenes forening blev tildelt eksaminand til den udvidede ma-

UGENS FRAGTBERETNING

Taget under eet viser udviklingen på fragtmarkerne ikke større ændringer. Enkelte markeder ligger lidt bedre for prompte positioner, men i det store og hele er tendensen jævnt støt. I transatlantisk fart er der sluttet yderligere tonnage for kul fra Hampton Roads til de sædvanlige europæiske destinationer til NSA.-raterne. Af anden forretning på dette marked kan nævnes: 10.900 ts. cargo båd for koks fra New York til Bilbao til \$124.500 lumpsum fio. MSTs. tog yderligere tonnage fra Northern Range til Bordeaux/Hamburg Range til \$109.000 lumpsum fio. for liberty størrelse. Hvede fra St. John NB. til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$12.30 og korn fra Northern Range til Eire betalles med 25/6d. pr. qr. Raterne for sukker fra Cuba til UK. er uforandret 130/- med option af San Domingo lastning til 122/6d. Sukker fra Cuba til Japan sluttedes til \$28.50. Fra Golfen er sluttet adskillige både for hvede til UK. til den uændrede rate af 26/3d. pr. qr., hvede Golfen/Antwerpen sluttedes til \$15 med fri losning, og endvidere sluttedes 3 amerikanske 9000 tonnere for MSTs.'s regning fra Golfen til Bordeaux/Hamburg Range til \$110.000 lumpsum fio.

River Plate markedet viser stadig kun begrænset aktivitet. For en 6000 ts. parcel fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range betalles 95/- basis 62 cbft., for 3000 ts. oliekager for spot lastning betalles 110/- til Antwerpen eller Rotterdam, og endelig kan nævnes, at finsk 6400 tonner sluttedes fra Buenos Aires til Finland til 140/- med fri losning.

Fra vestkysten af Sydamerika er efterspørgslen stadig minimal. Der er ordrer i markedet for blandede malmlaster fra Chile/Peru til såvel UK. som til Antwerpen, uden at befragterne nævner nogen rate. Salpeterbefragterne tog et 7780 ts. motorskib på timecharter, levering Chile, tilbagelevering Middelhavet, til 65/-. Nordpacific markedet er meget aktivt og tidligere positioner har opnået ret betydelige tillæg. Af sidste slutninger kan nævnes: Febr. båd for lumber og stykgods til UK. til 182/6d. pr. ton d.w. fio., for lignende forretning, men for marts lastning, betalles \$27.50 per ton d.w. fio. Hvede fra Vancouver til Antwerpen er sluttet til \$20.75 og til Vestitalien til \$22. Hvede fra British Columbia/Columbia River Range til Indien sluttedes til \$24 basis østkysten og \$26 hvis losning vestkysten, og en 9000 tonner sluttedes for 2

consecutive rejser fra Nordpacific til Japan til \$15.50 med fri losning.

Østens markeder viser lidt større interesse, men der er kun få slutninger. Fra Nordkina til østkyst Indien sluttedes 7000 tonner for blandet kornlast til 132/6d., og 10.000 tonner sluttedes Manchuriet eller Nordkina til Antwerpen eller Rotterdam til \$24 med forskellige lossoptioner, bl. a. Danmark, til \$25.50. Fra Indien kan nævnes kul fra Calcutta til Colombo til 85/-, og for malm fra Marmagoa til Baltimore betalles 103/6d. fio.

Efterspørgslen fra Australien er stadig begrænset. Havre i sække fra Sydaustralien eller Victoria sluttedes til UK. til 150/-, 8700 tonner sluttedes Vestaustralien til UK. for løs hvede ex-silo til 130/-, en mindre båd sluttedes for byg fra Sydaustralien til Japan til 72/6d. og 2 både hver på ca. 4000 ts. sluttedes for hvede fra Sydaustralien eller Melbourne til Beira til 110/- for hvede i sække.

Det er stadig vanskeligt at skaffe stem for sydafrikanske kul. En enkelt båd meldes sluttet Durban eller Lourenco Marques til Adelaide eller Melbourne til 117/6d. og for 5000 ts. koks fra Durban til København betalles 130/-.

Fra Sortehavet viste raten en mindre stigning, d. v. s. fra 100/- til 103/6d. basis losning UK., men tendensen for de hjemgående forretninger fra Middelhavet er stadig svag. Jernmalm fra Bona til Antwerpen sluttedes således til 43/-, fosfat fra Sfax til UK. betalte 47/6d., jernmalm fra Almeria til UK. sluttedes til 46/-, pyrites fra Huelva til Belfast fik tonnage til 57/6d.

På vore hjemlige markeder er forholdene ikke gode. Raten for kul fra UK. til Danmark ligger yderligere afsvækket. En 2450 tonner meldes sluttet fra østkysten til god dansk havn til 22/6d., hvilket er ca. 2/- lavere end for en uge siden. Der er adskillige kokslaster i markedet fra Themsens og østkysten til Danmark, bl. a. meldes 1500 kokstonner sluttet til 31/6d. for sådan forretning. Der er ikke mange trælastertilbage. Props fra Wismar til ECUK. er sluttet til 145/-, option af Bristol Kanalen til 165/-, fob. stowed og fri losning. For props fra Sverige ikke nord for Stockholm er betalt 150/- for props til ECUK., option losning Bristol Kanalen 175/-, fri losning.

skinisteksamen Preben Arne Petersen, København, for at have bestået denne eksamen med det bedste resultat.

J. C. Hempels legatfond havde endvidere til sidstnævnte eksamen udsat to præmier, bestående af værktøjskasser med værdifuldt måleværktøj.

Efter legatfondens bestemmelse har det ved tildelingen været afgørende, at de pågældende har haft få forsømmelser under læsningen, samt at de har udvist godt kammeratskab og i øvrigt bestået eksamen med godt resultat.

Værktøjskasserne tilfaldt: Erik Ingvar Laurits Albert Andersen, Københavns maskinskole; Søren Vogn Lauridsen, Horsens maskinskole.

Fra norske værfter

Kaldnes Mek. Verksted har fornylig søsat et 8.000 tons d.w. lastmotorskib *Teneriffa* til Wilh. Wilhelmssens rederi. Hovedmaskineriet skal bestå af en 7-cyl. dobbeltvirkende 2-takts Stork dieselmotor type HODT 7 x 72/120, 7500 bhk.

Norske værfter afleverede forøvrigt efter norske opgivelser 42 skibe med ialt 72.000 br. tons i løbet af 1951, eller 25 pct. mere end i 1950.

Vesttysklands handelsflåde

Den vesttyske handelsflåde bestod ved årsskiftet 1951/52 af 425 lastskibe på ialt 848.098 br. tons og 36 tankskibe på ialt 112.983 br. tons eller ialt 461 skibe med tilsammen 961.081 br. tons. I 1939 bestod flåden af ialt 3.997.286 br. tons.

Fra tyske værfter

Deutsche Werft i Hamburg har fået bestilling på et 18.000 tons d.w. tankskib, der skal bygges til det tyske rederi John T. Essberger. Det er det andet store tankskib, dette værft har fået bestilling på til et tysk rederi. Det første var ligeledes et 18.000 tons skib, der nu er under bygning til Ernst Russ' rederi.

Kielerkanalen

Trafikken gennem Kielerkanalen har i året 1951 nået det største omfang siden krigen. Ialt passerede 52.582 skibe på sammenlagt ca. 20,9 millioner netto registertons gennem Nord-Østersøkanalen. De 20 millioner tons er siden kanalens indvielse kun nået fem gange. I 1950 var tallet 47.271 skibe på 17,7 millioner netto registertons.

Ny oliehavn

Et britisk tankskib indtog i december den første olie-last, der eksporteredes af Basrah Petroleum Co. fra Fao, den nye olieudskibningshavn i Irak. Olien transporteres i en 120 km lang rørledning fra Zubair til Fao.

Navigationsskolerne

Under 19. januar 1952 har handelsministeriet ansat navigationslærerassistent *Edwin Fischer* som navigationslærer under navigationsdirektoratet fra 1. januar 1952 at regne og med tjeneste ved Fano navigationsskole.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører i D.F.D.S., kaptajn *Hans Sonniks*, kunne den 23. januar fejre sin 75 års fødselsdag. Fødselaren er bosiddende i Søborg.

70 år

Tidligere leder af sømandshjemmet i Gent, kaptajn *A. F. A. Hansen*, fylder den 3. februar 70 år. Kaptajnen nyder sit otium i Strib.

60 år

Kaptajn *A. Ross*, som er fører af s.s. *Rikke Skou*, fyldte den 22. januar 60 år. Kaptajn Ross er bosiddende i København.

D. S. B.

Ved kongelig resolution af 7. januar 1952 er skibsfører under Statsbanerne *Klaus Feldthusen*, R. af D., Storebælls-overfarten, efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension med udgangen af marts måned 1952.

Fyrvæsenet

Fyrmester af 1. grad *Kristian Grumsen* afskediges efter ansøgning på grund af alder i nåde af fyr- og vagervæsenets tjeneste med pension fra udgangen af marts 1952 at regne.

VALUTAKURSER pr. 22. januar 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 6.92.

Positionsliste pr. 22. januar 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Lissabon 22.1. — *Hans Mærsk* forv. ank. Huelva 21.1. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Swansea 23.1. — *Betty Mærsk* forv. ank. Rotterdam 21.1. — *Lica Mærsk* forv. ank. Ridham 28.1. — *Marit Mærsk* forv. ank. Rieme 25.1. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 22.1. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. New York 25.1. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Avonmouth 27.1. — *Eise Mærsk* forv. afg. Bangkok 20.1. — *Kirsten Mærsk* afg. Kobe 21.1. — *Agnete Mærsk* forv. afg. Basrah 20.1. — *Mathilde Mærsk* ank. Tamano 7.1. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Rotterdam 26.1. — *Herta Mærsk* forv. afg. Semarang 22.1. — *Jessie Mærsk* afg. Rotterdam 18.1. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Bahrein 22.1. — *Arnold Mærsk* forv. pass. Panama 19.1. — *Cornelius Mærsk* afg. Bangkok 19.1. — *Oluf Mærsk* forv. ank. New York 19.1. — *Leise Mærsk* ank. Yokohama 17.1. — *Sally Mærsk* forv. afg. Baltimore 22.1. — *Chastine Mærsk* forv. ank. Alleppey 19.1. — *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 4.1. — *Leza Mærsk* afg. Los Angeles 16.1. — *Hulda Mærsk* forv. afg. Hongkong 22.1. — *Laura Mærsk* forv. afg. Antwerpen 22.1. — *Grete Mærsk* forv. afg. Manila 19.1. — *Trein Mærsk* afg. San Francisco 3.1. — *Anna Mærsk* afg. Hongkong 20.1. — *Peter Mærsk* afg. San Francisco 18.1. — *Olga Mærsk* afg. Bangkok 20.1. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Norfolk 19.1. — *Jeppesen Mærsk* ank. Saigon 17.1. — *Kate Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 7.1. — *Bente Mærsk* forv. ank. Umm Said 31.1. — *Aase Mærsk* afg. Ras Tanura 8.1. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Punta Cardon 23.1. — *Nelly Mærsk* afg. Punta Cardon 20.1. — *Emma Mærsk* afg. Palermo 20.1. — *Charlotte Mærsk* afg. Corpus Christi 5.1. — *Brigit Mærsk* forv. ank. Cape Town 25.1. — *Inge Mærsk* forv. ank. Dunkirk 21.1. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 27.1. — *Katrine Mærsk* afg. Umm Said 13.1. — *Hemming Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 17.1. — *Marie Mærsk* forv. ank. Piraeus 21.1. — *Eleonora Mærsk* forv. ank. Dunkirk 23.1. — *Valkyrien*

Mærsk ank. New England 20.1. — *Mette Mærsk* ank. Avonmouth 20.1. — *Jane Mærsk* forv. ank. Swansea 22.1. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Swansea 28.1. — *Ebba Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 27.1. — *Anglo Mærsk* forv. ank. Curacao 31.1. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 16.1.

Dania

Cyrl ank. Helsingfors 19.1. — *Danfjord* ank. Constanza 20.1. — *Danholm* ank. Buenos Aires 27.12. — *Tovelil* ank. Castro Urdiales 14.1.

Dannebrog

Aggersborg ank. Rotterdam 21.12. for dokning. — *Brattingsborg* pass. Kbhvn. 20.1. til Helsingfors. — *Christiansborg* afg. Suez 19.1. til Ras Tanura. — *Ellensborg* ank. Hamburg 18.1., derfra Swansea. — *Flynderborg* afg. Baranquilla 20.1. til La Guayra. — *Frederiksborg* ank. Swansea 11.1. for dokn. — *Lilleborg* ank. Ymuiden 20.1., derfra Rotterdam. — *Nordborg* pass. Ushant 20.1. til Norge. — *Skodsborg* afg. Nemours 20.1. til Arzew. — *Spigerborg* afg. Abidjan 19.1. til Haifa via Freetown. — *Taarborg* afg. Ardrossan 19.1. til Casablanca. — *Uranienborg* ank. Takoradi 31.12., derfra Boulogne. — *Ørneborg* ank. Workington 17.1., derfra Barry.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. afg. Aalborg 26.1. til Dakar. — *Bornholm* ank. Boma 5.1., derefter Freetown. — *Bretagne* ank. Guayaquil 23.1. — *Halland* ank. Pointe Noire 21.1. — *Irania* forv. ank. Palermo 24.-25.1. — *Irland* afg. Wellington 3.1. til Trinidad. — *Normandiet* ank. Guantanamo 20.1. — *Shetland* forv. ank. Key West f.o. 25.1. — *Slesvig* afg. Rotterdam 23.1. til Hamborg.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Nyborg 31.1. Derefter Aalborg. — *Esso København* i Nyborg. Derefter Aalborg og Aruba. — *Esso Nyborg* i Nyborg. Derefter Bari. — *Dania* afg. Holbæk 24.1. til Port Jerome, Frankrig, derefter Århus.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Melhil 27.1. — *Concordia* forv. ank. Kbhvn. 27.1. — *Dania* forv. ank. Hull 26.1. — *Hafnia* forv. ank. Calais 31.1. — *Scandia* forv. ank. Stockholm 25.1.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Huelva 22.1. — *Th. Adler Svanholm* ank. Kbhvn. 22.1. — *Wm. Th. Malling* ank. Tuborg 22.1.

D.F.D.S.

Argentina afg. New York 21.1. til Galveston/Houston/New Orleans. — *Arizona* ank. Kotka 15.1., derfra forv. 23.1. til Kbhvn./Las Palmas-Sydamerika. — *Arkansas* ank. Izmir 15.1., derfra forv. 22.1. til Istanbul, Lissabon, Antwerpen, Danmark. — *Bastholm* ank. Alexandria 21.1., derfra forv. 25.1. til Beirut, Lattakia o. v. — *Bergenhus* ank. Leith 22.1., derfra forv. 24.1. til Newcastle, Danmark. — *Birkholm* afg. Santos 21.1. til Rio de Janeiro, derfra via St. Vincent til Madeira/Danmark. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 17.1. til New York/Baltimore. — *Brasilien* ank. Antwerpen 20.1., derfra forv. 24.1. til Dunkirk, Tanger o. v. — *Brynhild* afg. Antwerpen 19.1. til Horsens, Aarhus, Aalborg, Kbhvn. — *Bygholm* afg. Istanbul 18.1. til Cagliari, Oran o. v. — *California* ank. Buenos Aires 10.1., afg. ca. 10.2. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia-Danmark. — *Colombia* afg. Nakskov ca. 25.1. via Kbhvn. til Baltimore. — *Diana* forv. ank. London 22.1. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 22.1. til Trangisvaag/Vaag/Reykjavik. — *Egholm* afg. Kbhvn. forv. 23.1. til Kalandborg, Aalborg, N.Sundby, Kbhvn. — *Ficaria* ank. London 15.1., derfra forv. 22.1. til Aarhus. — *Florida* ank. Savannah 21.1., derfra forv. 23.1. til New York-Oslo/Kbhvn. — *Halfdan* ank. Antwerpen 20.1., afg. ca. 23.1. til Randers, Kolding, Korsør, Kbhvn. — *Harald* afg. Middlesbrough 19.1. til Huelva, Rotterdam. — *Hindsholm* afg. Liverpool 19.1. til Kbhvn., Horsens, Odense. — *Hjortholm* ank. Randers 21.1., derfra forv. 23.1. til Aalborg, Kbhvn. — *Ivar* ank. Herøen 20.1., afg. ca. 22.1. via Kbhvn. til Køge, Assens. — *Katholm* ank. Manchester 19.1., afg. ca. 25.1. til Kbhvn., Aarhus, Randers, Aalborg. — *Kentucky* ank. Emden 15.1., afg. ca. 22.1. til Huelva, Rotterdam. — *Knud* afg. Esbjerg 21.1. til Næstved, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Valencia 21.1., derfra forv. 22.1. til Denia, Cartagena, Malaga, Huelva o. v. — *Louisiana* ank. Santos 31.12., derfra forv. 25.1. til Buenos Aires. — *Maine* ank. Beirut 19.1., derfra forv. 23.1. til Famagusta, Limassol, Lattakia o. v. — *Margrethe* afg. Kbhvn. 23.1. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Marocco* afg. Aarhus 20.1. til London, Esbjerg. — *Martha N.* afg. Kbhvn. ca. 23.1. til Bordeaux, Pallice, Havre, Dunkirk, Kbh. — *Melos* ank. Antwerpen 22.1., derfra forv. 24.1. til Casablanca, Middelhavet. — *Nevada* ank. Rio de Janeiro 9.1., derfra til Santos/Paranagua o. v. — *Oregon* afg. Las Palmas 17.1. til Buenos Aires. — *Paraguay* afg. New York 11.1. til Oslo/Kbhvn./Aarhus/Kbhvn. — *Rhodos* ank. Casablanca 17.1., derfra forv. 22.1. til Tanger, Nemours, Oran o. v. —

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:

Vinkco

ROTTERDAM

Telephones:

81200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Rota afg. Kbhvn. 24.1. til Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Samos* ank. Marscille 20.1., derfra forv. 22.1. til Genoa, Livorno, Neapel, Sicilien, Spanien. — *Skjold* afg. Kbhvn. 22.1. til Rotterdam, Antwerpen, Danmark. — *Svanholm* afg. Havre 21.1. til Newport, Swansca, Liverpool, Danmark. — *Texas* ank. Istanbul 21.1., derfra forv. 22.1. til Saloniki, Alexandria. — *Tonsk* afg. Antwerpen 20.1. til Odense, Kbhvn., Antwerpen, Danmark. — *Trondhjem* afg. Aarhus 19.1. til Leith. — *Tula* afg. Kbhvn. 20.1. til Rotterdam, Antwerpen, Kbhvn. — *Tunis* ank. Hull 22.1., derfra forv. 25.1. til Kbhvn. — *Uffe* afg. Kbhvn. 22.1. til Aarhus, Leith, Manchester, Kbhvn. — *Uruguay* ank. Aarhus 20.1., derfra forv. 23.1. til Nakskov for dokn. — *Virginia* ank. Recife 22.1., derefter Buenos Aires.

Grønlandsdepartementet

Umanak ank. Godthåb 21.1. — *Sine Boye* pos. 18.1. kl. 13,00 56.20 nord 46.10 vest p. v. t. Neapel.

Heimdal

Axel Carl ank. Barranquilla 14.1. — *Hans P. Carl* afg. Perth 17.1. — *Poul Carl* ank. Adelaide 26.12.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Rotterdam 19.1. til Safi. — *Jens Toft* ank. Liverpool 17.1., forv. afg. 26.1. til Middelhavet. — *Karen Toft* ank. Setubal 18.1., derefter Nr. Sundby.

Kongssund

Kongshavn forv. afg. Eleusis 23.1. til Emden.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Las Palmas 17.1. til Santos. — *Argentinean Reefer* ventes afg. Rio de Janeiro 26.1. til Santos. — *Bella Dan* ventes til Callao 25.1., sydg. — *Egyptian Reefer* ventes afg. Buenos Aires 23.-24.1. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* ventes til Valparaiso 24.1., sydg. — *Indian Reefer* ventes pass. Panamakanalen 23.1. p. v. t. Liverpool. — *Jelva Dan* ventes afg. Blyth 24.1. til Fredrikshavn. — *Jutta Dan* forv. afg. Calais 22.1. til Antwerpen. — *Kamma Dan* ventes til Anlofagasta 25.1., nordg. — *Katja Dan* forv. afg. Themsen 22.1. til Sluiskil. — *Laila Dan* ventes pass. Kielerkanalen 23.1. p. v. t. Åbo. — *Laura Dan* afg. Cardiff 18.1. til Spanien. — *Leena Dan* ventes afg. Tocopilla 25.1., nordg. — *Lilian Dan* forv. afg. Liverpool 22.1. til Port Talbot. — *Linda Dan* ventes afg. Raumo 24.-25.1. til Bristol. — *Lotta Dan* lossen i Rochester. — *Maria Dan* ventes til Southampton 23.1., derefter London. — *Marna Dan* ventes pass. Panamakanalen 26.1., nordg. — *Nerma Dan* ventes til Menal-Ahmadi 24.-25.1. — *Ninna Dan* ventes afg. Næstved 23.1. til Raumo. — *Paula Dan* ventes til New York 25.1., nordg. — *Randa Dan* ventes afg. Mäntyluoto 23.1. til Næstved. — *Selma Dan* forv. afg. Tyne 22.1. til Fredrikshavn. — *Silja Dan* ventes til Rouen 24.1., derefter Casablanca. — *Stina Dan* ventes afg. Kiel 27.1. til Kotka. — *Tessa Dan* afg. New Orleans 20.1. til Chile. — *Ulla Dan* ventes ank. til Valencia 24.1. — *Vilma Dan* ventes afg. New York 23.1. til Chile.

Motortramp

Stensby forv. afg. Fremantle 27.1. til British Columbia. Derefter Europa. — *Tureby* forv. afg. Fremantle 23.1. til Singapore. Derefter Nauru og Ocean Islands. — *Vedby* forv. ank. New Westminster 26.1.

Myren

Asbjørn afg. Boca Grande 22.1. til England. — *Astrid* afg. Casablanca 21.1. til Svendborg. — *Birte* forv. afg. Ardrossan 25.1. — *Chr. Sass* ank. Mersey 19.1. — *Clara* afg. Gdynia 18.1. til Bayonne, derefter Bordeaux, Belfast.

Norden

Norden afg. Cowichan Bay 14.1. til Hull via Panama. — *Nordfarer* pass. Cape 6.1. p. v. t. Adelaide. — *Nordhval* ank. Rotterdam 22.1., derefter Adelaide via Cape. — *Nordkap* ank. Leixoes 21.1., derefter Dakar. — *Nordkyn* afg. Moji 19.1. til Vancouver f. o. — *Nordpol* afg. Espiritu Santo 10.1. til Djibuli. — *Nordvest* pass. St. Paul oen 19.1. p. v. t. Melbourne.

Orient

Astoria afg. Dakar 12.1. til Australien. — *Westralia* afg. Galveston 9.1. til Antwerpen.

Progress

Valborg Nielsen ank. Themsen 15.1. — *Elisabeth Nielsen* afg. Themsen 16.1. — *Marianne* afg. Malmö 22.1. — *Else Nielsen* ant. ank. New Orleans 20.1. — *Lily Nielsen* ank.



Liverpool 21.1. — *Henry Tegner* ant. afg. Ivigtut 21.1. — *Ellen Nielsen* ant. ank. Valencia 20.1. — *Hugo Nielsen* ank. Valencia 20.1. — *Margrete* afg. Sousse 9.1. — *Karen* ank. Malta 19.1. — *Marx* ank. Yarmouth 22.1. — *Sophie* afg. Sauda 20.1. — *Thyra* ank. Brunsbüttel 19.1. — *Fylla* afg. Beckton 21.1. — *Polly* afg. Nordenham 21.1.

L. R. Schmith & Co.

Jane Langg ank. Riene 20.1. — *Lena Schmith* pass. Holtenau 23.1. p. v. t. London. — *London* pass. Dover 23.1. p. v. t. Göteborg. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* Helsingør, dok.

Torm

Herdis Torm ank. Salaverry 10.1. — *Olga Torm* afg. Buenos Aires 14.1. — *Gerd Torm* ank. Santos 14.1. — *Tekla Torm* ank. Boston 18.1. — *Agnete Torm* ank. New York 15.1. — *Kirsten Torm* afg. Rio de Janeiro 20.1. — *Gertrud Torm* afg. Piraeus 18.1. — *Ragnhild Torm* ank. Haifa 22.1. — *Helvig Torm* ank. Santos 1.1. — *Thyra Torm* ank. Haifa 5.1. — *Gyda Torm* afg. Haifa 21.1. — *Anne Torm* afg. Antwerpen 15.1. — *Hilde Torm* ank. Oran 21.1. — *Gudrun Torm* ank. Bilbao 20.1. — *Alice Torm* ank. Aalborg 20.1. — *Gunhild Torm* ank. Gdansk 22.1.

Vendilla

E. M. Dalgas rep. i Kbhvn. — *Otto Petersen* rep. i Nakskov. — *P. N. Damm* ventes afg. Leith 25.1. til Casablanca.

Ø.K.

Annam ank. Melbourne 19.1., derefter Sydney. — *Asia* afg. Aden 16.1. til Beyrouth, Genoa. — *Bintang* afg. Hongkong 18.1. til Bangkok, Japan. — *Erria* auk. Portland 6.1. — *Falstria* ank. Bangkok 21.1., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Fionia* ank. Kbhvn. 17.1., derefter Middlesbrough, Antwerpen. — *India* afg. Aden 16.1. til Penang, Port Swettenham. — *Java* ank. Göteborg 14.1., derefter Oslo, Rotterdam. — *Kambodia* ank. Bangkok 14.1., derefter Hongkong, Kobe. — *Kina* afg. Manila 19.1. til Kobe, Nagoya. — *Korea* afg. Sydney 21.1. til Melbourne, Aden. — *Lalandia* ank. Bangkok 3.1., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Magdala* ank. Calcutta 19.1., derefter Madras, Colombo. — *Malacca* ank. Adelaide 3.1., derefter Sydney, Townsville. — *Malaya* ank. Castanas 18.1., derefter Cebu, Iloilo. — *Manchuria* ank. Madras 20.1., derefter Rangoon, Calcutta. — *Meonia* afg. Aden 19.1. til Port Said, Genoa. — *Mombasa* afg. Cristobal 19.1. til Los Angeles, San Francisco. — *Mongolia* pass. Dover 21.1. til Marseilles, Genoa. — *Morelia* pass. Finisterre 20.1. til Marseilles, Genoa. — *Nikobar* ank. Manila 19.1., derefter Cebu o. a. philippinske havne. — *Panama* pass. Gavdo 21.1. til Genoa, Antwerpen. — *Patagonia* ank. Oslo 18.1., derefter Antwerpen, Hamburg. — *Selandia* ank. Middlesbrough 18.1., derefter Hamburg, Rotterdam. — *Serampore* afg. Los Angeles 19.1. til Portland, Longview. — *Siam* pass. Port Said 19.1. til Port de Bouc. — *Sunnanbris* ank. Melbourne 7.1., derefter Sydney. — *Tranquebar* ank. Los Angeles 19.1., derefter San Francisco, Tacoma.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.



Medlemsliste

- | | |
|--|--|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rhederi M. Jepsen A/S, Aabenraa. |
| D/S »Activ, København. | D/S »Jyllandia«. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kongssund. |
| Rederiet Arrenak I/S. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| C. Clausen. | D/S »Myren«. |
| D/S »Dania«. | A. P. Møller. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Norden«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Orient«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Orion«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Pacific«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Phønix«, Esbjerg |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Progress«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | Hans Svenningsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hetland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

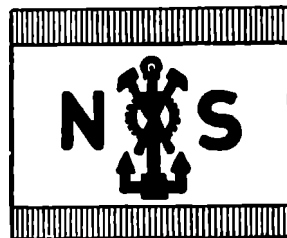
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



EN FRISK DRIK
OGSAA TIL
BLANDING...



Carlsberg



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

Owners' & Captains' Code

Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG

Amallegade 33 - København K

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13770-15770
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO

IMO-PUMPER

&

-MOTORER

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands drygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bejer, Pæle eller ved andet Skibs Yderleide. 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. Alle Afgifter undt, Knippebro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Tonnage, Dybgangende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Loosning og Lading. Der er Sommer- og Vintertakst. Loosning og Lading. I Frihavnen besørger Loosning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.800 Tons, Ophalingsboddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakbuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 1 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 6 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,6 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,6—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjtelønder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodstvang. Lødepænge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Loosning og lastning: Loosning og lastning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 2 mobile bensin-elektriske køre-kraner med henholdsvis 8 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsboddinger for fartøjer på indtil 600 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Fritlæger ved toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 3,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 8 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lødestvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Selskibe 20—50 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Bullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre inderhavn indtil 6,4 m. Havneopænge pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 øre, udg. 37,5 øre. Reducerede afgifter for sejlfartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og oliefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodstakster af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Loosning og lading foretages af private efter faste takster. Kran løftende 50 tons. Moderne skibsværft: 2 tordokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 3000 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m., ca. 1000 løb.m. bolværk til større skibe (5,5—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesummenlutnings normaltakster. Bugserdampere uforuds. Ingen lodstakst når lods ikke benyttes, ellers moderat. 2 kraner til loosning af homogene laster samt stykgodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt. Flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalerbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskinkraft over 100 B.R.T. 15 øre for indenbys, 80 øre for udenbys. Under 100 B.R.T. 12 øre for indenbys, 24 øre for udenbys. Alle andre fartøjer 10 øre for indenbys, 20 øre for udenbys. Ingen lodstvang uden ved bugsering (se lodst.). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakst 5,00 kr. Loosnings- og lasningsomkostn. efter moderate takster. Dobb. jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibsmæde. Ophalerbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

PENSIONS
FFORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{1/8}



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 5

FREDAG DEN 1. FEBRUAR 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

25 ÅRS JUBILÆUM

I dag, fredag d. 1. februar, kan den designerede administrerende direktør for A/S Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, direktør *Niels Munck*, København, fejre 25 årsdagen for sin ansættelse i Danmarks største industrivirksomhed.

Direktør *Niels Munck* blev født i St. Petersborg d. 31. december 1902 som søn af direktør, civilingeniør *Ove Munck* og blev d. 1. februar 1927 umiddelbart efter at have taget afgangseksamen fra Polyteknisk Læreanstalt ansat hos B. & W., hvor han året efter, i 1928, blev værkstedsingeniør. I 1938 ansattes han som administrerende direktør for Bur-Wain Autodiesel A/S. I 1943 kom udnævnelsen til underdirektør i A/S Burmeister & Wain og leder af salgsafdelingen, og i 1948 blev han udnævnt til direktør. Med direktør *Muncks* fremragende indsats i B. & W.'s tjeneste som baggrund var det kun naturligt, at det er ham, der er blevet udset til at overtage arven som virksomhedens administrerende direktør, når direktør, civilingeniør *C. A. Møller* til sommer trækker sig tilbage.

Blandt de mange tillidshverv, der allerede nu er blevet lagt på direktør *Muncks* skuldre, kan nævnes, at han siden 1950 har været medlem af Industrirådet.

Også en anden af B. & W.'s højt betroede medarbejdere, direktør *Harald Carstensen*, runder i dag 25 årsdagen for sin ansættelse i selskabet. Direktør *Harald Carstensen* er født d. 3. september 1899 i Sejling som søn af sognepræst *L. H. Carstensen*. Han blev cand. polyt. i 1925 og ansattes to år senere, d. 1. februar 1927 hos B. & W., hvor han til at begynde med gjorde tjeneste på tegnesalen for i 1938 at blive direktionssekretær hos direktør *Houmøller*. I 1939 kom udnævnelsen til prokurist, i 1943 til underdirektør og i 1948 til direktør.

Også direktør *Carstensen* har i årenes løb fået betroet mange tillidshverv. Han er således medlem af bestyrelsen for A/S *Holby Dieselmotorfabrik* og for *Frederikshavns Jernstøberi og Maskinfabrik*, ligesom han siden 1950 er medlem af Akademiet for de tekniske videnskaber.

INTERNATIONALT SKIBSFARTSMØDE

Den internationale skibsfartsorganisation »International Chamber of Shipping« har holdt møde i London. Dansk Dampskibsrederiforening var repræsenteret ved formanden, direktør *Hakon Christiansen*, næstformanden, direktør *L. O. Normann*, og direktør *E. Mægaard*.

På kongressen blev drøftet en række vigtige aktuelle problemer for skibsfarten, således tendensen i mange lande til at give egne skibe en fortrinsstilling ved transporten af varer til det pågældende land. Det vedtoges fortsat at følge udviklingen på dette område, som i høj grad er farlig for lande som Danmark og andre skibsfartsnationer.

Endvidere drøftede man problemet om havenes forurening med olie, og besluttede at undersøge hvad der kunne gøres for at undgå denne forurening ved at udfærdige regler for skibenes udtømmning af spildolie.

Den dobbeltbeskatning, som skibsfarten i mange tilfælde er genstand for, blev også drøftet, og der blev nedsat et udvalg til at arbejde med denne sag.

Endelig behandlede man det overordentlig vigtige spørgsmål om skibenes havneophold, der er uforholdsmæssigt lange. Årsagen hertil er dels havnenes mangelfulde udstyr til losning og lastning og uheldige arbejdsmæssige betingelser. Men ikke mindst centraliseringen af handelen, navnlig i form af egentlig slatshandel. Denne tendens giver anledning til, at skibsfarten koncentrerer sig om færre havne, nemlig de største. Decentralisering og privathandel betyder, at skibstransporterne fordeler sig til større og mindre skibe, og at der både benyttes større og mindre havne.

Dette vigtige problem for skibsfarten vil blive taget op på et nyt møde, der afholdes i november måned.

S.S. »AALLOTAR«

Tirsdag den 29. januar 1952 søsattes ved Helsingør Skibsværft en passagerdamper s.s. *Aal-lotar* til Finska Ångfartygs Aktiebolaget i Helsingfors, bestemt til rederiets rute mellem Stockholm og Åbo, en rute der i år, som følge af at Olympiaden afholdes i Helsingfors, vil blive overordentlig stærkt trafikeret.

Man har derfor fra værftets side sat al mulig kraft ind på at få dette skib færdigt, så det i god tid forinden den olympiske fakkeltændelse, kan sættes ind på ruten.

Også de to andre rederier, der trafikerer denne rute, Sveabolaget i Stockholm og Borebolaget i Åbo lader tilsvarende skibe bygge, det ene bygges på Finnboða værft i Stockholm og det andet på værftet i Oskarshamn, og det er værd at notere, at alle tre skibe bygges efter Helsingør Skibsværfts tegninger og udstyres med maskinlæg og kedler konstrueret og leveret af Helsingør. Ved dette arrangement opnås, at de tre skibe i det væsentlige bliver ens, men det er selvsagt et ærefuldt konstruktionsarbejde, værftet derigennem har måttet påtage sig, så meget mere som skibets indretning skulle være i overensstemmelse med de nye forskrifter fra sikkerhedskonventionen 1948 for passagerskibe, der bl. a. har medført en omfattende sikring mod brand overalt i skibet.

Skibets hoveddimensioner er: Længde overalt 92,4 m, bredde 14,25 m, dybgang 4,975 m, og det bygges til British Lloyds højeste klasse med isforstærkning til speciel finsk lsklasse IA som følge af de store påvirkninger, vintersejlads på denne rute medfører.

Skibet vil normalt kunne medføre 411 passagerer. I. Klasse omfatter 63 passagerer i 15 en-mands, 17



to-mands og 2 de luxe kamre. Turistklasse omfatter 165 passagerer i 2-, 3- og 4-mands kamre. De 181 dækspassagerer har rådighed over en rummelig salon agter. Desuden findes store promenadedæk til rådighed for hver af de 3 passagerklasser.

Hovedmaskinen er en ny type 4-cyl. dampmaskine, ventildampmaskine med Klugs styring. Denne maskintype giver en forbedret økonomi ved anvendelse af en spildedampturbine, som er direkte koblet til en speciel dampkompressor, der er udført på grundlag af de med værftets gasturbineanlæg høstede erfaringer. Maskinen yder ca. 3000 hk., og den udmærker sig ved en kraftig og robust konstruktion, som først og fremmest skyldes, at den er beregnet til at kunne stå for den hårde issejlads, skibet udsættes for i vintertrafiken.

Dampen kommer fra to oliefyrede vandrørskedler, type Helsingør/Babcock & Wilcox, med automatisk fyring.

Farten vil blive 16 knob, således at turen Stockholm-Åbo kan gøres på godt 15 timer.

Skibets forbrug af lys og kraft leveres af 2 Atlas dampmaskiner på 200 kW, der foruden til det omfattende lysanlæg leverer strøm til det elektriske dæksmaskineri, ankerspil, styremaskine m. m.

Der findes i kamrene automatiske brandmeldere, der, hvis temperaturen i det pågældende kammer stiger over 70° C, automatisk slår alarm, og på en tavle på kommandobroen markeres, hvor branden er opstået.

Ud over konventionens krav til brandsikkerhed har rederiet bestemt, at alle korridorer i skibet males med brandsikker maling, således at korridorerne virker som brandsikre tunneler, hvorigennem passagererne i tilfælde af brand ombord kan undslippe.

Skibet er selvsagt forsynet med det mest moderne navigationsmateriel: Radaranlæg, ekkolod, Sal-log m. m. For at sikre og lette manøvreringen i havn er der installeret højtstående telefon mellem bro og maskinrum, og for at lette kontakten med isbrydere under issejlads er der højtråberanlæg med 3 km rækkevidde for og agter i skibet.

Det smukke, nye passagerskib vil blive en særdeles værdifuld forøgelse af F.Å.A.s flåde og vil med de 1100 passagerer, skibet er i stand til at medtage i sommerens forcerede pendultrafik mellem Stockholm og Åbo, bidrage til at løse det store transportproblem i forbindelse med olympiadetrafiken, den olympiske komité længe har arbejdet med.

SKIBSSALG

Skibsreder A. M. Vollmond, D/S Nautic, København, har solgt s.s. *Lise* til Finland. S.s. *Lise* er bygget i 1920 ved Limhamn Skeppsvarv og er på 1395 br. tons, 2545 tons d.w.

VERDENSTONNAGE

Lloyds Register har nu udsendt sin oversigt over antallet af skibe kloden over, der er blevet strøget af skibsregistrerne på grund af totalforlis, ophugning m. m. i løbet af januar kvartal 1951. Oversigten omfatter kun skibe over 100 br. tons. Det fremgår heraf, at 59 skibe med ialt 110.986 br. tons, eller 0,13 pct. af den samlede verdenstonnage, er totalforlist eller lign. i løbet af det omhandlede tidsrum. 37 af disse skibe med ialt 52.028 br. tons strandede, 4 med ialt 28.421 br. tons brændte, 12 med ialt 23.767 br. tons sank, 3 med ialt 6.324 br. tons sank efter kollision, mens 3 med ialt 446 br. tons gik tabt af anden årsag. U.S.A. mistede 3 skibe med ialt 32.066 br. tons, U.K. 8 skibe med ialt 17.830 br. tons, Norge 6 skibe med ialt 13.840 br. tons, Panama 2 skibe med ialt 10.342 br. tons, Japan 5 skibe med ialt 5.812 br. tons, Sverige 2 skibe med ialt 2.253 br.

tons og Danmark 1 skib (s.s. *Astra*) med 2.709 br. tons.

99 skibe med ialt 177.236 br. tons blev hugget op eller kondemneret m. m. verden over i det omhandlede tidsrum. 33 af disse skibe med ialt 64.222 br. tons var britiske, 9 med ialt 37.995 br. tons amerikanske, 6 med ialt 23.687 br. tons panamanske, 3 med ialt 8.039 br. tons franske, 16 med ialt 4.291 br. tons tyske og 1 på 755 br. tons dansk (s.s. *Tyr*).

KØBENHAVNS HAVN

Københavns havnebestyrelse tiltrådte i sit møde d. 25. januar forslagene om at modernisere pakhus 18 i Frihavnen — Amerikapakhuset — og om at opføre et perrontag ved Bornholmerbådenes anlægsplads i Havnegade. Det første forslag vil komme til at koste 415—420.000 kr., hvoraf havnen skal betale 210.000 kr. som sin andel, medens det andet vil kræve ca. 350.000 kr.

Samme dag indviedes det nye anlæg på Nordre Toldbod officielt ved en lille festlighed, og der var almindelig enighed om, at det vanskelige problem med en sanering af de tidligere så utilfredsstillende forhold på Nordre Toldbod var blevet løst på en fremragende måde.

B. & W. — 6 PCT.

Onsdag d. 23. januar udsendte bestyrelsen for B. & W. følgende regnskabsmeddelelse:

På et i dag afholdt bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri fremlagdes regnskabet for 1951. Årets omsætning har været ca. 205,8 mill. kr., hvoraf ca. 106,2 mill. kr. til eksport. Efter at der er foretaget afskrivninger på bygninger, maskiner m. v., andrager årets nettooverskud 18.858.783 kr. Overførslen fra forrige år andrager 691.864 kr., og efter fradrag af for lidt henlagt til skatter for året 1950, 45.325 kr., overførsel til kursreguleringskonto 123.441 kr. og nedskrivning af feriekolonien i Lumsaa 89.999 kr., er der således i alt 19.291.882 kr. til disposition.

Af dette beløb hensættes til skatter 6.800.000 kr. Der udbetales 5½ pct. udbytte af præferenceaktiekapitalen (6.300.000 kr.) med 346.500 kr. Bestyrelsens tantième andrager 40.000 kr., til konto for indløsning af præferenceaktiekapitalen og opskrivning af stamaktiekapitalen hensættes 6.300.000 kr. Restbeløbet, 5.805.382 kr., foreslås benyttet til udbetaling af 6 pct. af stamaktiekapitalen med 1.554.000 kr., henlæggelse til nybygnings- og fornyelsesfond 4.000.000 kr. og til overførsel til næste år 251.382 kr.

På »konto for indløsning af præferenceaktiekapitalen og opskrivning af stamaktiekapitalen« henstår derefter 6.300.000 kr., som anvendes til opskrivning pr. 1. juli 1952 af stamaktierne, hvorefter stamaktiekapitalen andrager 35.000.000 kr. Samtidig indløses resten af præferenceaktiekapitalen ved indfrielse af 6.300.000 kr. præferenceaktier.

DE ARGENTINSKE HAVNEAFGIFTER

Den argentinske regering har fra 1. januar 1952 udstedt en række nye bestemmelser vedrørende landets havneafgifter, hvorved disse gennemgående bliver genstand for store forhøjelser. Der er endvidere indført den bestemmelse, at havneafgifterne beregnes efter forskellige tariffer, eftersom skibene har en størrelse af indtil 4000 n.r.t. eller derover. Havnene deles endvidere nu i fire kategorier med meget forskellige tariffer. For havnene af 1. kategori, hvortil Buenos Aires hører, er afgifterne sat stærkt op. For 2. kategori: Rosario, Bahia Blanca, Quequén, La Plata, gælder afgiftsstigningen kun delvis, og for 3. kategori: Santa Fé, San Lorenzo, Campana, Villa Constitucion, Concepcion del Uruguay og San Nicolas, og 4. kategori: Diamante, Za-

UGENS FRAGTBERETNING

Der har ikke fundet større ændringer sted på de oversøiske markeder i den forløbne uge. Fra Northern Range er sluttet yderligere tonnage for kul til europæiske destinationer til de fastlagte NSArater, d. v. s. basis \$10.50 til Rotterdam eller Antwerpen. Endvidere kan nævnes 9700 tonner for kul fra Hampton Roads til Gibraltar til \$3/9d. Korn fra Northern Range til UK. er sluttet til 24/- pr. qr. med option af losning Antwerpen eller Rotterdam til 23/4½d., hvede Boston/Marseille sluttet til \$15, hvede St. John eller Halifax til Antwerpen eller Rotterdam direkte betales med 22/10½d. pr. qr. resp. can.\$12.85. Fra St. Lawrence rapporteres amerikansk 9000 tonner sluttet for 3 consecutive rejser begyndende pr. fow. til Antwerpen til \$12.50. Props fra Halifax til UK. sluttet i begyndelsen af ugen til 470/- for febr. og en noget større båd fik 445/- pr. favn for marts lastning. Disse rater er senere steget noget og sidste slutning er gjort til 500/- fra St. John for en båd på 1550 favne og til 510/- fra Halifax eller St. John for en dansk 850 favne båd, begge for febr. lastning. Af anden udgående forretning fra Northern Range kan nævnes kul til Brasilien til omkring \$16, til Montevideo til omkring \$18 og til Japan til \$19.25. Soyabønner fra Northern Range til Japan sluttet til \$23 og hvede fra Northern Range til Brasilien betales med omkring \$18. Efterspørgslen fra Vestindien var ikke særlig stor. Sukker fra Cuba til Antwerpen sluttet sidst til \$19, Cuba/Eire betalte 143/9d. og sukker Cuba/Vancouver fik 8200 tonner til 90/-. Tungt korn fra Golfen til Vestitalien sluttet til \$15.75, Golfen/UK. sluttet til 27/6d. pr. qr. med option Antwerpen eller Rotterdam til 26/10½d. pr. qr. og hvede fra Golfen til Sverige betales med 140/- fri losning.

River plate markedet var kun sparsomt repræsenteret på listen over afslutninger. Fra n.a. San Lorenzo til Vestsverige betales 110/- med fri losning og parcels sluttet fra n.a. San Lorenzo eller Rosario til Antwerpen/Hamburg Range til 80/- på berth terms.

Tendensen på nordpacific markedet er stadig fast.

Lumber fra British Columbia til UK. sluttet til 710/- pr. std. fio. og på dødvægtsbasis betales 180/- fio. til UK., option Antwerpen eller Rotterdam til 177/-. Korn fra Nordpacific til Japan sluttet sidst til \$17, hvilket repræsenterer en stigning på ca. \$1 fra forrige uge.

Fra Nordkina/Manchuriet noteres forskellige blandede kornlaster til såvel Indien som til UK/Cont. til uændrede rater. Fra Indien kan nævnes kul Calcutta/Hongkong til 110/-, Calcutta/Japan til 117/- og endelig sluttet to kullaster Calcutta/Alexandria til 100/-. Malm fra Marmagoa til Antwerpen sluttet til 115/-, fio.

Der er ikke mange laster fra Australien. Fra Sydaustralien eller Victoria er der betalt 140/- for byg i sække til Amsterdam eller Rotterdam og en dansk 5300 tonner sluttet for mel i sække fra Fremantle til Colombo til 75/-.

Kul fra Durban eller Lourenco Marques sluttet til Colombo til 62/6d. og til Chittagong til 77/6d. Malm fra Durban til Rotterdam betalte 80/- fio. for 9000 tonner.

Fra Sortehavet er sluttet korn til UK. til 105/- med option af losning Antwerpen/Hamburg Range til 102/6d. Raterne for de hjemgående forretninger fra Middelhavet er stadig svage. Fosfat fra Sfax til Hamburg sluttet til 50/-, fosfat Casablanca/UK. sluttet til 41/- og pyrites fra Huelva til Rotterdam betales med 51/-. Jordnødder fra Vestafrika sluttet adskillige både til UK. til 160/-.

Kulraterne fra UK. til Danmark er stadig svage. Fra østkysten til god dansk havn ligger raten nu omkring 21/6d. for 2500 tonnere. For koks er forholdene lidt bedre, og der kan stadig slutes til omkring 31/- fra ECUK. til god dansk havn for mellemstor tonnage. Fra Emden/Weser er der forskellige mindre kokslaster i markedet til Danmark til uændrede rater. Fra Østersøen har der kun været få trælast. 400 favne props fra Kotka til ECUK. sluttet til 180/- pr. favn og for props fra Wismar til ECUK. er betalt 125/- pr. favn, fio.

rate, San Pedro, Ibicuy og Mar del Plata er forholdet det, at der har fundet en almindelig nedsættelse sted. Hensigten med denne ordning er at få skibsfarten flyttet i nogen grad fra de overbelastede hovedhavne til andre, mindre benyttede havne.

De nye bestemmelser skal gælde for seks måneder, hvorefter de vil være at underkaste periodiske revisioner med nødvendige ændringer for øje.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted fredag den 8. februar 1952 i Sofartklubbens lokaler Nyhavn 63, stuen.

Aftenens program er: Kl. 20—21: Filmsforevisning om skibsbygning: »Men of Gloucester«, en film om fiskerbyen Gloucester, om livet i land og arbejdet på søen, og »Træskibsbyggerne i Essex«, om de århundredgamle traditioner for træskibsbygningen af en fiskekutter.

Underholdningens leder bliver Sofartklubbens service- og kontaktsmand, forfatteren *Borge Mikkelsen*.

Ny D.S.B.-sag

Statsadvokaten for Sjælland har besluttet at rejse til tale mod maskinofficererne på bilfærgerne »Heimdal« for ved fejlagtig maskinmanøvre at have forårsaget færgens påsejling af bilfærgelejet i Korsør den 25. juli i fjor. Det drejer sig om førstemanden Svend Brøndel, maskinmester Ebbe Kragh Nielsen og ekstramaskinmester Fr. Wolff Sørensen.

Sagen vil komme for retten i Korsør i løbet af kort tid.

De finske havne

I løbet af året 1951 afgik fra finske havne ialt 9063 skibe på sammenlagt 5,854,355 tons. Til Finland ankom i samme lidsrum 9100 skibe på sammenlagt 5,864,048 tons. Søfarten var i 1951 20,7 pct. større end i 1950 og 4,8 pct. større end i 1938.

Fra norske værfter

Aflevering. Akers Mek. Verksted afleverede for kort tid siden et 8350 tons lastmotorskib *Tabor* til Wilh. Willhelmsens rederi. Hovedmaskineriet består af en 6-cyl. dobbeltvirkende, 2-takts Akers B. & W. dieselmotor ca. 6900 ihk. Farten er 15,5 knob.

Fra svenske værfter

Kockums varv i Malmö søsatte i 1951 13 skibe med ialt 119.385 br. tons og nåede dermed det højeste tonnagetallet blandt samtlige klodens værfter. Nr. 2 i rækken var det britiske værft Harland & Wolff, Belfast, der tegnede sig for ialt 118.554 br. tons.

Bog anmeldelse

Fra Sejl til Diesel, bind I, udgivet af Skandinavisk Bogforlag, Odense.

Skandinavisk Bogforlag, Odense, har for nogen tid siden udsendt bind I af det bebudede værk om den danske skibsfarts historie og udvikling: *Fra Sejl til Diesel*, og hvis de to efterfølgende bind, der skulle udkomme i foråret og forsommeren 1952 vil vise sig at være ligeså vægtlige som det nu udsendte bind I, må man være forlaget taknemlig, fordi det har beriget vort allfor sparsomme maritime litteratur med så smukt og værdifuldt et værk.

Det første bind er viet sejlskibsliden, og det giver i en række interessante og levende afhandlinger, skrevet af så

kyndige maritime skribenter som baron *Cai Schaffalitzky de Muckadell*, befragter *F. Holm-Petersen*, museumsinspektør *Henning Henningsen* og kaptajn *Chr. Sørensen*, Troense, et udmærket billede af de kår, der blev budt skibsfarten og dens mænd i de svundne dage, hvor de danske sejskibe foer ud over verdens syv have på fredelige erobringsstogter. Et glimrende billedmateriale, hovedsagelig hidrørende fra befragter *F. Holm-Petersens* kendte samling af skibsbilleder, bidrager i høj grad til at forøge værket's værdi.

Man må med interesse afvente udsendelsen af de to næste bind, hvoraf bind II vil bringe skildringer af træskibsbygningen, damp- og motorskibenes historie op til 1. verdenskrig, navigationsvæsenet, lodsvæsenet, redning og bjergning m. m. medens bind III vil føre beretningen op til vore dage for at afslutte med en alfabetisk fortegnelse over danske handelsskibe fra ca. 1850—1952 med de nødvendige data.

PERSONALIA

60 år

Fører af Mommarkfærden, kaptajn *Georg Paulsen*, runder den 5. februar cape sixty. Kaptajn Paulsen er bosiddende i Faaborg.

70 år

Sø-assuranceexpert, kaptajn *Th. H. Thostrup*, kan den 7. februar fejre sin 70 års fødselsdag i sit hjem på Frederiksberg.

VALUTAKURSER pr. 29. januar 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 6.92.

Positionsliste pr. 29. januar 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Wales 2.2. — *Hans Mærsk* forv. ank. Antwerp 1.2. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. St. John N.B. 10.2. — *Betty Mærsk* forv. ank. Casablanca 2.2. — *Lica Mærsk* forv. ank. Ridham 29.1. — *Marit Mærsk* forv. afg. Rieme 30.1. — *Robert Mærsk* forv. afg. Rouen 28.1. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 4.2. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Avonmouth 29.1. — *Else Mærsk* afg. Medan 27.1. — *Kirsten Mærsk* afg. Osaka 28.1. til Nagoya. — *Agnete Mærsk* ank. Karachi 26.1. — *Mathilde Mærsk* ank. Nagoya 28.1. — *Emilie Mærsk* forv. afg. Rotterdam 1.2. — *Herta Mærsk* forv. afg. Djakarta 28.1. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 1.2. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Bahrein 29.1. — *Arnold Mærsk* pass. Panama 19.1. — *Cornelius Mærsk* afg. Singapore 26.1. — *Olof Mærsk* afg. New York 25.1. til Halifax. — *Leise Mærsk* afg. Yokohama 23.1. til San Francisco. — *Sally Mærsk* forv. afg. New York 31.1. — *Chastine Mærsk* forv. ank. Aden 27.1. — *Gertrude Mærsk* ank. Kobe 28.1. — *Lexa Mærsk* pass. Panama 25.1. til New York. — *Hulda Mærsk* forv. afg. Keelung 28.1. til Saigon. — *Laura Mærsk* afg. Antwerp 24.1. til Baltimore. — *Grete Mærsk* afg. Keelung 27.1. — *Trein Mærsk* ank. Manila 23.1. — *Anna Mærsk* ank. Hinigaran 23.1. — *Peter Mærsk* afg. San Francisco 18.1. til Manila. — *Olga Mærsk* ank. Bais 25.1. — *Nicoline Mærsk* forv. pass. Panama 26.1. til San Francisco. — *Jeppesen Mærsk* ank. Bangkok 26.1. — *Kate Mærsk* forv. ank. Le Havre 5.2. — *Bente Mærsk* forv. ank. Umm Said 31.1. — *Aase Mærsk* forv. ank. Le Havre 4.2. — *Rosa Mærsk* forv. ank. New York 30.1. — *Nelly Mærsk* afg. Punta Cardon 20.1. til Rio de Janeiro. — *Emma Mærsk* afg. Palermo 20.1. til Mena al Ahmadi. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Alexandria 29.1. — *Brigit Mærsk* afg. Cape Town 27.1. til Mena al Ahmadi. — *Inge Mærsk* afg. Dunkirk 25.1. til Bahrein. — *Caroline Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 28.1. — *Katrine Mærsk* afg. Umm Said 13.1. til U.K.C. — *Henning Mærsk* afg. Mena

al Ahmadi 17.1. til Port de Bouc. — *Marie Mærsk* forv. afg. 29.1. til U.K.C. — *Eleonora Mærsk* afg. Dunkirk 27.1. til Bahrein. — *Valkyrien Mærsk* afg. New England 24.1. til Houston. — *Mette Mærsk* forv. afg. Stanlow 29.1. til Avonmouth. — *Jane Mærsk* afg. Swansea 26.1. til Ras Tanura. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Swansea 29.1. — *Ebba Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 27.1. — *Anglo Mærsk* afg. Harburg 17.1. til Curacao. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 16.1. til U.K.C.

Dania

Cyril afg. Helsingfors 29.1. til Halifax via Kbhvn. — *Danfjord* forv. pass. Istanbul 5.2. p. v. l. Kina. — *Danholm* forv. afg. Rosario 29.1. til Sverige. — *Tovetil* ank. Castro Urdiales 14.1.

Dannebrog

Aggersborg afg. Antwerpen 25.1. til La Guayra. — *Brattingborg* afg. Helsingfors 28.1. til Helsingør. — *Christiansborg* afg. Ras Tanura 28.1. — *Ellensborg* ank. Swansea 27.1. — *Flynderborg* afg. Puerto Cabello 23.1. til Maracaibo. — *Frederiksborg* ank. Swansea 11.1. for dokning. — *Lilleborg* ank. Swansea 27.1. — *Nordborg* ank. Eitheim 26.1., derfra til Herøen. — *Skodsborg* ank. Arzew 21.1., derfra til London. — *Spigerborg* pass. River Ouro 27.1. til Haifa. — *Taarnborg* afg. Casablanca 25.1. til W. C. U. K. — *Uranienborg* ank. Takoradi 31.1., derfra til Boulogne. — *Ørneborg* afg. Barry 26.1. til Vigo.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Ålborg 28.1. til Dakar, Freetown. — *Bornholm* ank. Boma 5.1. — *Bretagne* afg. Cristobal 29.1. til Guantanamo. — *Halland* afg. Maladi 29.1. til Loanda. — *Irania* ank. Palermo 23.1., dok. — *Ireland* ank. Trinidad 29.1. — *Normandiet* afg. Guantanamo 29.1. til New Orleans. — *Shetland* ank. St. Rose (New Orleans) 28.1. — *Slesvig* afg. Hamburg 29.1. til Suez, Singapore o. v.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Nyborg 31.1., derefter Ålborg. — *Esso København* forv. ank. Aruba 12.2., derefter Nyborg og Esbjerg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Bari 6.2., derefter Nyborg. — *Dania* i Port Jerome, derefter Århus.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 2.2. — *Concordia* forv. ank. Kbhvn. 6.2. — *Dania* forv. ank. Tuborg 1.2. — *Hafnia* forv. ank. Calais 31.1. — *Scandia* forv. afg. Gdynia 2.2. til St. Malo.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Huelva 24.1. — *Th. Adler Swanholm* afg. Stettin 28.1. — *Wm. Th. Malling* Kbhvn., dok.

D.F.D.S.

Argentina ank. Galveston 28.1., derfra forv. 29.1. til Houston/New Orleans/Kbhvn. — *Arizona* afg. Kbhvn. 26.1. til Montevideo/Buenos Aires. — *Arkansas* ank. Istanbul 24.1., derfra til Huelva/Lisbon/Antwerpen/Danmark. — *Bastholm* ank. Iskenderun 29.1. derfra forv. 29.1. til Mersin/Izmir/Istanbul/Alexandria. — *Bergenhuis* ank. Kbhvn. 29.1., derfra 31.1. til Ålborg/Hull. — *Birkholm* afg. Rio de Janeiro 23.1. via St. Vincent til Madeira/Kbhvn. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 17.1. til New York/Baltimore/Gulften. — *Brasilien* ank. Dunkirk 27.1., derfra forv. 31.1. til Tanger/Middelhavet. — *Brynhild* afg. Århus 28.1. til Ålborg/Kbhvn. — *Bygholm* ank. Oran 28.1., derfra til Dunkirk/Antwerpen/Ålborg/Kbhvn. — *California* afg. Buenos Aires ca. 10.2. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia/Danmark. — *Colombia* afg. Kbhvn. 26.1. til Baltimore. — *Diana* ank. Kbhvn. 27.1., herfra 31.1. til Odense/Århus/Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 2.2. til Thorshavn/Trangisvaag/Vaag. — *Egholm* ank. N. Sundby 27.1., derfra forv. 29.1. til Ålborg/Kbhvn. — *Florida* ank. New York 27.1., derfra forv. 29.1. til Oslo/Kbhvn. — *Halfdan* ank. Randers 27.1. afg., ca. 31.1. til Kolding/Korsør/Kbhvn. — *Harald* ank. Huelva 27.1., afg. ca. 30.1. til Rotterdam. — *Hebe* afg. Frederikshavn 30.1. til Odense/Århus/Newcastle/Middlesbrough/København. — *Hindsholm* afg. Horsens 29.1. til Odense/Kbhvn./Dunkirk/Havre o. v. — *Hjortholm* afg. Kbhvn. 28.1. til Hamburg/Lissabon/Middelhavet. — *Ivar* ank. Assens 29.1. — *Katholm* afg. Manchester ca. 31.1. til Kbhvn./Århus/Randers/Ålborg. — *Kentucky* afg. Emden 22.1. til Huelva/Rotterdam. — *Knud* ank. Kbhvn. 27.1., afg. ca. 2.2. til Gdynia/Gdansk/Frankrig. — *Lemnos* ventes til Kbhvn. 4.2., derefter Århus. — *Louisiana* afg. Santos 27.1. til Buenos Aires. — *Maine* ank. Iskenderun 28.1., derfra forv. 29.1. til Mersin/Izmir o. v. — *Margrethe* afg. Odense 29.1. til London. — *Marocco* ank. London 29.1., derfra forv. 30.1. til Esbjerg. — *Melos* afg. Antwerpen 25.1. til Casablanca/Tanger/Middelhavet. — *Nevada* ank. Santos 23.1., derfra til Paranagua/Sao Francisco do Sul/ Buenos Aires. — *Oregon* afg. Las Palmas 17.1. til Buenos Aires. — *Paraguay* ank. Kbhvn. 26.1., herfra forv. 30.1. til Århus/Kbhvn. — *Rhodos* afg. Algier 28.1. til Tunis/Marseille/Genoa o. v. — *Rota* ank. Leith 29.1., derfra forv. 30.1. til Newcastle/Middlesbrough/Kbhvn. — *Samos* afg. Palermo 28.1. til Tarragona/Valencia/Denia/Cartagena o. v. — *Skjold*

TH. MØLLER

NYHAVN 45—47

KØBENHAVN K.

SMØREOLIER EN GROS
SKIBSPROVIANTERING

TELF.: CENTRAL 387

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT**Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner**

ank. Antwerpen 27.1., afg. ca. 30.1. til Kbhvn. — *Svanholm* afg. Swansea 29.1. til Liverpool/Havre/ Kbhvn./Horsens/Odense. — *Texas* afg. Saloniki 26.1. til Alexandria/Danmark. — *Tonsk* afg. Kbhvn. 28.1. til Antwerpen/Århus/Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Odense 27.1., derfra forv. 1.2. til Leith. — *Tula* afg. Kbhvn. ca. 2.2. til Hamburg/Antwerpen/Ålborg/Kbhvn. — *Tunis* afg. Kbhvn. 30.1. til Nakskov/Odense/Ålborg/London. — *Uffe* afg. Århus 26.1. til Leith/Manchester/Kbhvn. — *Uruguay* ank. Kbhvn. 25.1., herfra forv. 30.1. til U.S.A. — *Virginia* afg. Recife 25.1. til Buenos Aires.

Grønlandsdepartementet

Umanak forv. anl. Arsuk 28.1. p. v. t. *Julianehåb*. — *Sine Boye* pos. 18.1. kl. 13.00 56.20 nord 46.10 vest p. v. t. Neapel.

Helmdal

Axel Carl afg. Antilla 23.1. — *Hans P. Carl* ank. Theve-nard 22.1. — *Poul Carl* afg. Adelaide 26.1.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Safi 28.1. til Nr. Sundby. — *Jens Toft* afg. Liverpool 26.1. til Patras. — *Karen Toft* forv. ank. Nr. Sundby 1.2.

J. Lauritzen

African Reefer forv. ank. Santos 29.1. — *Argentinean Reefer* ventes afg. Santos 30.1. til Buenos Aires. — *Bella Dan* ventes til Valparaiso 2.2., sydg. — *Egyptian Reefer* forv. afg. Rio de Janeiro 29.1. til Santos. — *Gerda Dan* ventes afg. San Vicente 31.1., nordg. — *Indian Reefer* ventes til Liverpool 7.2., derefter Cardiff. — *Jelva Dan* pass. Helsingør 28.1. p. v. t. Fredrikshamn. — *Jutta Dan* ventes til Helsingør 30.1., derefter Kotka. — *Kamma Dan* ventes til Callao 1.2., nordg. — *Katja Dan* ventes afg. Åbo 30.1. til Kotka. — *Laura Dan* ventes afg. Spanien ca. 31.1. til England eller Nord Frankrig. — *Leena Dan* ventes afg. Callao 30.1., nordg. — *Lilian Dan* ventes pass. Kielerkanalen 30.1. p. v. t. Helsingør. — *Linda Dan* pass. Kielerkanalen 27.1. p. v. t. Bristol. — *Lotta Dan* ventes afg. Rochester 30.1. til Huelva. — *Maria Dan* afg. Themsen 28.1. til Spanien. — *Marna Dan* ventes til Norfolk 31.1., nordg. — *Nerma Dan* ventes pass. Suezkanalen 4.2., nordg. — *Ninna Dan* ventes afg. Raumo 30.1. til Calais. — *Paula Dan* ventes til Philadelphia 31.1., derefter New York. — *Randa Dan* ventes afg. Næstved 31.1. til Kaskö. — *Selma Dan* ventes afg. Fredrikshamn 30.1. til Kotka. — *Silja Dan* ventes afg. Rouen 31.1. til Casablanca. — *Stina Dan* forv. ank. Kotka 29.1., derefter Ellesmere Port via Kbhvn. — *Tessa Dan* ventes til Callao 3.2., sydg. — *Ulla Dan* ventes afg. Spanien ca. 31.1. til England el. Nord Frankrig. — *Vilma Dan* ventes pass. Panamakanalen 30.1., sydg.

Kongssund

Kongshavn afg. Eleusis 23.1. til Emden.

Motortramp

Stensby forv. afg. Fremantle 29.1. til Europa via British Columbia. — *Tureby* forv. ank. Singapore 31.1., derefter Nauru og Ocean Islands. — *Vedby* ank. New Westminster 26.1.

Myren

Asbjorn forv. ank. Mersev 8.-9./2. — *Astrid* forv. ank. Svendborg 3.2. — *Birte* forv. afg. Ardrossan 29.1. til Spanien. — *Chr. Sass* forv. afg. England 4.2. til St. John, N.B. — *Clara* ank. Bayonne 28.1., derefter Bordeaux, Belfast.

Norden

Norden pass. Balboa 30.1. p. v. t. Hull. — *Nordfarer* forv. ank. Adelaide 29.1. — *Nordhval* afg. Las Palmas 29.1. til Adelaide. — *Nordkap* forv. ank. Dakar 30.1. — *Nordkyn* afg. Moji 19.1. til Vancouver f. o. — *Nordpol* afg. Espiritu Santo 10.1. til Djibuti. — *Nordvest* forv. ank. Melbourne 29.1.

Orient

Astoria pass. Cape 26.1. p. v. t. Australien. — *Westralia* forv. ank. Antwerpen 31.1.

Progress

Valborg Nielsen ant. afg. Dunkirk 29.1. — *Elisabeth Nielsen* afg. Dunkirk 25.1. — *Marianne* afg. Wismar 29.1. — *Else Nielsen* ant. afg. New Orleans 20.1. — *Lily Nielsen* afg. Jøssingfjord 28.1. — *Henry Tegner* afg. Arsuk 28.1. — *Ellen Nielsen* laster Spanien. — *Hugo Nielsen* afg. Malaga 25.1. — *Margrete* ank. Granton 25.1. — *Karen* afg. Sfax 28.1. — *Marx* ank. Rotterdam 27.1. — *Sophie* ank. Emden 29.1. — *Thyra* afg. Brunsbüttel 25.1. — *Fylla* ank. Hamburg 28.1. — *Polly* afg. Sårpsborg 28.1.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lang afg. Rieme 29.1. til U.S.A. — *Lena Schmith* ank. London 26.1. — *London* ank. Göteborg 25.1., derefter Nova Scotia, U.K. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* Helsingør, dok.

Torm

Herdis Torm afg. Valparaiso 25.1. — *Olga Torm* afg. Punta Arenas 21.1. — *Gerd Torm* ank. Santos 14.1. — *Tekla Torm* ank. New York 26.1. — *Agnete Torm* afg. New York 25.1. — *Kirsten Torm* afg. Rio de Janeiro 20.1. — *Gertrud Torm* afg. Beyrouth 27.1. — *Ragnhild Torm* ank. Haifa 22.1. — *Helvig Torm* afg. Santos 26.1. — *Thyra Torm* afg. Haifa 23.1. — *Gyda Torm* afg. Haifa 21.1. — *Anne Torm* afg. Vejle 29.1. — *Hilde Torm* afg. Oran 26.1. — *Gudrun Torm* afg. Bilbao 24.1. — *Alice Torm* ank. Newcastle o/ Tyne 28.1. — *Gunhild Torm* afg. Halmstad 28.1.

Vendilla

E. M. Dalgas rep. i Kbhvn. — *Otto Petersen* rep. i Nakskov. — *P. N. Damm* ventes ank. Casablanca 3.2., derefter Storbritannien.

Ø.K.

Annam ank. Sydney 27.1., derefter Vancouver, Puget Sound. — *Asia* pass. Messina 28.1. til Genoa, Marseilles. — *Bintang* ank. Bangkok 24.1., derefter Japan. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* ank. Bangkok 21.1., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Fionia* ank. Kbhvn. 17.1., derefter Middlesbrough, Antwerpen. — *India* pass. Minikoi 22.1. til Penang, Port Swettenham. — *Java* pass. Hanstholm 29.1. til Rotterdam, Aden. — *Kambodia* afg. Bangkok 25.1. til Hongkong, Kobe. — *Kina* ank. Nagoya 28.1., derefter Yokohama, Hongkong. — *Korea* ank. Melbourne 23.1., derefter Aden, Port Said. — *Lalandia* ank. Singapore 24.1., derefter Port Swettenham, Penang. — *Magdala* ank. Calcutta 19.1., derefter Madras, Colombo. — *Malacca* ank. Sydney 27.1., derefter Townsville, Melbourne. — *Malaya* afg. Davao 27.1. til Singapore, Port Swettenham. — *Manchuria* ank. Rangoon 26.1., derefter Calcutta, Chit-tagong. — *Meonia* pass. Messina 28.1. til Genoa, Marseilles. — *Mombasa* ank. Los Angeles 27.1., derefter San Francisco, Seattle. — *Mongolia* ank. Genoa 28.1., derefter Alexandria, Aden. — *Morelia* afg. Genoa 28.1. til Aden, Penang. — *Nikobar* ank. Cebu 29.1., derefter Dumaguete. — *Panama* afg. Genoa 29.1. til Antwerpen, Rotterdam. — *Patagonia* ank. Hamburg 28.1., derefter Rotterdam, Marseilles. — *Selandia* afg. Hamburg 29.1. til Rotterdam, Genoa. — *Serampore* ank. Vancouver B.C. 27.1., derefter Victoria, Japan. — *Siam* ank. Port-de-Bouc 24.1. — *Sunnanbris* ank. Melbourne 7.1., derefter Sydney. — *Tranquebar* ank. San Francisco 27.1., derefter Port Tahsis, Vancouver.

PATENT-VEDEANKER

I god stand, 1132 kg, sælges.

Telf. Kongsvang 327.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/SSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kølvæbod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marlusone

Telefon Central 12057

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY

HYRE- & EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33

KØBENHAVN

Tlf. 16.861



WP KOMPRESSORER
i 25 Aar
i Skibsfartens Tjeneste

WILHELM POPPE & KIEL-PRIES
CMBH
CECR
1884

Agent for Danmark:

Dansk Ilt- & Brintfabrik, Scandiagade 29, København K.



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

ALF JARL THURØEST. KONGENSGADE 40
KØBENHAVN

Telefon Central 4390

Telegr.-Adr.: ALFJARL

Alt til elektrisk

SKIBSINSTALLATION

○

RADIO

○

VÆRKTØJ

Kabyskompuccer

for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW.

LEITH.

GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

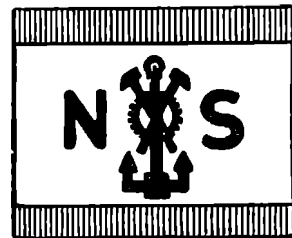
Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

Owners' & Captains' Code

Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG

Amallegade 33 - København K



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER

OG

REPARATIONER

Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



GASOLIE DIESELOLIE

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 • KØBENHAVN K. • C. 5021



JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13 770-15 779
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER

&

-MOTORER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikante af dampmaskiner, kedle og overhedere. — Spilledampturbiner. — Stirling vandrørskedle. 2 tørdokke og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT ^{A/s}

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELGR.-ADR.: »ANDRÉA'» RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 109, 408 & 618

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.601

TLGR. ADR.
SCHULTZ

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. »Hassager«

KØBENHAVN

HECKSHER & SØN'S EFTF.

GRUNDLACT 1797

KØBENHAVN

Telf.:

CENTRAL 13830
RIGS.: 165

Telegr.:

HECKSHERS
TELEX.: 2326

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Rigstelefon 2
Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: »Chartering Mariager«
Post-Adresse: »Cimbris« pr. Mariager

A. E. SØRENSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 6

FREDAG DEN 8. FEBRUAR 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

25 ÅRS JUBILÆUM

Direktør *Fr. Thomsen* fejrer i dag 25-års dagen for sin ansættelse som direktør for Frederikshavns Værft og Flydedok.

Direktør Thomsen blev uddannet på flådens ingeniørelvskole, hvorfra han udgik som skibssingeniør i 1909. Han fik derefter en grundig praktisk uddannelse ved værfter i ind- og udland, idet han fra 1909—16 var ansat som ingeniør ved Wilton's Eng. & Slipway i Rotterdam, Vulcan Werke i Stettin og Hamburg, Københavns Flydedok og Rødbyhavn Skibsværft, og fra 1916 var han overingeniør ved Naskov Skibsværft, indtil han i 1924 ansattes som direktør for Aalborg Skibsværft for i 1927 at blive adm. direktør for Frederikshavns Værft og Flydedok.

Direktør Thomsen mødte således med de bedste forudsætninger for at kunne lede dette værft, der under hans ledelse har bygget et stort antal skibe. Direktør Thomsen har haft en særlig interesse i at bygge specialskibe, og værftet har da også i løbet af de 25 år bygget et betydeligt antal af sådanne, hvoraf særligt skal nævnes skoleskibet *Georg Stage*, *Kronprinsessan Ingrid*, Frederikshavn—Göteborg-ruten, og verdens to største trawlere, begge bygget for fransk regning. For tiden bygger værftet den nye automobilfærge *Broen* til D.S.B. og har lige fået overdraget bygningen af en ny statsisbryder.

VALUTAKONTROLLEN

Kravet om en hurtig afskaffelse af den sidste rest af den nu urimelige valutakontrol med fragtbetalinger, nemlig for skibe under 500 br. tons, er i den sidste tid blevet rejst med stor kraft af vide erhvervskredse her i landet under henvisning til, at en fortsat opretholdelse af denne valutakontrol ikke mindst i udlandet kun kan opfattes og også bliver opfattet som et forsøg på den flagdiskriminering, som dansk skibsfart altid har vendt sig så skarpt imod.

Valutakontrollen med fragtbetalinger bibeholdtes for skibe under 500 br. tons, selv efter at handelsministeriet d. 19. oktober 1950 havde meddelt, at der ikke længere behøvedes tilladelse fra valutakontrollen med fragtbetalinger til befragning af skibe fra OEEC-landene. Dansk Dampskibsrederiforening protesterede straks overfor denne undtagelse under henvisning til, at man fandt den uheldig og egnet til at skabe tvivl i de øvrige OEEC-lande om Danmarks gode vilje til at gennemføre liberaliseringen på dette område. Foreningen påpegede i sin skrivelse til handelsministeriet, at de i Paris d. 3. maj 1950 vedtagne bestemmelser ikke gav adgang til at gøre undtagelser, og at undtagelsen allerede havde givet anledning til udenlandske formodninger om beskyttelseshensigter. OEEC-bestemmelserne ville være et virksomt middel til at modvirke de herskende tendenser til flagdiskriminering, altså også til gavn for Danmark, men vi burde selvsagt være blandt de første til helt og fuldt at overholde dem.

Dansk Dampskibsrederiforening fremhævede endvidere i skrivelsen sin positive interesse for småskibsfarten, men støtten til dette erhverv måtte kunne ydes på anden måde, f. eks. ved en revision af statsbanernes takster udfra almindelige rentabilitetshensyn.

Protesterne mod undtagelsesbestemmelsen blev imidlertid ikke taget til følge, men nu er, som nævnt, kravet om dens afskaffelse taget op påny, efter at det norske tidsskrift *Fraktemann*, der er organ for Fraktefartøynes Rederiforening, i en stort opsat artikel: *Dansk Diskriminasion af norsk Fraktefartøy*, har sat sagen på dagsordenen. Baggrunden for artiklen er, at den danske valutakontrol i november 1951 nægtede et norsk skib at sejle en last cement fra Mariager Fjord til Odense. Skibet var udlosset i Hobro og skulle derfra til Fredericia for at laste til Norge. Da mange danske småskibe er beskæftiget i norsk skibsfart, vakte den danske afvisning af det norske skib stor opsigt i Norge, og sagen gik via det norske udenrigsministerium til Norges Rederforbunds repræsentant i OEEC's søfartskomiteé i Paris, og efter henstilling fra ham vil, mener *Fraktemann* at vide, den danske regering overveje at opheve undtagelsesbestemmelsen for skibe under 500 br. tons.

Sagen har endvidere bevirket, at Dansk Dampskibsrederiforening atter har sendt handelsministeriet en protest mod opretholdelsen af undtagelsesbestemmelsen, hvori det bl. a. påpeges, hvor stor interesse det danske samfund har i, at den valutakilde, som skibsfartens fragtindsejling udgør, ikke tørres ud. Det gælder derfor om at bremse de truende tendenser til flagdiskriminering, som Danmark sammen med Norge og Sverige så ofte har protesteret imod, men vi må først og fremmest fejte for vor egen dør, hvis disse protester skal have vægl. Rederiforeningen understreger påny sin interesse for småskibsfarten, men udtaler, at en beskyttelse af denne gennem diskriminering vil skade det i det lange løb samtidig med, at den vil koste landet store beløb. Støtten til småskibsfarten bør ydes på andre måder, f. eks. gennem hjælp til nybygninger m. m. og ved en revision af statsbanernes takster.

Heller ikke den danske småskibsfart er interesseret i en politik, der går ud på i hvert fald at udelukke norske skibe fra fart på danske havne, og direktør Peter Grube, Rederiforeningen af 1895, har i anledning af episoden med afvisningen af det norske skib tilskrevet Fraktefartøynes Rederiforening således: »Med interesse har vi læst referatet fra Deres styremøde d. 28/11 og vil sætte pris på at få nærmere rede på den i referatet nævnte diskriminering af norske fartøjer fra dansk valutakontrols side. Fornylig fik vi fra et cementfirma oplyst, at vore valutamyndigheder vægrede sig ved at tillade, at en norsk båd sejlede cement fra Aalborg til København, og vi gjorde straks ophævelser og påpegede overfor vedkommende det urimelige i, at man generede vore norske naboer, som tillod vore skibe at kyste der. Det viste sig at være en misforståelse,

Forsikring skal man ha'.

(i **BALTICA**)

idet båden blev dirigeret hjemover, men hvis Deres medlemmer udsættes for vanskeligheder ved at få lov til at kyste her, bedes man sætte sig i forbindelse med os. We shall leave no stone unturned to assist our friends.»

Nu må man blot håbe på, at vedkommende myndigheder herhjemme ikke vil sidde det enstemmige krav fra skibsfarten, mæglerne og mange andre erhverv om en ophævelse af den skadelige undtagelsesbestemmelse overhørig ret længe fremover.

SØMANDSKIRKEN I HAMBORG

Den nye danske sømandskirke i Hamborg blev indviet d. 3. februar i overværelse af bl. a. biskop, dr. theol. *Fuglsang-Damgaard*, den danske generalkonsul *Henning Schrøder* og repræsentanter for de tyske myndigheder. Biskop *Fuglsang-Damgaard* talte og takkede bl. a. Hamborgs senat for den store hjælp, byen havde ydet ved bygningens rejsning.

DEN NYE ISBRYDER

Den nye isbryder, som skal bygges ved Frederikshavns Værft, vil få dieselelektrisk fremdrivning i modsætning til de ældre isbrydere, der er dampdrevne. Skibet vil iøvrigt få følgende hoveddimensioner: Længde o.a. 51 m, længde i vandlinien 45 m, bredde på spant 12 m, dybgående 5,5 m. Hovedmaskineriet skal bestå af tre 4-cyl. Frichs dieselmotorer, der hver udvikler 1200 bhk. ved 450 o/m., og som hver er koblet til sin generator. Skibet skal forsynes med en skrue agter og en i stævnen. Agterskruen drives af en elektromotor på ca. 1800 bhk., der får strøm fra to af diesellagregaterne, og stævnskruen af en elektromotor på ca. 900 bhk., der forsynes af det tredje aggregat.

DANSKE NYBYGNINGER

For tiden bygges et ikke helt ringe antal skibe for dansk regning ved udenlandske værfter. Således har Ø.K. to 10.000 tons lineskibe af P-klassen i ordre ved Deutsche Werft, mens Ove Skou har to 6800 tons motorskibe af *Benny Skous* type i ordre ved Howaldtswerke. Ved samme værft får Michael Jebsen, Aabenraa, bygget et 4000 tons motorskib. Endvidere bygges i Tyskland et 5500 tons motorskib til rederiet Jutlandia, mens Dansk-Fransk har motortankskibet *Grønland* på 16.500 tons under bygning i Hamburg. I Sverige er bestilt tre tankmotorskibe på omkring 16.000 tons, to ved Lindholmen til J. Lauritzen og eet ved Uddevallaværftet til rederiet Torm. Dampskibsselskabet Dannebrog har ved Sølvesborg værft en fragtdamper på 3500 tons d.w. under bygning.

DEN ARGENTINSKE HANDELSFLÅDE

Den argentinske handelsflåde bestod ved udgangen af 1951 af ialt 1.111.350 tons d.w., hvoraf 865.675 tons d.w. eller ca. 80 pct. af den samlede tonnage var statsejet. Af den samlede tonnage tegnede tankflåden sig for 457.407 tons d.w., hvoraf 101.063 tons d.w. er privatejet. Tallene omfatter kun skibe over 1000 br. tons.

CARLSBERG-BRYGGERIERNE

Af en årsberetning, som Carlsberg-bryggerierne fornylig har udsendt for regnskabsåret 1950—51 fremgår det, at året både produktionsmæssigt og salgsmæssigt har været det største i bryggeriernes 104-årige historie. Salget af øl og mineralvande androg ca. 455 mill. flasker. Der er solgt ca. 18½ mill. flasker øl og ca. ¼ million flasker mineralvand mere end året forud. Af det samlede ølsalg har Carlsbergs eksport en andel på 164.217 hl mod 109.607 hl året forud, en stigning på over 54.000 hl

eller 50 pct. mere end året forud. Det er det største eksportsalg, Carlsberg nogensinde har opnået, og bryggeriet har derigennem hjembragt fremmed valuta til et beløb af 25 mill. kroner.

NY »FLYING ENTERPRISE«

Skibsreder *J. Isbrandtsen*, New York, har gennem det amerikanske mæglerfirma *Jacq. Pierot Jr. & Sons, Inc.* købt det 10.660 tons d.w. dampskib *Noonday*, bygget 1944 ved North Carolina Shipbuilding Co., Wilmington, N.C. som erstatning for det forliste *Flying Enterprise*. S.s. *Noonday* er forsynet med dampturbinemaskineri på 6600 ahk. og tilhørte oprindeligt *The Waterman Steamship Corporation*, Mobile.

SKIBSSALGSMARKEDET

Firmaet *Otto Danielsen* skriver i sin januarrapport, at denne måned trods det faldende fragtmarked og stigende tonnagepriser har været usædvanlig livlig med hensyn til køb og salg af skibe, og interessen for køb af tonnage synes at være usvækket. Der er dog ikke tvivl om, skriver firmaet, at vi i denne omgang har passeret højden af tonnagepriserne, og at den nærmeste fremtid vil vise lavere skibspriser. Denne vending i situationen er indtrådt noget tidligere end beregnet, og det må tilføjes, at nyere og moderne tonnage foreløbig synes uberørt af prisfaldet. Af de i rapporten nævnte salg kan nævnes: en *m.t. nybygning*, 19.000 tons d.w., pris blg. fr. 166.145.000, en *m.s. nybygning*, 5500 tons d.w., pris DM. 5.750.000, en *m.s. nybygning*, 3400 tons d.w., pris £300.000, s.s. *Dilga*, 5600 tons d.w., pris £75.000, s.s. *Cherry Lady*, 5600 tons d.w., pris £130.000, s.s. *Strib*, 2200 tons d.w., pris kr. 1.936.000, og en *ms. nybygning*, 500 tons d.w., pris hl. gld. 500.000. Endvidere er en *m.t. nybygning*, 16.500 tons d.w., solgt for U.S. \$2.900.000, og *m.t. Gignac*, 1095 tons d.w., for £14.000, begge mod besigtigelse.

KULIMPORTEN

Den danske 1951-import af kul er nu gjort op til 4,5 mill. tons eller 500.000 tons mere end året før. Af koks er derimod kun indført 1,1 mill. tons — lidt over halvt så meget som i 1950.

Udsigterne for 1952 tegner foreløbig mørke, skriver Erhvervenes Oplysningsråd. I handelsaftalen med Vesttyskland er der fastsat en leverance af 920.000 tons koks samt 81.000 tons kul, ligesom England under forhandlingerne i december har stillet 950.000 tons kul og 150.000 tons koks i udsigt. Endvidere bliver der i januar kvartal tale om USA-partier på 600—650.000 tons kul.

Den mængde, der indtil nu kan regnes med, er altså kul i en størrelsesorden på knap 1,7 mill. tons samt lige ved 1,1 mill. tons koks; dette sidste tal ligger, som man ser, på linie med 1951-importen, som ganske vist var alt for lille; hvad kullene angår, når man måske nogenlunde op på halvdelen af mængden i fjor, fordi England udover de 950.000 tons har lovet — som tilfældet også var sidste år — leverance af sekundære kvaliteter til bl. a. el-værkerne.

Det store »hul« i forsyningerne skyldes, at handelsforhandlingerne med Polen er brudt sammen; fra dette land kom i fjor godt 1,7 mill. tons kul.

Imidlertid undersøger regeringen i øjeblikket, om der er basis for at genoptage drøftelserne vedrørende en ny dansk-polsk handelsaftale. Og ender bestræbelserne uden resultat, kan der på den anden side ventes tilsagn om USA-kul også i de kommende tre kvartaler.

Problemet om en mere retfærdig europæisk kul-allocation har i den senere tid været genstand for

UGENS FRAGTBERETNING

Efterspørgslen på de oversøiske markeder har været noget treven i den forløbne uge, og ratetendensen for den fri tonnage synes at tendere nedefter. I transatlantisk trade er der sluttet yderligere tonnager for kul fra Hampton Roads til forskellige europæiske destinationer til NSA-raterne. På sterlingbasis noteres 90/- for kul fra Hampton Roads til Sverige og 80/- til Danmark, den sidste rate svarer til NSA-raten til Danmark, d. v. s. \$11.30. Korn fra Northern Range er sluttet til \$15 til Marseille og fra Halifax til Cork eller Dublin til 24/6d. pr. qr., korn Halifax eller St. John NB. til Haifa sluttedes til \$19.50 for bulklast og \$21.50 for sækkelast. Korn fra St. Lawrence til Vestitalien sluttedes for 2 rejser til \$14. Props fra Halifax eller St. John NB. til U.K. sluttede flere både til 500/- pr. favn. Af anden forretning fra Northern Range kan nævnes mange både med kul til Sydamerika til rater omkring \$17, basis Buenos Aires, og til rater omkring \$18.75 til Japan. Efterspørgslen fra Vestindien er begrænset. Sukker Cuba/Antwerpen eller Rotterdam indikerer \$19 for marts lastning. Fra Golfen er sluttet korn til Vestitalien til \$15.75, til Haifa til \$20.50 med fri losning, til Antwerpen til \$14.85 og til Finland til 160/-. Sulphur fra Galveston til UK. er sidst sluttet til 117/6d. Korn fra Golfen til Indien sluttedes til \$24.75 basis losning østkysten med option vestkysten til \$27.75. Soyabønner fra Golfen til Formosa sluttedes til \$25.50, fri losning.

River Plate markedet er stadig roligt, og slutningernes antal er kun få. Fra n.a. San Lorenzo til UK. sluttedes basis 58 cbft. til 90/- med option losning Cont. Antwerpen/Hamburg Range til 87/6d.

Fra vestkysten af Sydamerika er efterspørgslen stadig minimal. Salpeterbefragterne er åbne for tonnager på timecharterbasis med tilbagelevering Middelhavet, og der noteres enkelte blandede malmlaster fra Chile/Peru til USNH. Fra Nordpacific er efterspørgslen stadig god, og raterne ligger fast for tidlige positioner. Lumber til UK. er sluttet til 720/- pr. std. fio., og for lumber og stykgods på dødvægtsbasis indikeres 190/- på sædvanlig fio. betin-

gelser. Korn er sluttet British Columbia/UK. til 170/- for marts og 167/6d. for april lastning. Endvidere kan nævnes: lumber Nordpacific/Sydaustralien til \$290.000 lumpsum fio. for Liberty, og en båd af samme størrelse sluttedes for stålrør og andet stykgods fra Nordpacific til den persiske bugt til \$305.000 lumpsum fio.

Fra Nordkina sluttedes 9000 tonner for blandet kornlast til 190/- basis Antwerpen eller Rotterdam, Hamburg til 195/- og UK. til 197/6d. Fra Indien meldes adskillige både sluttede for kul fra Calcutta, således til Hongkong til 115/-, til Japan til samme rate, til Colombo betalt 80/- og til Karachi 75/-. Ilmenite fra Vizagapatam til Northern Range sluttedes til \$12.50, og malm fra Marinagoa til Japan sluttede 7500 tonner til 105/-.

Fra Australien meldes kun om en enkelt afslutning, nemlig en båd på 3500 ts. for byg i sække fra Sydaustralien eller Victoria til UK. til 152/6d., men efterspørgslen synes at være noget bedre, og Londonmæglere antyder, at *Ministry of Food* vil betale 145/- for bulkhvede ex-silo fra full range Australien til UK. for februar og fremefter.

Sydafrikanske kul er stadig sparsomme. Durban eller Lourenco Marques til Karachi er sluttet til 62/6d., til Takoradi er betalt 60/-, og malm fra Durban til WCUK. sluttedes til 88/9d. Salt fra Aden tog 3—4 både til Japan til 105/-.

Korn fra Sortehavet til UK. sluttedes sidst til 105/-, hvilket var en lille stigning. Nedgangen i raterne for de hjemgående forretninger fra Middelhavet synes nu at være stoppet. Der har ganske vist ikke været mange afslutninger, men sidste uges rateniveau blev opretholdt.

I vore nære farvande er der ikke mange opmuntrende momenter. Der er kun få kulladninger fra UK. til Danmark, og raten for de enkelte forretninger, der er gjort, er dalet yderligere. Både på omkring 2500 ts. meldes sluttet til rater omkring 20/-. De få trælaste, der er sluttet fra Østersøen til UK., er gjort til uændrede rater.

forhandlinger i Paris. Indtil nu er der imidlertid ikke opnået noget resultat, og for januar kvartal har man derfor ikke kunnet vedtage nogen fordelingsplan. Den europæiske Marshall-organisation OEEC prøver nu på at løse knuden.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsregisteret

Et interessentskab, bestående af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København, er ejer af nybygget m.s. (tankskib) *Ebba Mærsk* af København, OYFR, brutto- og nettotonnage henholdsvis 10,623 og 6344 tons.

Det forenede Buggerselskab A/S, København, er ejer af m.s. *Fri* af København, OYEV, brutto- og nettotonnage henholdsvis 279 og 194 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Slesvig* af København, OYYG, er nu henholdsvis 3185 og 1748 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Concordia* af København, OZMU, er nu henholdsvis 2859 og 1563 tons.

Fra svenske værfter

Sætning. Den 15. januar søsatte ved Øresundsvarvel, Landskrona, et ca. 6400 tons d.w. lastmotorskib *Othem* under bygning til Rederiaktiebolaget Volo, Slite. Hovedmaskineriet skal bestå af en Götaverken, 2-takts, 7-cyl. dieselmotor 3900 chk. Farten skal være 14½ knob.

Götaverken har i Belgien bestilt en ny flydedok, der med sine 28.000 tons løfteevne bliver den største i Norden og den 5-største i verden. Dokken skal være 217,7 m lang med en udvendig bredde på 40,5 m og en indvendig bredde på 30,5 m. Største vanddybde over blokken bliver

9 m og dybgående ved største nedsænkning 16,2 m. Dokken skal afleveres om ca. 18 måneder.

Ny tysk rute

Hamburg-Amerika Linien og Norddeutsche Lloyd agter at starte en ekspreslastrute på Nordatlanten i februar i år. Ruten skal gå fra Hamburg og Bremen til New York, Baltimore, Norfolk og eventuelt Philadelphia. De skibe, der skal indsættes på den nye rute, er de nye tyske 7800 tons d.w. lastmotorskibe *Odenwald* og *Spreewald* og de to nye 6700 tons d.w. turbineskibe *Traunstein* og *Adolf Vinnen*.

PERSONALIA

Ordensdekorationer

Under 28. januar 1952 er det allernådigst tilladt efternævnte at anlægge og bære udenlandske dekorationer som følger:

Den amerikanske Sejrmédaille: Skibsfører *H. C. Roder*, København, R. af D.

Den britiske dekoration »1935—45 Star«: Skibsfører *O. Dahl*, København, fhv. skibsfører *H. P. Haure-Petersen*, København, og skibsfører *S. H. C. Kolls*, København.

Den britiske dekoration »Atlantic Star«: Skibsfører *O. Dahl*, København, fhv. skibsfører *H. P. Haure-Petersen*, København, og skibsfører *S. H. C. Kolls*, København.

Den britiske dekoration »Africa Star«: Skibsfører *S. H. C. Kolls*, København.

De britiske dekorationer »Burma Star« med spænde, »Pacific« og »Italy Star«: Fhv. skibsfører *H. P. Haure-Petersen*, København.

Den britiske krigsmédaille: Skibsfører *O. Dahl*, København, fhv. skibsfører *H. P. Haure-Petersen*, København, og skibsfører *S. H. C. Kolls*, København.

90 år

Tidligere fører i dampskibsselskabet »Dannebrog«, kaptajn P. Winckler, fylder den 10. februar 90 år. Kaptajn Winckler har sin bopæl i København.

60 år

Fører i De Danske Statsbaner, kaptajn S. Bering Hansen, kan den 15. februar fejre sin 60 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i Korsør.

VALUTAKURSER pr. 5. februar 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04¼, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 49.50 (ikke varebetalinger), Cairo 19.93, Capetown 19.45, Frankfurt a/Main 164.70, Helsingfors 3.01½, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo 375.00 (ikke varebetalinger), Montreal 6.90¼, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98¼, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv 19.45, Tokio 1.95, Warszawa 175.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 5. februar 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk ank. Newport 2.2. — *Hans Mærsk* ank. Antwerpen 2.2. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. St. John NB. 9.2. — *Betty Mærsk* forv. ank. Dublin 10.2. — *Lica Mærsk* ank. Ridham (London) 29.1. — *Marit Mærsk* forv. afg. Fowey 7.2. — *Robert Mærsk* forv. afg. Rotterdam 4.2. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 5.2. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Halifax 12.2. — *Else Mærsk* afg. Colombo 2.2. til Bombay. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Yokohama 4.2. — *Agnete Mærsk* afg. Karachi 31.1. til Cochín. — *Mathilde Mærsk* afg. Nagoya 1.2. til Manila. — *Emilie Mærsk* afg. Rotterdam 3.2. — *Herta Mærsk* forv. afg. Bangkok 5.2. — *Jessie Mærsk* forv. afg. New York 4.2. til Philadelphia. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Freemantle 18.2. — *Arnold Mærsk* afg. Los Angeles 29.1. til Yokohama. — *Cornelius Mærsk* afg. Penang 1.2. til Medan. — *Oluף Mærsk* afg. Halifax 1.2. til Baltimore. — *Leise Mærsk* afg. Yokohama 23.1. til San Francisco. — *Sally Mærsk* afg. New York 1.2. til Norfolk. — *Chastine Mærsk* afg. Massawa 1.2. til Suez. — *Gertrude Mærsk* afg. Wakamatsu 1.2. til Saigon. — *Leza Mærsk* forv. afg. New York 5.2. — *Hulda Mærsk* afg. Saigon 3.2. til Bangkok. — *Laura Mærsk* forv. ank. Baltimore 4.2. — *Grete Mærsk* ank. Nagoya 2.2. — *Trein Mærsk* afg. Cebu 28.1. til Kobe. — *Anna Mærsk* afg. Mambaguid 30.1. til San Francisco. — *Peter Mærsk* afg. San Francisco 18.1. til Manila. — *Olga Mærsk* ank. Manila 31.1. — *Nicoline Mærsk* pass. Panama 26.1. til San Francisco. — *Jeppesen Mærsk* afg. Bangkok 31.1. til Philippine Islands. — *Kate Mærsk* ank. Le Havre 4.2. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 31.1. til Tencriffe. — *Aase Mærsk* ank. Le Havre 4.2. — *Rosa Mærsk* afg. New York 2.2. til Houston. — *Nelly Mærsk* ank. Santos 3.2. — *Emma Mærsk* afg. Palermo 20.1. til Mena al Ahmadi. — *Charlotte Mærsk* afg. Alexandria 3.2. til Curaçao. — *Brigit Mærsk* afg. Cape Town 27.1. til Mena al Ahmadi. — *Inge Mærsk* afg. Dunkirk 25.1. til Bahrein f. o. — *Caroline Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.1. til Landsend f. o. — *Katrine Mærsk* afg. Umm Said 13.1. til London. — *Henning Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 17.1. til Port de Bouc. — *Marie Mærsk* afg. Tripoli 29.1. til Harburg. — *Eleonora Mærsk* afg. Dunkirk 29.1. til Bahrein f. o. — *Valkyrien Mærsk* ank. Texas City 30.1. — *Mette Mærsk* ank. Falmouth 3.2. — *Jane Mærsk* afg. Swansea 26.1. til Ras Tanura. — *Elisabeth Mærsk* afg. Swansea 2.2. til Palermo. — *Ebba Mærsk* afg. Kuwait 30.1. til Dunkirk. — *Anglo Mærsk* afg. Harburg 17.1. til Curaçao. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 16.1. til Rotterdam.

Danla

Cyril afg. Kbhvn. 1.2. til Digby via Ardrossan. — *Danfjord* forv. ank. Istanbul 7.2. — *Danholm* pos. 5.2. 38.03 syd, 46.20 vest p. v. t. Sverige. — *Tovelil* afg. Rotterdam 6.2. til Sfax.

Dannebrog

Aggersborg afg. Antwerpen 25.1. til La Guayra. — *Brattingsborg* ank. Helsingør 31.1. for dok. — *Christiansborg*

afg. Ras Tanura 29.1. til Fawley. — *Ellensborg* ank. Swansea 27.1. derefter Barry. — *Flynderborg* afg. Puerto Sucre 2.2. til Houston. — *Frederiksborg* ank. Swansea 11.1. for dok. — *Lilleborg* ank. Swansea 27.1., derfra til Barry. — *Nordborg* ank. Herøen 31.1., derfra til Bilbao. — *Skodsborg* pass. Ushant 4.2. til London. — *Spigerborg* pass. Malta 2.2. til Haifa. — *Taarnborg* ank. Belfast 31.1., derfra til Casablanca. — *Uranienborg* afg. Takoradi 3.2. til Boulogne via Dakar. — *Ørneborg* afg. Vigo 3.2. til Nordspatien.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. ank. Dakar 9.2. — *Bornholm* forv. ank. Freetown 8.2. — *Bretagne* ank. Guantanamo 31.1. — *Holland* ank. Loanda 31.1. — *Irania* pass. Gibraltar 5.2. p. v. t. Hamburg. — *Irland* afg. Port Apierre 31.1. til Landsend f. o. — *Normandiet* ank. New Orleans 3.2. — *Shetland* afg. Beaumont, Texas 4.2. til Napoli. — *Slesvig* pass. Gibraltar 5.2. p. v. t. Suez, Singapore.

D.D.P.A.

Christian Holm afg. Aalborg 4.2. til Caripito og Brighton. — *Esso København* forv. ank. Aruba 12.2., derefter Nyborg og Esbjerg. — *Esso Nyborg* forv. afg. Leghorn 7.2. til Nyborg. — *Dania* forv. ank. Hamburg 8.2., derefter Esbjerg og Port Jerome.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 11.2. — *Concordia* forv. udl. Kbhvn. 9.2. — *Dania* forv. afg. Gdansk 10.2. til Bordeaux. — *Hafnia* forv. ank. Bristol kanalen 11.2. — *Scandia* forv. ank. St. Malo 10.2.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Wear 3.2. — *Th. Adler Svanholm* ank. Reykjavik 3.2. — *Wm. Th. Malling* Kbhvn., dok.

D.F.D.S.

Alexandra afg. Grimsby 5.2. til Esbjerg, Grimsby. — *Argentina* ank. New Orleans 31.1., derfra forv. 5.2. til Kbhvn. — *Arizona* afg. Kbhvn. 26.1. til Montevideo/Buenos Aires. — *Arkansas* afg. Istanbul 31.1. til Sines, Antwerpen, Danmark. — *Bastholm* ank. Mersin 30.1., derfra til Izmir, Istanbul, Alexandria, Danmark. — *Bergenhus* ank. Hull 4.2., derfra forv. 8.2. til Kbhvn. — *Birkholm* ventes afg. Madeira 6.2. til Kbhvn. — *Bolivia* ank. Baltimore 2.2., derfra forv. 5.2. til Port Arthur/Galveston o. v. — *Brasilien* afg. Dunkirk 31.1. til Tanger, Middelhavet. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 1.2., herfra ca. 8.-9.2. til Oxelösund, U.K. — *Bygholm* afg. Oran 30.1. til Dunkirk, Antwerpen, Aalborg, Kbhvn. — *California* afg. Buenos Aires ca. 9.2. til Santos/Rio de Janeiro/Ilheus/evt. Bahia-Danmark. — *Colombia* afg. Kbhvn. 26.1. til Baltimore/Norfolk/New York. — *Diana* afg. Aarhus 2.2. til Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 6.2. til Trangisvaag/Vaag/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* ank. Kbhvn. 1.2., herfra forv. 7.2. til Nakskov, Middelhavet. — *Florida* afg. New York 29.1. til Kbhvn. o. v. — *Halfdan* afg. Korsør 4.2. til Kbhvn., Antwerpen, Danmark. — *Harald* afg. Huelva 31.1. til Rotterdam. — *Hebe* ank. Newcastle 5.2., derfra forv. 7.2. til Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. 2.2. til Dunkirk, Havre, Newport o. v. — *Hjortholm* afg. Hamburg 31.1. til Lissabon, Middelhavet. — *Ivar* afg. Assens 5.2. til Huelva, Rotterdam. — *Katholm* afg. Manchester 30.1. til Kbhvn., Aarhus, Randers, Aalborg. — *Kentucky* afg. Huelva 1.2. til Rotterdam. — *Klintholm* afg. Rotterdam 4.2. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Knud* ank. Gdynia 3.2., afg. ca. 7.2. til Caen. — *Lemnos* ank. Kbhvn. 4.2., herfra forv. 9.2. til Aarhus, Kbhvn., Antwerpen, Middelhavet. — *Louisiana* ank. Buenos Aires 1.2. — *Maine* ank. Izmir 3.2., derfra til Istanbul, Haifa/Tel Aviv, Danmark. — *Margrethe* afg. Kbhvn. forv. 6.2. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Marocco* ank. London 4.2., derfra 5.2. til Esbjerg. — *Melos* ank. Oran 4.2., derfra ca. 5.2. til Algier, Tunis, Marsille o. v. — *Neuada* ank. Paranagua 4.2., derfra til Sao Francisco do Sul-Buenos Aires. — *Oregon* ank. Buenos Aires 3.2. — *Paraguay* ank. Kbhvn. 1.2., herfra forv. 8.2. til U.S.A. — *Rhodos* ank. Genoa 3.2., derfra forv. 7.2. til Livorno, Neapel, Catania o. v. — *Rota* ank. Kbhvn. 4.2., herfra forv. 7.2. til Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Samos* ank. Malaga 5.2., derfra forv. 5.2. til Huelva, Lissabon, Leixoes, Kbhvn. — *Skjold* ank. Kbhvn. 3.2., afg. ca. 8.2. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Svanholm* afg. Liverpool 2.2. til Havre, Kbhvn., Horsens, Odense. — *Texas* ank. Alexandria 29.1., derfra forv. 5.2. til Danmark. — *Tomsk* afg.



**BENDIX
EKKOLOD**
— det bedste
SCANIX CORP.
Vesterport 235 . København V.
Telf. Palæ 6195-96

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Vinkes
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Antwerpen 2.2. til Aarhus, Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Leith 5.2., derfra forv. 7.2. til Kbhvn. — *Tula* afg. Hamborg 4.2. til Antwerpen, Kbhvn. — *Tunis* afg. Aalborg 3.2. til London, Kbhvn. — *Uffe* afg. Leith 1.2. til Manchester, Kbhvn., Aarhus. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 30.1. til New York o. v. — *Venezuela* afg. Nakskov ca. 8.2. til Kotka/evt. Aalborg/Kbhvn.-Sydamerika. — *Virginia* ank. Buenos Aires 4.2.

Grønlandsdepartementet

Umanak ank. Julianehåb 29.1.

Heimdal

Axel Carl ank. Mobile 2.2. — *Hans P. Carl* afg. Theve-nard 30.1. — *Poul Carl* ank. Sydney 31.1.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Nr. Sundby 7.2. — *Jens Toft* afg. Liverpool 26.1. til Patras. — *Karen Toft* ank. Nr. Sundby 3.2.

Kongssund

Kongshavn pass. Gibraltar 3.2. p. v. t. Emden.

J. Lauritzen

African Reefer ventes afg. Santos 7.-8.2. til Buenos Aires. — *Argentinean Reefer* ank. Buenos Aires 2.2., derefter Rio de Janeiro. — *Bella Dan* ventes afg. Valparaiso 8.2., sydg. — *Egyptian Reefer* forv. afg. Santos 5.2. til Buenos Aires. — *Gerda Dan* ventes til Tocopilla 9.2., nordg. — *Indian Reefer* ventes til Liverpool 8.2., derefter Cardiff. — *Jelva Dan* afg. Fredrikshavn 4.2. til Kaskö. — *Jutta Dan* forv. ank. Kotka 5.2., derefter Calais. — *Kamma Dan* ventes pass. Panamakanalen 8.2., nordg. — *Katja Dan* forv. afg. Helsingfors 5.2. til Kotka. — *Laila Dan* forv. afg. Kotka 5.2. til St. Louis du Rhone. — *Laura Dan* ventes afg. Spanien 5.2. til Rouen. — *Leena Dan* ventes pass. Panamakanalen 7.2., nordg. — *Lilian Dan* ank. Helsingfors 2.2., derefter Kotka. — *Linda Dan* forv. afg. Cardiff 5.2. til Bordeaux. — *Lotta Dan* ank. Brest 2.2., derefter Bordeaux/Syd-Finland. — *Maria Dan* ank. Valencia 4.2., derefter England. — *Marna Dan* forv. afg. Norfolk 5.2. til New York. — *Nerma Dan* pass. Suezkanalen 5.2., nordg. — *Ninna Dan* ventes til Calais 6.2., derefter Amsterdam. — *Paula Dan* ventes afg. New York 6.2. til Chile. — *Randa Dan* ventes afg. Kaskö 6.-7.2. til Cardiff. — *Selma Dan* afg. Kotka 4.2. til Bristol. — *Silja Dan* ventes til Casablanca 6.2., derefter Mäntyluoto. — *Stina Dan* afg. Kbhvn. 4.2. til Ellesmere Port. — *Tessa Dan* ventes til Tocopilla 8.2., sydg. — *Ulla Dan* ventes afg. Spanien 7.2. til London. — *Vilma Dan* ventes til Callao 7.2., sydg.

Motortramp

Stensby afg. Fremantle 30.1. til Europa via British Columbia. — *Tureby* forv. afg. Singapore 5.2. til Nauru og Ocean Islands, derefter Vestaustralien. — *Vedby* laster i British Columbia til Europa.

Myren

Asbjørn forv. ank. Mersey 9.2. — *Astrid* ank. Svendborg 3.2. — *Birte* afg. Ardrossan 29.1. til Djidjelli, Antwerpen. — *Chr. Sass* forv. afg. England 7.2. til St. John, N.B. — *Clara* ank. Bayonne 28.1., derefter Bordeaux, Belfast.

Norden

Norden afg. Cristobal 31.1. til Hull. — *Nordfarer* ank. Adelaide 29.1. — *Nordhval* pass. Dakar 1.2. p. v. t. Adelaide via Cape. — *Nordkap* afg. Dakar 30.1. til Melbourne. — *Nordkyn* afg. Moji 19.1. til Vancouver f. o. — *Nordpol* afg. Espiritu Santo 10.1. til Djibuti. — *Nordvest* ank. Melbourne 29.1., derefter Sydney.

Orient

Astoria pass. Cape 26.1. p. v. t. Australien. — *Westralia* afg. Antwerpen 3.2. til Nordamerika.

Progress

Valborg Nielsen afg. Antwerpen 4.2. — *Elisabeth Nielsen* afg. Dakar 4.2. — *Marianne* ank. Yarmouth 2.2. — *Else Nielsen* ant. ank. New Orleans 20.1. — *Lily Nielsen* pass. Gibraltar 4.2. — *Henry Tegner* vent. ank. Methil 6.2. — *Ellen Nielsen* afg. Cartagena 3.2. — *Hugo Nielsen* afg. Rotterdam 5.2. — *Margrete* ank. Goole 1.2. — *Karen* afg. Sfax 28.1. — *Marx* ank. Rostock 3.2. — *Sophie* ank. Stavanger 3.2. — *Thyra* ank. Bilbao 3.2. — *Fylla* afg. Bergen 5.2. — *Polly* ank. Antwerpen 5.2.

L. R. Schmith & Co.

Jane Laung afg. Rieme 29.1. til Hamplon Roads. — *Lena Schmith* afg. London 2.2. til Setubal. — *London* forv. afg.



Göteborg 7.2. til St. John N.B. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* afg. Kbhvn. 5.2. til St. John N.B.

Torm

Herdis Torm ank. Lebu 2.2. — *Olga Torm* ank. Molendo 2.2. — *Gerd Torm* afg. Santos 3.2. — *Tekla Torm* afg. New York 1.2. — *Agnete Torm* afg. New York 25.1. — *Kirsten Torm* afg. Rio de Janeiro 20.1. — *Gertrud Torm* ank. Gocek 2.2. — *Ragnhild Torm* ank. Haifa 22.1. — *Helvig Torm* afg. Buenos Aires 4.2. — *Thyra Torm* ank. London 5.2. — *Gyda Torm* ank. Liverpool 4.2. — *Anne Torm* afg. Stettin 3.2. — *Hilde Torm* afg. Oran 26.1. — *Gudrun Torm* ank. Tyne 3.2. — *Alice Torm* afg. Newcastle o/Tyne 2.2. — *Gunhild Torm* afg. Methil 3.2.

Vendila

E. M. Dalgas rep. i Kbhvn. — *Otto Petersen* rep. i Nakskov. — *P. N. Damm* afg. Casablanca 3.2. til Storbritannien.

Ø.K.

Annam ank. Sydney 27.1., derefter Vancouver, Puget Sound. — *Asia* afg. Marseilles 2.2. til Antwerpen, Rotterdam. — *Bintang* afg. Bangkok 1.2. til Japan. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* ank. Bangkok 21.1., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Fionia* ank. Middlesbrough 2.2., derefter Antwerpen, Rotterdam. — *India* ank. Port Swettenham 2.2., derefter Singapore, Bangkok. — *Java* pass. Ushant 4.2. til Suez, Aden. — *Kambodia* afg. Hongkong 31.1. til Kobe, Yokohama. — *Kina* afg. Moji 3.2. til Hongkong, Manila. — *Korea* ank. Melbourne 23.1., derefter Aden, Port Said. — *Lalandia* afg. Penang 4.2. til Colombo, Aden. — *Magdala* ank. Calcutta 1.2., derefter Madras, Colombo. — *Malacca* ank. Sydney 27.1., derefter Townsville, Melbourne. — *Malaya* afg. Singapore 3.2. til Port Swettenham, Penang. — *Manchuria* ank. Calcutta 3.2., derefter Chalna. — *Meonia* pass. Gibraltar 4.2. til London, Rotterdam. — *Mombasa* afg. San Francisco 3.2. til Seattle, Everett. — *Mongolia* ank. Alexandria 4.2., derefter Aden, Karachi. — *Morcia* pass. Suez 2.2. til Aden, Penang. — *Nikobar* afg. Dumaguete 31.1. til Los Angeles, San Francisco. — *Panama* ank. Antwerpen 4.2., derefter Rotterdam, Hamborg. — *Patagonia* pass. Ushant 4.2. til Marseilles, Genoa. — *Selandia* pass. Ushant 4.2. til Genoa, Port Said. — *Serampore* ank. Victoria 2.2., derefter Japan, Hongkong. — *Siam* ank. Port Said 4.1., derefter Bahrein f. o. — *Sunnanbris* ank. Sydney 1.2. — *Tranquebar* afg. San Francisco 2.2. til Port Tahsis, Vancouver.

Ballastjern — 35 tons, sælges.

JERNLAGERET

Knudritsgade 5-7, Aarhus

Telefon 8377 . Privat Kongsvang 327

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktor F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN


Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 93, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

For passage gennem

KIEL KANAL ^{telegrafer} til SARTORI - KIEL

Telefoner: Kiel 5445-48 for **SARTORI & BERGER - KIEL** Fjernskriver: Kiel-Holt. 029832
 Holtenau 36002/3 KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG Br-Koog 021298
 Br-Koog 396-7 Skibsmæglere og Redere — Havarilagenter — Bunkerkul og Olive

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
 Kalvebod Brygge 4
 København



Telegr.-adr. »Marlusone Telefon Central 12057

SKULD
Stiftet: 1897
 PROTECTION & INDEMNITY
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
 KØBENHAVN Tlf. 16.861

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S
 KØBENHAVN, Ø.

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

KØBENHAVN K Telegramadr.: MONTANAKUL
 Telefon 9246

*Danmarks
 første
 PILSNER..*



TUBORG Pilsner

**AARHUS
 STEVEDORE COMPAGNI**
 Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
 Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD
 Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET
PACIFIC A/S
 AMALIEGADE 33
 Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«
L. R. SCHMITH & CO.
 Korresponderende redere

Købyskomfurer
 for kul, olie og elektricitet
 Forfang forslag med tilbud
BRØNUMS MASKINFABRIK
 AKTIESELSKAB
 KØBENHAVN 8
 Telf.: SU 3001

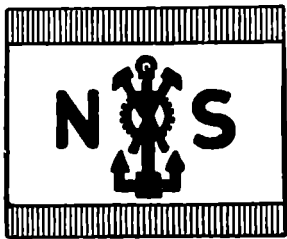
NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/S** SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD
 FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
 2 PONTONDOKKER à 1100 TS. LØFTEEVNE
 BYGGEDEKKE OP TIL 450 FOD. Rigstelefon: 909

Telegramadr.: YARD

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

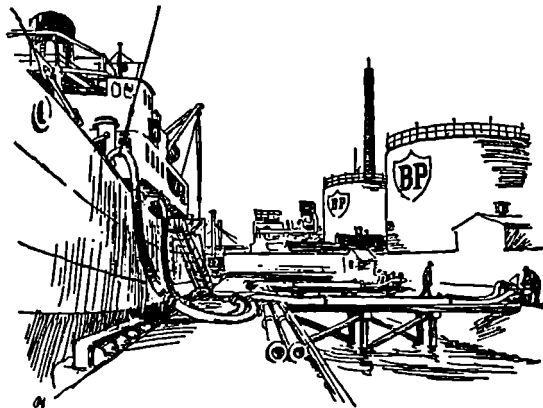


NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

De kan få dem overalt

PÅ HAVET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 770-15 770
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 7

FREDAG DEN 15. FEBRUAR 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

NAVIGATØRUDDANNELSEN

Søfartskommissionens betænkning vedrørende navigatøruddannelsen er nu færdigudarbejdet og ventes offentliggjort hurtigt. Det mest opsigtsvækkende i betænkningen er utvivlsomt forslaget om at afskaffe kravet om mindst et års sejlads med sejl-skibe for at få næringsbevis som styrmand eller skibsfører, et krav som udviklingen efterhånden havde gjort det umuligt at honorere, og som der også gang på gang har måttet dispenseres fra. Danmark var næsten ene blandt de betydende søfartsnationer om at opretholde dette krav om sejl-skibsuddannelse, og det er kun naturligt, at det nu bortfalder.

Knappt så naturligt er derimod måske kommissionsbetænkningens forslag om, at styrmandseleverne for fremtiden skal have fire måneders sejlads med skoleskibet *Danmark* under deres elevtid på navigationsskolerne, og dette forslag har da også kaldt en lang række protester frem fra sagkyndig side. Ingen underkender det overordentlig værdifulde ved skoleskibsuddannelsen, men fremhæver, og sikkert med rette, at en sådan uddannelse bør foregå på et tidligt trin af sømandsuddannelsen og ikke i den mere modne alder, styrmandseleverne dog som regel har nået, en alder, hvor det at skulle undergives den så nødvendige skoleskibsdisciplin, af de pågældende kan føles som en meningsløs tvang. Formålet med den foreslåede skoleskibssejlads: at bibringe eleverne praktisk kendskab til de moderne navigationsmidler, må, mener mange, kunne nås på kortere togter med mindre skibe i de danske farvande. Det vil, hævdes det, både være billigere for staten og mere tilfredsstillende for eleverne i alle retninger, såvel menneskelige som faglige.

Man må håbe, at disse sagligt underbyggede protester må blive bragt med ind i debatten, når rigsdagen, formodentlig allerede i denne samling, får forelagt kommissionsbetænkningen.

H.M.S. ÆGIR

Marinens nye ubådsmotherskib *Ægir* ex tysk *MTanga* er på sit første togt under dansk flag blevet »adopteret« af Aarhus forleden dag. H.M.S. *Ægir*, der er på 2500 tons og dermed tonnagemæssigt set flådens største skib, har gennemgået en indgribende ombygning på Orlogsværftet, før det d. 1. februar stod ud på sit togt med to af de tre ubåde, flåden i øjeblikket råder over.

M.S. MARTIN S.

Den 15. ds. afleverer Nobiskrug værftet i Rendsborg det 499 br. tons motorskib *Martin S.* til rederiet A. E. Sørensen, Svendborg. Skibet er en åben shelterdecker på 67.000 cbft. Farten er 12 knob. M.s. *Martin S.* er det første af fem nogenlunde lige store skibe, som dette værft bygger for dansk regering. To af disse skibe m.s. *Martin S.* og m.s. *Hanne S.* bygges til skibsreder A. E. Sørensen og er konstrueret af ingeniør Martin Nielsen, København, medens de øvrige tre skibe, hvoraf et bygges til A/S H. H. Andersen & Co., Kbhvn., et til D/S Hafnia, Kbhvn. og det femte til Otto Danielsen A/S, Kbhvn., er af værftets egen konstruktion. Den sidstnævnte

nybygning forventes søsat i næste måned. Rederiet Otto Danielsen A/S har forøvrigt en 450 tons d.w. nybygning under bygning på Svendborg Skibsværft med forventet aflevering i sommeren 1952. Den får isforstærkning og dobbeltbund, og farten skal være 10 knob.

M.s. Refrigerator Nr. 4

Den 7. februar søsattes ved Burmeister & Wain et ca. 735 tons d.w. fiskekøleskib *Refrigerator Nr. 4*, der er under bygning til USSR. Skibet er det første af en serie på 5 søsterskibe, som værftet har under bygning til Sovjetrusland.

Skibet er bygget som fryseskib for fisk og er ikke beregnet til selvstændigt fiskeri. Skibet har bak og en sammenbygget poop og bro. Bakken er for mandskabet, og i poop og bro er fiskefryserum, hvor fisken fryses ved en temperatur af minus 30°. Desuden findes her rum for kølemaskineriet og kamre for besætningen. På broen findes beboelse for officerer m.m. Navigationsudstyret er af nyeste type og findes i den udstrækning, der er nødvendig for skibe til dette formål.

Hovedmaskineriet består af en direkte omstyrbar B. & W. dieselmotor, der udvikler 1300 i.h.k. Farten skal være 10,75 knob.

HOLM & WONSILD

Seniorchefen i skibsmæglerfirmaet Holm & Wonsild, skibsreder *H. A. Hansen*, har med udgangen af 1951 ønsket at trække sig tilbage. Skibsreder Hansen, der i 54 år har været knyttet til firmaet, vil dog fortsat være tilknyttet bestyrelsen for dampskibsselskabet Myren.

Firmaet fortsætter uforandret som skibsmægler og korresponderende redere for dampskibsselskabet Myren med skibsmæglerne *V. Th. Sass*, *Axel Brandrup* og *K. Bülow Jensen* som ansvarlige indehavere.

PACIFIC

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Pacific« holder ekstraordinær generalforsamling den 25. ds. Anledningen hertil er, at de tre bestyrelsesmedlemmer — fhv. afdelingschef i udenrigsministeriet *Erik Valeur* (formand), kontorchef *H. H. Werdelin-Larsen* og landsretssagfører *Leif Christoffersen* — der hidtil har ejet aktiemajoriteten i selskabet, har afstået deres interesser til skibsrederne *Arvid Basse*, »Hetland«, og *Fischer Nielsen*, »Draco«, samt højesteretssagfører *C. B. Christoffersen*. På den ekstraordinære generalforsamling vil der derfor ske en delvis fornyelse af bestyrelsen, som udover de tre først nævnte herrer består af skibsrederne *Leo Jensen* og *Einar Schmith*, de ansvarlige indehavere af firmaet *L. R. Schmith & Co.*, som er selskabets korresponderende reder.

KORSØR-KIEL-RUTEN

Den 18. maj genoptager *Korsør-Kiel-linien*, der er Vesttysklands længste udlandspassageroute i Østersøen, farten med begge sine hurtige skibe. Driften på ruten, der jo i en betragtelig grad forkorter vejen mellem Skandinavien og Vesteuropa, vil i år blive betydeligt forbedret, idet D.S.B. tre gange om ugen indsætter eksprestog fra København til Kor-

sør og omvendt i tilslutning til skibenes ankomst og afgang, medens der sker den forbedring på tysk side, at D-logene, der har tilslutning til skibene i Kiel, for fremtiden får direkte forbindelse til Østrig og Italien via München.

DEN HOLLANDSKE SKIBSBYGNING

I løbet af året 1951 har der været tæt op mod 1 mill. br. tons under bygning eller er der blevet kontraheret nybygninger til den hollandske handelsflåde, hvad der betegner en rekord i landets historie. Det betyder bl. a., at der er 16 pct. mere tonnage under bygning eller i ordre end hele den nuværende hollandske handelsflåde råder over af færdigbyggede skibe i dag. 31 af disse nye skibe er liners eller lastskibe over 500 br. tons med en samlet tonnage på over 200.000 br. tons, 22 er tankskibe, der sammen med et hvalkogeri tegner sig for 240.000 br. tons, medens over 100 af nybygningerne er under 500 br. tons. Alle skibene med undtagelse af 2 liners hver på ca. 9000 br. tons under bygning på tysk værft, en 6000 tons liner og et tankskib på 5600 br. tons under bygning på britiske værfter og et lille tankskib på 2500 br. tons under bygning i Belgien skal bygges i Holland.

Det usædvanlig store antal af skibe under 500 br. tons, der er under bygning eller i ordre, er foranlediget af, at mange rederier, der opererer i Nord-søen eller Østersøen, erstatter deres ældre dampskibe med skibe af denne type, der fornylig er blevet meget forbedret og bl. a. har fået en betydelig højere fart takket være anvendelsen af forbedrede dieselmotorer. Andre skibe af denne type er blevet konstrueret specielt til frugtfart på Middelhavet med mekanisk ventilerede lastrum og med en fart op til 13 knob. Tramprederier i Rotterdam har skilt sig af med deres ældre dampskibe til udenlandske købere og bygger nu et temmeligt stort antal skibe på lidt under 500 br. tons specielt bygget til bulk laster med en lasteevne af op mod 1000 tons d.w. og med en fart på ca. 10 knob.

De hollandske værfter har i løbet af 1951 forøget deres produktion med op mod 50.000 br. tons, idet de har færdigbygget 110 skibe med ialt ca. 250.000 br. tons, og derved overskredet den tidligere rekord sat i 1938. Nye kontraheringer fra hollandske og udenlandske rederier har bevirket, at den under bygning eller i ordre værende tonnage er vokset fra ca. 400.000 br. tons til ca. 1.000.000 br. tons, af hvilke en trediedel ved årets udgang var under bygning eller nær ved at være færdig.

Af den i årets løb færdigbyggede tonnage blev 80 skibe med ialt 78.000 br. tons indregistreret i Holland, medens 17 lastskibe med ialt 78.500 br. tons, 7 tankskibe med ialt 85.000 br. tons og 5 mindre skibe blev afleveret til udenlandske købere. Heraf blev 3 tankskibe med ialt 34.000 br. tons afleveret til Norge.

Af de i ordre værende skibe er 8 tankskibe med ialt 100.000 br. tons bestilt for amerikansk regning, 13 lastskibe og 3 tankskibe med ialt 85.000 br. tons for finsk regning og 14 lastskibe og 5 tankskibe på tilsammen 70.000 br. tons for fransk regning. Storbritannien får bygget 4 lastskibe og 3 tankskibe på ialt 55.000 br. tons i Holland, Panama 2 tankskibe med ialt 33.000 br. tons, Rusland 3 lastskibe med ialt 18.000 br. tons, Brasilien 1 lastskib og 2 tankskibe med ialt 30.000 br. tons, medens 4 småskibe med ialt 1900 br. tons er under bygning for dansk regning. Det største passagerskib, der er under bygning på hollandske værfter, er den nye 19.000 br. tons Atlantliner, der er under bygning til Svenska Amerika Linien. Blandt tankskibsnybygningerne kan nævnes et 31.000 tons d.w. tankskib til et norsk rederi.

B. & W.

Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri har nu udsendt sin beretning for året 1951. Det oplyses heri bl. a., at der i årets løb er faktureret ordrer til et samlet beløb af 205 mill. kr., hvoraf godt halvdelen eller ca. 106 mill. kr. til udlandet, hvilket svarer til omkring 5 pct. af Danmarks samlede industrieksport.

På grund af vanskelighederne med at skaffe tilstrækkelig arbejdskraft har der været en mindre nedgang i beskæftigelsen, idet antallet af arbejdere og funktionærer gennemsnitlig har været 6489 imod 6550 forrige år. De nævnte vanskeligheder gjorde sig særlig gældende midt i året, mens der henimod slutningen indtrådte en bedring navnlig på maskinfabrikken på Christianshavn. I arbejder- og funktionærløn er der udbetalt ca. 73,3 mill. kr. imod ca. 66,4 mill. kr. i 1950.

Der er afleveret syv skibe på tilsammen 36.433 brutto-registertons. I modsætning til forrige år, da alle afleverede skibe var til udenlandske rederier, er der i 1951 leveret 4 skibe til Danmark, svarende til halvdelen af den afleverede tonnage. Pr. 1. januar 52 havde B. & W. 21 skibe i ordre, deraf syv til danske redere. Alle disse skibe skal forsynes med B. & W. dieselmotorer.

De syv skibe, som er leveret i årets løb, er bugserbåden *Grane* til Københavns havn, fragtmotorskibene *Nicoline Mærsk*, *Jeppesen Mærsk* og *Benny Skou* samt for udenlandsk Regning fragtmotorskibet *Indus* til Messageries Maritimes, frugtkøleskibet *Piast* til Polish Ocean Lines og tankmotorskibet *Prometheus* til rederiet Jacob Odland i Haugesund. Reparationsafdelingen har været tilfredsstillende beskæftiget med reparationer på 165 danske og 90 udenlandske skibe.

De senere års rationalisering af maskinfabrikken på Christianshavn har medført en voksende produktion, som — indbefattet datterselskabernes ydelser — har omfattet motorer på ialt 204.944 ehk. Foruden hoved- og hjælpemotorer til B. & W.'s egne nybygninger er tilsvarende maskineri leveret til en lang række danske og udenlandske værfter, således bl. a. hovedmotorerne til den nye svenske Amerikabåd ved De Schelde værftet. Dampafdelingen har leveret kedelanlæg til forskellige industrivirksomheder i Danmark og Norge samt til Bornholms højspændingsværk og Skærbækværket ved Kolding Fjord — de sidst nævnte anlæg er de hidtil største kedler af dansk konstruktion og arbejder med det højeste kedeltryk, der er i anvendelse herhjemme.

B. & W. motorens stilling på verdensmarkedet udvikler sig stadig tilfredsstillende, og samarbejdet mellem selskabet og dets licenshavere udbygges yderligere. I årets løb er licenskontrakten med den største licenshaver, Harland & Wolff i Belfast, fornyet for en længere årrække, og licenshavernes kredes er udvidet til Italien. På fabrikken i København og hos licenshaverne er der i 1951 fremstillet B. & W.-motorer på tilsammen ca. 550.000 ihk., og ved årets udgang forelå der ordrer på ialt 2,3 mill. ihk. Eksporten af motorer forøges stadig, og der foreligger ordrer på mange store motoranlæg til værfter i Norge, Sverige, England, Frankrig, Spanien og Portugal. Desuden arbejdes der på alle markeder med at fremme eksporten af småmotorer, såvel stationære som til fiskerfartøjer og småskibe, og navnlig i Middelhavslandene og Brasilien er der opnået gode resultater.

Da værftet er ret rigeligt forsynet med råmaterialer og har modtaget betydelige ordrer i årets løb, så ordrebestanden for tiden andrager ca. 500 mill. kr., kan der påregnes rimelig beskæftigelse de første 2½ à 3½ år, dersom forholdene iøvrigt udvikler sig normalt.

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på fragtmarkederne har ikke været gunstig i den forløbne uge. I transatlantisk fart er der sluttet adskillige skibe for kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam til 50 cts. under NSA. raten, altså til \$10, og de sidste meldinger fra New York går ud på, at adskillige skibe, der er villige til at acceptere denne rate, af befragterne er bleven budt helt ned til \$8.50, men endnu er der dog ikke gjort forretning til under \$10. I blød valuta er der iøvrigt betalt over NSA. raten, idet engelsk 9000 tonner meldes sluttet Hampton Roads til Rotterdam til 79/6d., hvilket omregnet i dollars er ca. 65 cts. over NSA. raten. Korn fra Northern Range til UK. er sluttet til 23/6d. pr. qr. med option af losning Antwerpen eller Rotterdam til 22/10½d. Korn Northern Range til Vestitalien er sluttet til \$14 og korn fra St. Lawrence pr. juni er sluttet til Vestitalien til \$13. Fra Vestindien er efterspørgslen efter sukkertonnage stadig begrænset. Sukker Cuba/Antwerpen er sluttet til \$19 og til Antwerpen og Dunkirk til \$18.50 for Antwerpen partiet og \$20 for Dunkirk. Iøvrigt kan nævnes, at dansk 5000 tonner fik \$31.50 for sukker Cuba/Karachi og en 8000 tonner sluttedes for sukker San Domingo til Colombo til 195/-. Fra Golfen er sluttet mange skibe for korn til Indien. Amerikansk tonnage har fået helt op til \$26.25 til vest- og \$29.25 til østkysten af Indien. På sterlingbasis er betalt omkring 190/- til øst- og 200/- til vestkysten af Indien. Korn fra Golfen til Vestitalien har betalt \$15.25 og en 9000 tonner sluttedes for korn fra Golfen til Sverige til 135/-. Sulphur fra Galveston til UK. sluttedes til den uændrede rate af 117/6d. og en 9000 tonner sluttedes for petroleumskoكة fra Port Arthur til Marseille til \$15.50, fio.

River Plate markedet var en smule livligere, men raterne er stadig utilfredsstillende. En 6000 ts. parcel sluttedes fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range til 87/6d. basis 72 cbft. og flere parcels blandet korn incl. havre sluttedes n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range til 75/- på berth terms.

Vestkysten af Sydamerika er stadig interesseløst. Fra Nordpacific er der sluttet adskillige både for lumber, stykgods og korn til praktisk talt uændrede rater, bl. a. sluttedes mindre dansk motorskib for lumber til UK. til 710/- pr. std. fio., korn fra British Columbia til UK. sluttedes til 157/6d. og for lumber og stykgods på dødvægtsbasis er betalt 182/6d. fio.

1866 — 10 PCT.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har vedtaget at indstille til generalforsamlingen, at der i lighed med i fjor udbetales 10 pct. udbytte til aktionærene.

DANSK SKIBSADOPTION

I alt har nu 117 danske skoler adopteret danske skibe, der sejler oversøisk og viser det danske flag i mange fremmede havne, og en frugtbar og belærende, en opmuntrende og udviklende kontakt er etableret mellem de danske skolebørn og de danske skibes besætninger. Der kunne have været endnu flere skibsadoptioner, men der må meldes »udsolgt«, da man for øjeblikket ikke har flere skibe til disposition. Hele 22 skoler må således stå på en venteliste.

Den skole, der først vil få et nyt skib, når der bliver et til rådighed, er Østre Borgerdydskole, som mistede sit skib ved s.s. *Martin Carls* forlis juleaften ved Cape Race — iøvrigt med en af skolens elever — som dog kom velholdent i land — om bord. I alt

for april/maj lastning. Korn fra Vancouver til Malta sluttedes til \$22.50 og for tungt korn fra Nordpacific til Japan betaltes sidst \$16.25.

Fra Nordkina eller Manchuriet er sluttet 9000 tonner for blandet kornlast til Antwerpen eller Rotterdam til 187/- fio., og en anden stor båd meldes sluttet Nordkina til Antwerpen eller Rotterdam til \$26.75 fio. med forskellige losseoptioner. Fra Indien kan nævnes: kul Calcutta til Japan til 115/-, Calcutta Singapore til 95/- og Calcutta/Alexandria til 100/-. Malm fra Marmagoa til Japan sluttedes til \$15.

Fra Australien sluttedes en lang række både for hvede til UK. til rater (afhængig af positionen) mellem 142/6d. og 147/6d. fra full range Australien basis løs last ex-silo. En 8300 tonner sluttedes fra full range Australien til Amsterdam eller Rotterdam til 145/- for løs last ex-silo med sædvanligt tillæg af 5/- for løs last ex-bags. Zinccentrates fra Port Pirie til UK. betaltes med 157/6d.

Fra Sydafrika noteres stadig adskillige kul- og kokslaster, bl. a. indikeres 130/- for koks til Danmark, men det synes at være umuligt at arrangere stem i øjeblikket.

Fra Sortehavet blev der sluttet en lang række både for korn til UK./Cont. til rater mellem 100/- for maj lastning og 105/- for marts tonnage basis UK. med 2/6d. reduktion for losning Antwerpen/Hamburg Range. Raterne for de hjemgående forretninger fra Middelhavet er stadig svage. Malm fra Bona til UK. sluttedes til 47/-, pyrites fra Huelva til Rotterdam betaltes med 45/- og for fosfat fra Sfax til ECUK. fik 2500 tonner 51/6d.

På vore hjemlige markeder er der ikke mange lyspunkter. Kulforhandlingerne med Polen har ikke ført til noget resultat, og fra UK. og Vesttyskland er der ikke mange laster. Kul fra ECUK. til god dansk havn er sluttet til 18/- for 2700 tonner. For småbåde noteres koks fra østkysten til Vestsverige til sv. kr. 22. Props fra Sverige nordligst Stockholm er sluttet til Bristolkanalen til 160/- pr. favn og raten for props fra Wismar til ECUK. ligger nu på 140/- pr. favn.

Der er stadig adskillige timecharterordrer i markedet, hovedsagelig for engelske liniereders regning. For trip ud til Australien er betalt 60/- for moderne oliebrænder, og for Vestafrika rundtur har moderne oliebrænder fået 46/3d.

har 24 af Ø.K.s og 28 af A. P. Møllers Mærsk-både skoler, som besætningerne korresponderer med.

Kaptajn Carlsen-dåden gav iøvrigt stødet til, at en halv snes nye skoler fik interesse for skibsadoptionen — så nu venter *de* også på skib.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted fredag den 22. februar 1952 kl. 20 i *Sofartsklubbens* lokaler, Nyhavn 63, stuen.

Aftenens program er: Kl. 20—21: Sangeren Mogens Brems underholder med viser til eget harmonikaakkompagnement. Kl. 21—22: Fællessang under ledelse af konumelærer Pind Henriksen.

Underholdningens leder bliver Søfartsklubbens service- og kontaktsmand, forfatteren Børge Mikkelsen.

Skibsregisteret

S.s. *Støvs* af København, OXNC, er udslettet som solgt til udlandet.

Rederiet Ocean A/S, København. Direktionen. Tiltrådt: Direktør Anker Christiansen, Hellerup, og direktør Walter Pærregaard, Charlottenlund.

S.s. *Martin Carl* af København, OXVC, er udslettet som forlist.

Dampskibsselskabet Activ A/S, København, er ejer af s.s. *Jane Lannig* af København, OYFJ, brutto- og netto-tonnage ifølge interim-nationalitets-certifikat henholdsvis 2796 og 1519 tons. Selskabets bestyrelse består af: Landsretssagfører Tomas Karl Christensen, København, skibsreder Einar Schmith, Charlottenlund, og direktør Erik Beissenherz Lannig, Hellerup. Sidstnævnte er selskabets direktør.

PERSONALIA

Skibstilsynet

Ved kongelig resolution af 29. januar 1952 er konstruktor ved statsbanernes søfartsvæsen *Steen Torben Andersen* udnævnt til skibsinpektør under direktoratet for statens skibstilsyn fra 1. februar.

VALUTAKURSER pr. 12. februar 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 6.92.

Positionsliste pr. 12. februar 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. afg. Cardiff 12.2. — *Hans Mærsk* forv. afg. Swansea 11.2. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. St. John NB. 14.2. — *Betty Mærsk* forv. afg. Dublin 16.2. — *Lica Mærsk* forv. afg. Swansea 12.2. — *Marit Mærsk* forv. ank. Portland Mc. 27.2. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 15.2. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Antwerp 12.2. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Halifax 11.2. — *Else Mærsk* forv. afg. Karachi 11.2. — *Kirsten Mærsk* afg. Shimizu 5.2. til Bangkok. — *Agnete Mærsk* forv. ank. Hongkong 17.2. — *Mathilde Mærsk* afg. Nagoya 1.2. til Manila. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Port Sudan 15.2. — *Herta Mærsk* afg. Kolsichang 9.2. til Nagoya. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 13.2. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Freemantle 18.2. — *Arnold Mærsk* afg. Los Angeles 29.1. til Yokohama. — *Cornelius Mærsk* afg. Tuticorin 7.2. til Alleppey. — *Oluf Mærsk* forv. afg. New York 9.2. — *Leise Mærsk* forv. afg. San Francisco 9.2. — *Sally Mærsk* forv. pass. Panama 9.2. — *Chastine Mærsk* forv. afg. Genoa 11.2. — *Gertrude Mærsk* forv. afg. Saigon 11.2. — *Lexa Mærsk* forv. afg. Boston 9.2. — *Hulda Mærsk* afg. Bangkok 9.2. til Bugo. — *Laura Mærsk* forv. afg. Philadelphia 11.2. — *Grete Mærsk* afg. Yokohama 8.2. til San Francisco. — *Trein Mærsk* afg. Wakamatsu 11.2. til Keelung. — *Anna Mærsk* afg. Mambaguid 30.1. til San Francisco. — *Peter Mærsk* afg. Manila 9.2. til Cebu. — *Olga Mærsk* afg. Hongkong 8.2. til Kobe. — *Nicoline Mærsk* afg. San Francisco 6.2. til Manila. — *Jeppesen Mærsk* afg. Cebu 9.2. til Bugo. — *Kate Mærsk* afg. Le Havre 9.2. til Curacao. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 31.1. til Teneriffe. — *Aase Mærsk* afg. Le Havre 9.2. til Curacao. — *Rosa Mærsk* ank. Houston 9.2. — *Nelly Mærsk* afg. Rio de Janeiro 6.2. til Curacao. — *Emma Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 9.2. til Landsend f.o. — *Charlotte Mærsk* afg. Alexandria 3.2. til Curacao. — *Brigit Mærsk* afg. Capetown 27.1. til Mena al Ahmadi. — *Inge Mærsk* afg. Dunkirk 25.1. til Mena al Ahmadi. — *Caroline Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.1. til Landsend f.o. — *Katrine Mærsk* afg. London 9.2. til Curacao. — *Henning Mærsk* afg. Port de Bouc 10.2. til Bahrein f.o. — *Marie Mærsk* ank. Heysham 10.2. — *Eleonora Mærsk* afg. Dunkirk 29.1. til Mena al Ahmadi. — *Valkyrien Mærsk* afg. Houston 2.2. til Aden. — *Mette Mærsk* afg. Falmouth 10.2. til Fawley. — *Jane Mærsk* afg. Swansea 26.1. til Ras Tanura. — *Elisabeth Mærsk* ank. Palermo 9.2. — *Ebba Mærsk* afg. Kuwait 30.1. til Dunkirk. — *Anglo Mærsk* afg. Curacao 4.2. til Montevideo. — *Gerd Mærsk* afg. Rotterdam 8.2. til Mena al Ahmadi.

Dania

Cyrl afg. Troon 11.2. til Canada. — *Danfjord* ank. Alexandria 12.2. — *Danholm* afg. Montevideo 8.2. til Sverige. — *Tovelil* pass. St. Vincent 11.2. p. v. t. Sfax.

Dannebrog

Aggersborg ela. La Guayra 10.2. — *Brattingsborg* ank. Helsingør 31.1. for dok. — *Christiansborg* afg. Port Said 8.2. til Fawley. — *Ellensborg* ank. Pasages 10.2. — *Flynderborg* ank. Galveston 11.2. — *Frederiksborg* ank. Swansea 11.1. for dok. — *Lilleborg* ank. Barry 8.2., derfra til Pasages. — *Nordborg* afg. Vlissingen 8.2. til Bilbao. — *Skodsborg* ank. London 6.2., derfra til Hull. — *Spigerborg* ank. Haifa 7.2., derfra til Sortehavet. — *Taarborg* pass. Finisterre 9.2. til Casablanca. — *Uranienborg* afg. Dakar 10.2. til Boulogne. — *Ørneborg* afg. Bilbao 6.2. til Rotterdam eller Vlaardingen.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Freeclown 12.2. til Abidjan. — *Bornholm* afg. Dakar 12.2. til Antwerpen, Hamburg. — *Bretagne* ank. New Orleans 12.2. — *Halland* ank. Lobito 10.2., derefter Novo Redondo. — *Irania* ank. Dunkirk 11.2., derefter Kiel. — *Inland* forv. ank. Avonmouth 14.2. — *Normandiet* ank. Port Arthur 9.2., derefter Aardalstangen. — *Shetland* afg. Beaumont 4.2. til Napoli, Suez, Bahrein. — *Slesvig* pass. Gibraltar 5.2. p. v. t. Suez, Singapore o. v.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Caripito 23.2., derefter Brighton, Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Aruba 12.2., derefter Nyborg, Esbjerg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 20.2.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Oxelösund 17.2. — *Concordia* forv. ank. Reykjavik 20.2. — *Dania* forv. ank. Bordeaux 18.2. — *Hafnia* forv. ank. Rotterdam ell. Amsterdam 19.2. — *Scandia* forv. ank. Middlesbrough 16.2.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Kbhvn. 10.2. — *Th. Adler Swanholm* afg. Reykjavik 6.2. — *Wm. Th. Malling* ank. Gdynia 10.2.

D.F.D.S.

Alexandra afg. Grimsby 12.2. til Esbjerg. — *Argentina* afg. New Orleans 5.2. til Oslo/Kbhvn. — *Arizona* afg. Kbhvn. 26.1. til Montevideo/Buenos Aires. — *Arkansas* afg. Sines 9.2. til Antwerpen, Kbhvn., Køge. — *Bastholm* ank. Izmir 11.2., derfra til Istanbul, Valencia, Cartagena, Danmark. — *Bergenhus* ank. Kbhvn. 11.2., herfra 14.2. til Aarhus, Hull. — *Birkholm* afg. Madeira 6.2. til Kbhvn. — *Bolivia* ank. Port Arthur 11.2., derfra forv. 12.2. til Galveston/New Orleans o. v. — *Brasilien* afg. Oran 11.2. til Algier, Malta, Alexandria, Beirut o. v. — *Brynhild* afg. Oxelösund 12.2. til Barrow. — *Bygholm* afg. Antwerpen 10.2. til Aalborg, Nr. Sundby, Kbhvn. — *California* afg. Buenos Aires 8.2. til Santos/Rio de Janeiro/Ilheus/evt. Bahia-Danmark. — *Colombia* ank. Baltimore forv. 13.2., derefter Norfolk/New York. — *Diana* ank. Kbhvn. 11.2., herfra 14.2. til Aalborg, Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. 13.2. til Thorshavn/Vaag/Reykjavik. — *Egholm* afg. Nakskov 9.2. til Tanger, Middelhavet. — *Florida* ank. Kbhvn. 11.2., herfra forv. 13.2. til Aarhus/Aabenraa/Svendborg. — *Halldan* ank. Antwerpen 12.2., afg. ca. 13.2. til Esbjerg, Odense, Kbhvn. — *Harald* afg. Rotterdam 11.2. til Bremen, Bristolkanalen. — *Hebe* ank. Kbhvn. 11.2., herfra 14.2. til Odense, Aarhus, Leith, Newcastle o. v. — *Hindsholm* ank. Newport 11.2., afg. ca. 13.2. til Swansea, Liverpool, Kbhvn., Odense. — *Hjortholm* afg. Lissabon 10.2. til Algier, Malta o. v. — *Ivar* afg. Assens 5.2. til Huelva, Rotterdam. — *Katholm* afg. Kbhvn. ca. 12.2. til Aarhus, Randers, Aalborg. — *Kentucky* afg. Rotterdam 12.2. til Huelva, Belgien. — *Klintholm* ank. Kbhvn. 10.2., afg. ca. 15.2. til Rotterdam, Antwerpen, Danmark. — *Knud* afg. Gdynia 6.2. til Caen. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. 12.2. til Havre, Bordeaux, Pallice o. v. — *Lemnos* ank. Kbhvn. 10.2., herfra 13.2. til Antwerpen, Middelhavet. — *Louisiana* ank. Buenos Aires 1.2. — *Maine* afg. Izmir forv. 12.2. til Haifa/Tel Aviv, Algier, Danmark. — *Margrethe* ank. London 12.2., derfra forv. 13.2. til Antwerpen, Horsens. — *Marocco* ank. London 12.2., derfra 13.2. til Esbjerg. — *Melos* ank. Marseille 11.2., derfra til Genoa, Livorno, Neapel, Sicilien, Spanien. — *Nevada* ank. Paranagua 4.2., derfra forv. 12.2. til Sao Francisco do Sul-Buenos Aires. — *Oregon* ank. Buenos Aires 3.2. — *Paraguay* afg. Kbhvn. 8.2. til New York/Norfolk o. v. — *Rhodós* ank. Messina 12.2., derfra til Catania, Palermo, Tarragona o. v. — *Rota* ank. Leith 12.2., derfra forv. 13.2. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn., Frederikshavn. — *Saga* afg. Kbhvn. 8.2. til Antwerpen, Kbhvn. — *Samos ventes* ank. Kbhvn. 14.2. — *Swanholm* ank. Kbhvn. 11.2., afg. ca. 13./14.2. til Horsens, Odense. — *Texas* afg. Alexandria 5.2. til Malaga, Aalborg



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:

KARL GRAMMERSTORF

SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER

KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

o. v. — *Tomsk* afg. Kbhvn. 9.2. til Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Kbhvn. forv. 13./14.2. til Odense, Aarhus, Leith. — *Tula* afg. Kbhvn. ca. 16.2. til Hamburg, Antwerpen, Danmark. — *Tunis* afg. Kbhvn. 13.2. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Uffe* ank. Manchester 5.2., afg. ca. 13.2. til Kbhvn., Aarhus. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 30.1. til New York/Baltimore o. v. — *Venezuela* ank. Kotka 11.2., derfra forv. 20.2. til Kbhvn.-Sydamerika. — *Virginia* ank. Buenos Aires 5.2.

Grønlandsdepartementet

Umanak pos. 11.2. kl. 08.00 59.41 nord 12.47 vest p. v. t. Kbhvn.

Heimdal

Axel Carl ank. Mobile 2.2. — *Hans P. Carl* ank. Brisbane 7.2. — *Poul Carl* ank. Sydney 31.1.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Flensborg 12.2. — *Jens Toft* afg. Patras 6.2. til Piræus. — *Karen Toft* Aalborg, dok.

Kongssund

Kongshavn ank. Emden 12.2.

J. Lauritzen

African Reefer forv. ank. Buenos Aires 11.2., derefter Rio de Janeiro. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Buenos Aires 12.2. til Rio de Janeiro. — *Bella Dan* ventes til Tocopilla 17.2., nordg. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 9.2., derefter Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* ventes til Callao 16.2., nordg. — *Indian Reefer* ventes til Southampton 13.2., derefter London. — *Jelva Dan* forv. afg. Kaskö 12.2. til Themsen. — *Jutta Dan* pass. Kielerkanalen 12.2. p. v. t. Calais. — *Kamma Dan* ventes til Lake Charles 14.2., derefter New Orleans. — *Katja Dan* afg. Raumo 11.2. til Themsen. — *Laila Dan* pass. Ushant 12.2. p. v. t. St. Louis du Rhone. — *Laura Dan* ventes til Rouen 14.2. — *Leena Dan* ventes til New York 15.2., nordg. — *Lilian Dan* afg. Kotka 11.2. til Themsen. — *Linda Dan* afg. Bordeaux 11.2. til Helsingfors. — *Lotta Dan* ank. Bordeaux 10.2., derefter Helsingfors. — *Maria Dan* afg. Cartagena 11.2. til Cardiff, Liverpool. — *Marna Dan* ventes til New York 15.2., derefter Chile. — *Nerma Dan* ventes til Themsen 15.2. — *Ninna Dan* ventes afg. Amsterdam 13.2. til Helsingfors. — *Paula Dan* afg. New York 8.2. til Chile. — *Randa Dan* pass. Kielerkanalen 10.2. p. v. t. Cardiff. — *Selma Dan* ank. Bristol 11.2., derefter Cardiff. — *Silja Dan* forv. pass. Kielerkanalen 12.2. p. v. t. Mäntyluoto. — *Stina Dan* afg. Ellesmere Port 11.2. til Preston. — *Tessa Dan* ventes til Antofagasta 16.2., nordg. — *Ulla Dan* ventes til London 16.2. — *Vilma Dan* ventes til Valparaiso 16.2., sydg.

Motortramp

Stensby afg. Tarakan 10.2. til Europa via British Columbia. — *Tureby* forv. ank. Nauru Island 22.2., derefter Ocean Island og Fremantle. — *Vedby* afg. 12.2. Victoria B. C. til London.

Myren

Asbjørn ank. Garston 12.2. — *Astrid* afg. Svendborg 9.2. til Safi. — *Birte* afg. Djidjelli 12.2. til Antwerpen. — *Chr. Sass* afg. England 11.2. til New York. — *Clara* afg. Bordeaux 11.2. til Belfast.

Norden

Norden afg. Cristobal 31.1. til Hull. — *Nordfarer* ank. Adelaide 29.1. — *Nordhval* pass. Cape 13.2. p. v. t. Adelaide. — *Nordkap* afg. Dakar 30.1. til Melbourne. — *Nordkyn* ank. Vancouver 7.2. — *Nordpol* afg. Espiritu Santo 10.1. til Djibuti. — *Nordvest* ank. Melbourne 29.1., derefter Sydney.

Orient

Astoria pass. Cape 26.1. p. v. t. Melbourne. — *Westralia* afg. Antwerpen 3.2. til Baltimore.

Progress

Valborg Nielsen afg. Antwerpen 4.2. — *Elisabeth Nielsen* afg. Freetown 6.2. — *Marianne* ank. King's Lynn 7.2. — *Else Nielsen* forv. ank. Maracaibo 13.2. — *Lily Nielsen* ant. ank. Valencia 11.2. — *Henry Tegner* ank. Kbhvn. 12.2. — *Ellen Nielsen* ant. afg. Liverpool 12.2. — *Hugo Nielsen* pass. Ceuta 11.2. — *Margrete* afg. Goole 5.2. — *Karen* pass. Gibraltar 5.2. — *Marx* afg. Rostock 10.2. — *Sophie* afg. Sauda 10.2. — *Thyra* ant. ank. Bremen 12.2. — *Fylla* ant. ank. Antwerpen 12.2. — *Polly* afg. Vliessingen 10.2.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng afg. Ghent 29.1. til Hampton Roads. — *Lena*

DERES SKIBSHANDLER HAR DEN



BY APPOINTMENT
TOBACCONISTS TO
HIS MAJESTY THE KING

BENSON and HEDGES
SUPER VIRGINIA CIGARETTE

Schmith afg. Setubal 12.2. til Stokksund (Trondheim). — *London* pass. Lindsnæs 8.2. p. v. t. St. John N. B. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* pass. Brunsbüttel 7.2. p. v. t. Shelburne

Torm

Herdis Torm afg. Valparaiso 7.2. — *Olga Torm* afg. Eten 9.2. — *Gerd Torm* ank. Buenos Aires 8.2. — *Tekla Torm* afg. New York 1.2. — *Agnete Torm* ank. Casablanca 6.2. — *Kirsten Torm* ank. Boston 8.2. — *Gertrud Torm* afg. Cocek 7.2. — *Ragnhild Torm* ank. Haifa 22.1. — *Helvig Torm* ank. Itajshy 9.2. — *Thyra Torm* ank. London 5.2. — *Gyda Torm* ank. Liverpool 4.2. — *Anne Torm* ank. Terneuzen 10.2. — *Hilde Torm* ank. Åbo 8.2. — *Gudrun Torm* afg. Newcastle o/Tyne 9.2. — *Alice Torm* afg. Odense 8.2. — *Gunhild Torm* ank. Wismar 10.2.

Vendilla

E. M. Dalgas rep. Kbhvn. — *Otto Petersen* ank. Dunkirk 13.2. — *P. N. Damm* ventes afg. Hull 16.2. til Nakskov.

Ø.K.

Annam ank. Sydney 27.1., derefter Vancouver, Puget Sound. — *Asia* ank. Antwerpen 11.2., derefter Rotterdam, Hamburg. — *Bintang* afg. Bangkok 1.2. til Japan. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* ank. Castanas 11.2., derefter Gasan, Cebu. — *Fionia* afg. Antwerpen 9.2. til Rotterdam, Port Said. — *India* afg. Singapore 10.2. til Bangkok, Hongkong. — *Java* pass. Malta 11.2. til Suez, Aden. — *Kambodia* ank. Kobe 10.2., derefter Moji, Hongkong. — *Kina* afg. Hongkong 10.2. til Philippinerne, Singapore. — *Korca* ank. Melbourne 23.1., derefter Aden, Port Said. — *Lalandia* afg. Colombo 11.2. til Aden, Port Said. — *Magdala* afg. Colombo 9.2. til Bombay, Karachi. — *Malacca* ank. Sydney 27.1., derefter Townsville, Melbourne. — *Malaya* afg. Colombo 9.2. til Aden, Port Said. — *Manchuria* ank. Calcutta 3.2., derefter Chillagong, Madras. — *Meonia* ank. Rotterdam 10.2., derefter Hamburg, Kbhvn. — *Mombasa* ank. Seattle 5.2., derefter Everett, Vancouver. — *Mongolia* afg. Aden 11.2. til Karachi, Bombay. — *Morelia* pass. Minikoi 11.2. til Penang, Port Swettenham. — *Nikobar* afg. Dumaguete 31.1. til San Francisco, Los Angeles. — *Panama* ank. Karlshamn 10.2., derefter Uddevalla Kbhvn. — *Patagonia* afg. Marseille 10.2. til Genoa, Port Said. — *Selandia* afg. Genoa 11.2. til Port Said, Aden. — *Serampore* afg. Victoria 5.2. til Kobe, Osaka. — *Siam* pass. Jebel Tier 8.2. til Mena al Ahmadi. — *Sunnanbris* ank. Sydney 1.2. — *Tranquebar* afg. Vancouver 9.2. til Japan, Hongkong.

MAX MØLLER A/s

Herluf Trollesgade 23

København K

SKIBSUDRUSTNING
SKIBSBYGNINGSMATERIEL

Central 12510

Telegr.-adr. Powermax

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikante af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandværkedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDKOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

A/S

EM. Z. SVITZERS BJEGRNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

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

CHR. SALVESEN & Co.

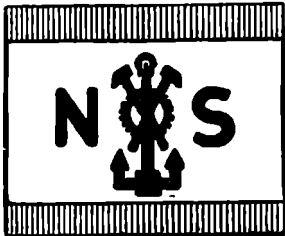
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

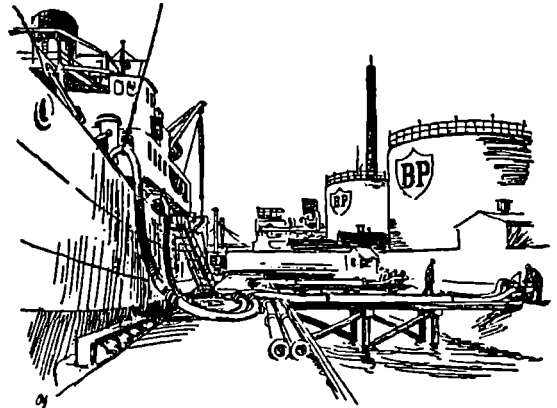
Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

Owners' & Captains' Code

Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG

Amallegade 33 - København K

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
Kongens Nytorv 6 . København K.

S K U L D

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompassrettere
Forlang ill. katalog

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific»

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD

Rigstelefon: 909

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 8

FREDAG DEN 22. FEBRUAR 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

NAVIGATØRUDDANNELSEN

Søfartskommissionen har nu udsendt sin tidligere somtalte betænkning om revisionen af navigationsundervisningen. Efter indledningsvis at have fastslået, at de senere års udvikling på skibsfartens og navigationens område har nødvendiggjort en revision af bestemmelserne om uddannelsen af navigatørerne herhjemme, beskæftiger betænkningen sig med de forskellige eksaminer og foreslår visse udvidelser af kystskippereksamen, sætteskippereksamen af 1. og 2. grad og styrmandseksamen. For denne sidstes vedkommende findes det ønskeligt, at der skabes mulighed for en videregående praktisk uddannelse på navigationsskolerne gennem et 4 måneders togt med skoleskibet *Danmark*. Dette togt foreslås placeret således i uddannelsen, at eleverne kommer ud med skoleskibet efter at have gennemgået skolernes yngste styrmandsklasse. Man regner med, at skoleskibet skal gennemføre to togter årligt, og understreger, at der på togterne skal lægges særlig vægt på at oplære eleverne i praktisk styrmandstjeneste og herunder træne dem i vagttjeneste og i den praktiske anvendelse af moderne navigationsmidler. Kommissionens flertal mener, at skoleskibet *Danmark* efter en nødvendig ombygning, der anslås til at komme til at koste ca. 540.000 kr., og efter at være blevet udstyret med moderne navigationsmidler m. m. vil kunne gøre udmærket fyldest som skoleskib for styrmandseleverne. Kommissionen mener imidlertid, at det vil blive nødvendigt at forhøje skoleafgifterne, der ikke har været reguleret siden 1927, fra 35 kr. månedlig til ca. 60 kr. månedlig, hvis den foreslåede plan gennemføres.

Et mindretal, kommandørkaptajn *N. Juul-Brockdorff*, kan ikke tiltræde flertallets forslag om anvendelsen af *Danmark* som skoleskib for styrmandseleverne, idet han finder skibet i sin nuværende stand som sejlskib med en lille hjælpemotor som uegnet til formålet. En ombygning af skibet som foreslået vil endvidere efter mindretallets mening ikke komme til at koste 540.000 kr., men derimod mindst 700.000 kr., hvad det efter kommandørkaptajnens mening vil være uforsvarligt at give ud. Kommandørkaptajnen foreslår endvidere, at man indhenter tilbud på bygningen af et virkeligt velegnet skoleskib, om bord i hvilket styrmandseleverne på et 8-ugers togt vil kunne få den nødvendige praktiske uddannelse i vagt- og navigations-tjenesten. Det foreslåede 4-måneders togt finder mindretallet unødvendigt langt og kostbart.

Betænkningen oplyser endvidere, at man til sin tid vil foreslå, at den sejltid, der skal være erhvervet for at opnå bevis som styrmand, nedsættes fra 48 til 44 måneder, således at man undgår en forlængelse af den samlede uddannelsestid, der nu er ca. 66 måneder.

M.T. »GRØNLAND«

Den 19. februar afholdt Det Dansk-Franske Dampskibsselskab prøvetur med nybygningen m.t. *Grønland* ved Deutsche Werft i Hamborg, som i 1950 leverede m.s. *Irland*, 14.200 tons d.w., til samme rederi. M.t. *Grønland* er bygget i rekordtid. Det blev søsat den 27. december f. å. og er således

blevet færdigbygget og udrustet på mindre end to måneder.

Skibet, der er på 16.500 tons d.w., er bygget til Lloyd's højeste klasse og har en største længde på 517' 0", længde mellem p.p. 510' 0" og bredde 68' 0". Dybden moulded er 39' 0". Det har en lastekapacitet af 1600 tons pr. lime. Den smukke nybygning er indrettet således, at den tilfredsstiller alle krav, som stilles til et moderne skib, bl. a. med 1-mandskamre til alle voksne ombord. Foruden messer til de forskellige kategorier rummer apleringen saloner for såvel officerer som den menige besætning. Kaptajnshuset midtskibs rummer styrehus og beboelse for kaptajnen, navigatører og hovmester, medens maskinofficerer og mandskabet bor agter.

Hovedmaskinen består af en dobbeltvirkende, 8-cyl., 2-takts M.A.N.-dieselmotor, der udvikler 8000 b.h.k., som med 118 o/m giver skibet en fart af 15 knob lastet.

M.t. *Grønlands* første fører er kaptajn *George Hartmann*, og hr. *Svend Christensen* er maskinchef. Rederiet har nu en tankflåde på 4 motorskibe, medens den samlede flåde tæller 10 skibe på ialt ca. 88.000 tons d.w.

M.S. »HÅKON JARL«

Den 15. februar afleverede Aalborg Værft A/S sin nybygning nr. 93, det 2173 br. tons store motorskib *Håkon Jarl* til Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab i Trondheim. Skibet, der er et søsterskib til m.s. *Nordlys*, som Aalborg Værft afleverede til Det Bergenske Dampskibsselskab ifjor, har følgende hoveddimensioner: Længde 265' 2", bredde 40' 0", dybde 23' 6" med et dybgående på 14' 9". Det er et kombineret post- og passagerskib, der normalt kan medføre 450 passagerer — i højsæsonen 600 — og skal indsættes på rederiets hurtigrute til Nordnorge. Hovedmaskineriet består af to enkeltvirkende Atlas-Polar dieselmotorer på tilsammen 3040 b.h.k. Marchfarten er 15 knob og højeste fart 17 knob.

KONSULATERNE

Søfren Ebbe Ingemann, der den 18. juni 1951 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul ved konsulatet i Cape Town, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af Den Sydafrikanske Unions regering.

Harold Lindegren, der den 27. december 1951 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul i Bradford og Leeds, under det kgl. konsulat i Manchester, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den britiske regering.

REDERIET OTTO DANIELSEN A/S

Den 18. februar stiftedes et nyt dansk rederi: *Rederiet Otto Danielsen A/S* med hjemsted i København og kontor Ny Toldbodgade 5. Selskabets korresponderende reder er skibsreder *Otto Danielsen*, og overretssagsfører *Aage Neergaard* er formand for bestyrelsen. Aktiekapitalen er 1½ mill. kr., fuldt indbetalt.

Selskabet begynder sin virksomhed med to nye skibe, som for tiden er under bygning, nemlig et motorskib på 499 brutto-registertons (ca. 960 tons d.w.) på Nobiskrug-værftet i Rendsborg og et 460 tons d.w. motorskib på Svendborg skibsværft.

KØBENHAVNS HAVN

Københavns havn blev i januar 1952 anløbet af ialt 1637 skibe på tilsammen 687.593 n.r.t. Heraf kom 1069 på ialt 270.658 n.r.t. fra indenrigske og 568 med ialt 416.935 n.r.t. fra udenrigske havne. 1221 skibe med ialt 377.597 n.r.t. var danske, 14 med ialt 62.556 n.r.t. amerikanske, 30 med ialt 60.515 n.r.t. norske, 122 med ialt 58.926 n.r.t. svenske, 27 med ialt 37.736 n.r.t. britiske, 142 med ialt 26.581 n.r.t. tyske, 47 med ialt 17.124 n.r.t. hollandske og 15 med ialt 11.625 n.r.t. finske, medens resten tilhørte forskellige andre nationer

SØFARENDES MINDEFOND

Søfarendes Mindefond af 1945's næste uddeling finder sted til juni. Berettiget til at modtage hjælp er enker og børn af danske søfarende og fiskere, der direkte eller indirekte som følge af krigen 1939—45 er blevet økonomisk vanskelig stillet, og som ikke omfattes af lovgivningen om hædersgaver eller om krigsulykkesforsikring, samt andre værdige og trængende personer, der tilhører sømands- og fiskerstanden.

Ansøgningskemaer skal denne gang afleveres af alle ansøgere, også af dem, der tidligere har modtaget hjælp af fonden, og kan rekvireres gennem de forskellige søfartsorganisationers kontorer, eller ved henvendelse til Indenlandsk Sømandsmission, Bernstorffsgade 21, eller direkte fra fondens kontor, Holbergsgade 2, og skal i udfyldt stand være indleveret til de på skemaerne anførte organisationers eller institutioners adresse senest den 1. april 1952. Senere indkomne ansøgninger vil ikke kunne påregne overvejelse før fondens følgende uddeling i december 1952.

DANSKE FISKERBÅDE TIL CEYLON

I næste måned skal der fra Danmark leveres seks mindre fiskerbåde til Ceylon, hvor en modernisering af fiskeriet er påbegyndt gennem den internationale hjælp til underudviklede lande. Købet af de danske fiskerbåde er, efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd erfarer, kommet i stand, efter at FAO havde en repræsentant i Colombo for at studere forholdene, og derefter er købet af de danske både foretaget.

Det drejer sig om 20 og 22 fods både, en størrelse, hvoraf der er leveret en del til Grønland. Bådene bygges på Rantzausminde bådebyggeri i Svendborg og forsynes med Dan-motorer fra København. De er beregnet på fiskeri om dagen og skal kun have een eller to mand om bord, og da fiskerne dernede ikke er vant til at håndtere motorer, har man valgt en ganske enkelt konstruktion, som egner sig for »begyndere«. Man håber, forsøget falder så godt ud, at der senere kan blive tale om en større leverance.

SVENSKA AMERIKA LINIEN

Svenska Amerika Linien har vedtaget at bygge endnu en ny Amerika-båd — et søsterskib til den, der i øjeblikket er under bygning på Scheldeværftet i Holland, og som skal søsættes til efteråret.

Begge skibene bliver på ca. 20.000 b.r.t. med en fart på ca. 19 knob. De vil hver for sig få plads til omkring 800 passagerer på to klasser — første og turist.

Anskaffelsen af disse to nye skibe vil medføre, at det nu 27 år gamle *Gripsholm* og det kun 5 år gamle *Stockholm* vil blive afhændet, når begge de to nye skibe er blevet sat i drift, formodentlig om ca. 4 år. Stålmangel har forøvrigt sinket bygningen af skibet i Holland meget, og man regner nu med, at det vil kunne søsættes i november i år med aflevering ca. et år senere.

NY AMSTERDAM—RHIN-KANAL

Den 21. maj d. å. finder den officielle indvielse sted af den nye Amsterdam—Rhin-kanal og af verdens største indlandssluseanlæg ved Tiel, der udgør en del af denne kanal. For at markere denne begivenhed har Amsterdam planlagt en stor udstilling, der skal holdes åben i tre uger, og endvidere skal der i denne tid afholdes en række vigtige møder i Amsterdam af forskellige hollandske og internationale skibsfartsorganisationer.

NYT FRA U.S.A.

Efter amerikanske oplysninger skal det være hensigten at forøge størrelsen og farten for de nye tankskibe, der skal bygges til U.S.A.'s handelsflåde. Der er således blevet opstillet et forsøgsprogram omfattende bygningen af 10 tankskibe på hver 20.200 tons d.w. stykket og med en fart på 20 knob. Til sammenligning kan nævnes, at tankskibe af T-2 typen bygget under den anden verdenskrig var på 16.665 tons d.w. stykket med en fart på 14,5 knob.

De nu projekterede tankskibe — typen vil få benævnelsen T-5 — vil blive de hurtigste, men absolut ikke de største tankskibe i drift i dag. The National Bulk Carrier Company i New York skal således have projekteret et 50.000 tons d.w. tankskib og overdraget et værft i Kure, Japan, at konstruere dette skib.

Tankskibene af T-5-typen vil komme til at koste ca. \$8.000.000 hver. T-2-tankskibene kostede i sin tid regeringen ca. \$2.500.000 stykket.

DEN ALM. DANSKE SKIBSFØRERFORENING

Den alm. danske Skibsførerforening holdt ordinær generalforsamling tirsdag d. 19. februar. Formanden, kaptajn *J. Kastrup Olsen* aflagde beretning og oplyste herunder, at funktionærorganisationerne agter at søge foretræde for det nedsatte folketingsudvalg for at gøre rede for det rejste krav om en lovmæssig sikring af forhandlingsretten. Skibsførerforeningen har som bekendt i nogen tid forhandlet med Dansk Dampskibsrederiforening om dette spørgsmål, uden at der er blevet opnået enighed derom, idet man fra rederiforeningens side fremholder, at oprettelsen af kollektive overenskomster vil indebære en betydelig risiko for, at det hidtil bestående tillidsforhold mellem reder og skibsfører vil ophøre.

Formanden takkede endvidere i sin beretning overborgmester *H. P. Sørensen* og borgmester *Weikop* for deres medvirken til arbejdet med at bevare Københavns navigationsskole for København og kom derefter ind på søfartskommissionens betænkning vedrørende navigationsundervisningen. Under gennemgangen af denne betænkning kom han særlig ind på kravet om, at styrmandseleverne skulle ud at sejle med skoleskibet *Danmark*, og påviste her de fordele, der var ved en sådan ordning. En kritik, der havde været fremme i dagspressen af denne ordning, kunne han ikke tiltræde.

Til slut oplyste formanden, at foreningens medlemmer har haft gode indtjeningsmuligheder, og at kun få af dem har været uden beskæftigelse.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibssalg og -køb

Skibsreder *Th. Lindholmer*, København, har solgt m.s. *Zeus*, 250 tons d.w., bygget 1936 i Cranz-Neuenfeldt, til den norske fiskeeksportør *Skeie*, Kopervik. Skibet er forsynet med en ny 180 hk. Alpha motor. Som erstatning for m.s. *Zeus* har skibsreder *Lindholmer* derefter købt det 470 tons d.w. motorskib *Silja* af det finske rederi *Motor Lines*, Helsingfors. M.s. *Silja* er bygget i Holland i 1939 og er forsynet med en 480 hk. Crossley dieselmotor.

UGENS FRAGTBERETNING

Aktiviteten på de oversøiske markeder har været ret livlig i den forløbne uge, men rateudviklingen har vist nedgang på praktisk talt alle markeder. I transatlantisk fart er efterspørgslen efter tonnage for kul til Europa kun ringe, idet såvel februar som en stor del af marts behovet er dækket, og de befragtere, der har udækkede ordrer, holder sig tilbage i håb om lavere rater. Kul fra Hampton Roads til Rotterdam eller Antwerpen meldes sluttet til NSA-raten, \$10.50, men rygtevis forlyder det, at tonnage skal være sluttet helt ned til \$8.50. Kul fra Hampton Roads til Danmark er sluttet af engelsk båd i sterling svarende til \$11.30 for marts lastning. Korn fra Northern Range til Nordfrankrig er sluttet til \$11.10 for 3 consecutive rejser, Northern Range/Marseille betales med \$12 for tungt korn, og endelig kan nævnes, at tungt korn fra Northern Range til Sydafrika fik 9000 tonner til 155/-. Britiske befragtere sluttede tonnage for tungt korn for consecutive rejser over sæsonen fra St. John NB. eller Halifax til 17/9d. pr. qr., option St. Lawrence lastning til 18/3d. pr. qr. basis UK. med 7½d. reduktion hvis losning Antwerpen eller Rotterdam. Raterne for trælast fra Halifax eller St. John NB. viste også betydelige nedgange. Ugens første rapport meldte om afslutningen af 1300 favne båd for pitprops til UK. til 425/-, men der er senere sluttet helt ned til 400/- for lignende forretning.

Fra Vestindien har der været noget større udbud af sukkerlaste. Cuba/UK. sluttedes til 127/6d., men Ministry of Food har nu sat raten ned til 125/-. Cuba/Dunkirk betales med \$19.75, og 2 både sluttedes Cuba/Rotterdam til \$19. Sukker fra San Domingo til Colombo sluttedes til 190/-. Fra Golfen sluttedes mange både for korn til Indien. På sterling basis betales først på ugen 190/- til øst- og 200/- til vestkysten af Indien, men senere er der sluttet til henholdsvis 180/- og 190/-. På dollarbasis er raten gået ned fra \$24.50 til øst- og \$27.25 til vestkysten af Indien til henholdsvis \$23.75 og \$26.50. Korn fra Golfen til UK. er sluttet til 23/3d. pr. qr., og for soyabønner Golfen/Japan betales \$19.25. Sulphur fra Galveston til UK. sluttedes til den 5/- lavere rate af 112/6d.

River Plate markedet er meget stille, og der rapporteres ingen afslutninger i den forløbne uge. Malm fra Victoria til Baltimore sluttedes til \$5.40, og en 4500 tonner sluttedes for scrapjern fra Venezuela til UK. til \$18 fio.

Vestkysten af Sydamerika er stadig inaktivt. Fra Nordpacific har befragtningsvirksomheden været meget livlig, men også for dette markeds vedkom-

mende har tendensen været vigende. Af de mange slutninger kan nævnes: tungt korn Nordpacific/Vestitalien til \$19, tungt korn Nordpacific/UK. til rater mellem 150/- og 152/6d., tungt korn til Indien til 170/- til øst- og 180/- til vestkysten af Indien, og på dollarbasis betales for lignende forretning henholdsvis \$22 og \$23.80. Tonnage for lumber er sluttet til rater mellem 710/- og 680/- pr. std. afhængig af positionen, og for lumber og stykgods er betalt mellem 180/- og 190/- pr. ton d.w. fio. Transpacific er sluttet tungt korn til Japan til \$15.

Fra Nordkina sluttedes 2 både for blandede kornlaste til Antwerpen eller Rotterdam til 187/6d. med forskellige losseoptioner såsom Hamburg til 192/6d. og Polen til 207/6d. Fra Indien kan bl. a. nævnes: kul Calcutta/Singapore til 80/-, Calcutta/Hongkong til 112/6d. og samme rate til Japan. For kul Calcutta/Finland betales 135/-. Malm fra Marmagoa til Japan betales med 110/-, fio., og flere både sluttedes for malm Vizagapatam til Northern Range til \$12.25.

Fra Australien er sluttet yderligere tonnage for hvede til UK. til omkring 140/- basis lastning vest for løs last ex-silo, april lastning. Fra Sydaustralien eller Victoria betales 137/6d. til Holland for løs hvede ex-silo, og for byg i sække fra Sydaustralien til Vestitalien betales 152/6d.

Kul fra Durban eller Lourenco Marques til Takoradi sluttedes til 60/-, og 2 både sluttedes for sukker fra Mauritius til Colombo til 75/- for marts lastning og 70/- for maj. Salt fra Aden til Japan betales med 102/6d. for maj lastning.

Fra Sortehavet og Middelhavet var raterne nogenlunde uændrede. Adskillige både sluttedes for korn fra Sortehavet til UK. til rater mellem 100/- for april/maj lastning, til 105/- for febr./marts tonnage, med den sædvanlige reduktion af 2/6d. for losning Antwerpen/Hamburg Range. Fra Middelhavet skal nævnes: malm Bona-Rotterdam 41/-, bauxite Eleusis Bay til Rotterdam til 63/9d., fosfat Sfax/Birkenhead til 50/-, malm fra Almeria til UK. til 45/- og pyrites Huelva/Rotterdam til 42/6d.

Nord- og østersømarkederne viser ingen tegn til bedring. Kulraterne fra UK. til god dansk havn ligger stadig omkring 18/6d. for både omkring 28/3000 tons. Fra de tyske Nordsøhavne har der været en del mindre kokslaster i markedet. Raterne har ligget omkring 21/- fra Weser og 18/6d. fra Hamburg til god dansk havn nordligst Aarhus. Af trælaste kan nævnes 750 favne props Mäntyluoito til ECUK. til 170/- pr. favn.

Nyt fra Italien

Ansaldo Co. Genua-værft har nu strakt kølen til den anden 26.000 br. tons Atlantliner, der skal bygges til Italia-liniens ekspressrute Genua—New York. Skibet, der får plads til 1300 passagerer, skal kunne løbe 25½ knob.

Skibsregisteret

Dampskibsselskabet *Activ A/S*, København, og *interentskabet Einar Schmith & Erik Lannig*, København. Skorstenmærke: Sort skorsten med bælte i farverne rød og hvidt. Bæltet er ved en vandret grænselinie i dets midte og ved fire i skibets længde- og tværetning anbragte lodrette grænselinier delt i otte i vandret retning aflange, rektangulære felter, skiftevis røde og hvide. På hver side af skorstenen bogstaverne S og L i hvidt, anbragt i hvert sit røde felt i bæltet, henholdsvis foroven til venstre og fornedet til højre. — Kontorflag: Stulflag, der ved grænselinier, udgående fra midten af flagets sider, er delt i fire i vandret retning aflange, rektangulære felter, hvoraf øverste felt ved stangen og underste yderfelt er røde, de øvrige felter hvide. I de røde felter henholdsvis bogstavet S og L i hvidt.

S.s. *Lise* af København, OXFO, er udsløjet som solgt til udlandet.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Laura Mærsk* af København, OYZO, er nu henholdsvis 6599 og 3876 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Peter Mærsk* af København, OUKM, er nu henholdsvis 6566 og 3850 tons.

Suez-kanalen

Suez-kanalen blev i november 1951 passeret af ialt 983 skibe på tilsammen ca. 9,2 mill. br. tons, 28 af disse skibe på tilsammen 243.000 br. tons var danske.

Fra svenske værfter

Aflevering. Kockums Varv, Malmø, afleverede den 25. jan. det 16.290 tons d.w. tankmotorskib *Havfru* til skibsskib Peter Meyer, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 2-takts, dobbeltvirkende, 8-cylindret Kockum-MAN dieselmotor 5500 a.h.k. Farten er 14,5 knob.

Søsætning. Ved Kockums Varv, Malmø, søsattes forleden dag et 16.000 tons d.w. tankmotorskib *Avance* under bygning til AB Fraternitas, Göteborg. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, dobbeltvirkende 6-cyl. Kockum-MAN dieselmotor, 6000 a.h.k. Farten skal være 14¾ knob.

Lindholmens varv søsatte den 16. febr. et 16.000 tons d.w. tankmotorskib *Espírito Santo* under bygning til det brasilianske rederi Conselho Nacional de Petroleo. Hoved-

maskineriet skal bestå af en 2-takts, enkeltvirkende Göta-verken dieselmotor 7350 i.h.k.

Eriksbergs Varv søsatte forleden dag et ca. 9.850 tons d.w. laslmotorskib *Burma* under bygning til AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet. Hovedmaskineriet skal bestå af to Eriksbergs-B. & W. 6-cyl. 2-takts enkeltvirkende dieselmotorer på tilsammen 12.000 i.h.k. Farten skal være 17³/₄ knob.

En erstatningsag

Sø- og handelsretten har afsagt dom i en erstatningsag, hvori skibsreder Hans Svenningsen, København, dømtes til at betale Rødvig Søforsikringsforening 10.500 Kr.

I september 1948 påsejlede skibsrederens damper, *Hans*, motorjagten *Inger* ved gennemsejlingen ved Størstrømsbroen. Begge skibe kom østfra, *Inger* fra Bøgestrømmen og *Hans* fra Grønsund. Vinden var s. 1 à 2, og strømmen vestgående. Det var sigtbart vejr med svag dis. Begge skibe skulle efter sejlreglerne gå gennem det nordlige brofag. *Hans* gik på en nnv-lig kurs og *Inger* på en vestlig kurs forude om styrbord af *Hans*. *Hans* lønede *Inger* hårdt på dens bagbords side. Motorjagtlens fører og ejer, skibsfører *Harry Louis Iversen*, og en passager, handelslærling *Bendt Wiim*, blev slået over bord og druknede. *Inger* led betydelig skade og blev bjerget ind til Masnedø.

Rødvig Søforsikringsforening krævede som kaskoassurandør skibsreder Svenningsen for en erstatning på 19.381 kr., idet man lagde skylden for ulykken på *Hans*. Dampereens styrmand, der havde vagten, er siden blevet idømt en bøde for skødesløshed og forsømmelse i tjenesten. Sø- og handelsretten lagde hele ansvaret på *Hans*, som, heder det i præmisserne, »uden advarselssignal og fartformindskelse overhaler *Inger* på en kurs, der skærer *Inger's* kurs. *Hans* måtte gå ud fra, at et skib af *Inger's* størrelse og med dets ringe besætning under de givne forhold havde opmærksomheden henvendt fremefter og ikke regnede med at blive overhalet agterfra».

Retten fastsatte erstatningen til de nævnte 10.500 kr. — hvortil kommer 1550 kr. i sagsomkostninger og udgifter til skøn, som skibsrederen ligeledes dømtes til at betale.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører i Suenson & Jespersens rederi, kaptajn P. C. Petersen, kan den 23. februar fejre sin 75 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i Aalborg.

Tidligere fører i C. K. Hansens rederi, kaptajn L. K. Nielsen, fylder den 28. februar 75 år. Kaptajnen er bosiddende i København.

70 år

Tidligere fører i Dampskibsselskabet Progress, kaptajn C. P. Schmidt, fylder den 26. februar 70 år. Kaptajnen er bosiddende i Vanløse.

60 år

Kaptajn A. Skjoldborg, der er fører af Esbjerg—Fano færgerne, kan den 27. februar fejre sin 60 års fødselsdag. Kaptajn Skjoldborg er bosiddende i Esbjerg.

Fører i Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, kaptajn L. Hartmann, fylder den 27. februar 60 år. Kaptajnen fører tilsyn med selskabets nye tankskib.

Ordensdekoration

Under 12. februar 1952 er skibsmaskinmester *Thorvald Florander*, Gedser-Warnemünde-overfarten, udnævnt til ridder af Dannebrog.

VALUTAKURSER pr. 19. februar 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98¹/₄, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01¹/₂, Lissabon 24.15, Montreal 6.92.

Positionsliste pr. 19. februar 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. afg. Lisbon 22.2. — *Hans Mærsk* forv. ank. Lisbon 18.2. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Sitting-

bourne 5.3. — *Betty Mærsk* forv. afg. Halifax 20.2. — *Lica Mærsk* forv. ank. Halifax 29.2. — *Marit Mærsk* forv. ank. Portland, Me. 20.2. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 17.2. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Antwerp. 19.2. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Shelbourne 21.2. — *Else Mærsk* afg. Basrah 17.2. til Kuwait. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Bangkok 18.2. til Colombo. — *Agnete Mærsk* afg. Hongkong 16.2. til Kobe. — *Mathilde Mærsk* ank. Surabaya 17.2. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Port Sudan 18.2. — *Herta Mærsk* forv. ank. Nagoya 19.2. — *Jessie Mærsk* forv. afg. New York 17.2. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Fremantle 21.2. — *Arnold Mærsk* ank. Yokohama 16.2. — *Cornelius Mærsk* ank. Djibouti 17.2. — *Olof Mærsk* afg. Charleston 13.2. til Panama. — *Leise Mærsk* afg. San Francisco 10.2. til Panama. — *Sally Mærsk* pass. Panama 10.2. til San Francisco. — *Chastine Mærsk* afg. Genoa 11.2. til New York. — *Gertrude Mærsk* forv. afg. Bangkok 18.2. — *Leza Mærsk* forv. afg. Baltimore 18.2. — *Hulda Mærsk* afg. Cebu 16.2. til Manila. — *Laura Mærsk* afg. New York 15.2. til Newport News. — *Grete Mærsk* afg. Yokohama 8.2. til San Francisco. — *Trcin Mærsk* afg. Keelung 17.2. til Hongkong. — *Anna Mærsk* forv. ank. San Francisco 20.2. — *Peter Mærsk* ank. Yokohama 15.2. — *Olga Mærsk* afg. Nagoya 15.2. til Shimizu. — *Nicoline Mærsk* afg. San Francisco 6.2. til Manila. — *Jeppesen Mærsk* afg. Hongkong 17.2. til Keelung. — *Kate Mærsk* afg. Le Havre 9.2. til Curacao. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 31.1. til Teneriffe. — *Aase Mærsk* afg. Le Havre 9.2. til Curacao. — *Rosa Mærsk* afg. Houston 10.2. til Cardiff. — *Nelly Mærsk* afg. Rio de Janeiro 6.2. til Curacao. — *Emma Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 9.2. til UKC. — *Charlotte Mærsk* afg. Alexandria 3.2. til Curacao. — *Brigit Mærsk* afg. Cape Town 27.1. til Mena al Ahmadi. — *Inge Mærsk* afg. Dunkirk 25.1. til Mena al Ahmadi. — *Caroline Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.1. til Donges. — *Katrine Mærsk* afg. London 9.2. til Curacao. — *Henning Mærsk* afg. Port de Bouc 10.2. til Mena al Ahmadi. — *Marie Mærsk* afg. Heysham 13.2. til Curacao. — *Eleonora Mærsk* afg. Dunkirk 29.1. til Mena al Ahmadi. — *Valkyrien Mærsk* afg. Houston 2.2. til Aden. — *Mette Mærsk* ank. Stanlow 15.2. — *Jane Mærsk* ank. Ras Tanura 17.2. — *Elisabeth Mærsk* afg. Palermo 11.2. til Mena al Ahmadi. — *Ebba Mærsk* afg. Kuwait 30.1. til Dunkirk. — *Anglo Mærsk* afg. Curacao 4.2. til Montevideo—Buenos Aires. — *Gerd Mærsk* afg. Rotterdam 8.2. til Mena al Ahmadi.

Dania

Cyrl pos. 18.2. 49.00 n. — 31.00 v. p.v.t. Digby. — *Danfjord* pos. 18.2. 17.01 n. — 40.45 ø. p.v.t. Østen. — *Danholm* afg. Dakar 19.2. til Sverige. — *Tovetil* afg. Sfax 19.2. til Færøerne.

Dannebrog

Aggersborg eta Cartagena 18.2., derfra til Barranquilla. — *Brattingsborg* Helsingør, dokning. — *Christiansborg* eta Fawley 20.2. — *Ellensborg* ank. Lissabon 18.2., derfra til Bristolkanalen. — *Flynderborg* afg. New Orleans 15.2. — *Frederiksborg* Swansea, dok. — *Lilleborg* ank. Pasajes 14.2., derfra til Algier. — *Nordborg* ank. Bilbao 14.2., derfra til Holland. — *Skodsborg* afg. Hull 18.2. til Bilbao. — *Spigerborg* pass. Istanbul 18.2. til Constanza. — *Taarneborg* pass. Finisterre 17.2. til Birkenhead. — *Uranienborg* eta Boulogne 24.2. — *Ørneborg* afg. Immingham 17.2. til Ivigtut.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Duala 18.2. — *Bornholm* afg. Dakar 12.2. til Antwerpen. — *Bretagne* forv. afg. New Orleans 21.2. til Havana. — *Grønland* forv. afg. Hamburg 21.2. til Ras Tanura. — *Holland* ank. Lobito 10.2. — *Irania* forv. ank. Kiel 20.2., rep. — *Irland* forv. afg. Stanlow 23.2. — *Normandiet* afg. Port Arthur 14.2. til Aarsdalstangen. — *Shetland* pass. Gibraltar 19.2. p.v.t. Napoli. — *Slesvig* pass. Suez 14.2. p.v.t. Singapore.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Caripito 23.2. Derefter Brighton og Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 3.3. Derefter Esbjerg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 20.2. Derefter Bari.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Dordrecht 22.2. — *Concordia* forv. udl. Reykjavik 23.2. — *Dania* forv. ank. Bilbao 21.2. — *Hafnia* forv. ank. Kbhvn. 25.2. — *Scandia* forv. ank. Aarhus 23.2.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Gdynia 20.2. — *Th. Adler Svanholm* ank. Grangemouth 19.2. — *Wm. Th. Malling* ank. Le Havre 19.2.

D.F.D.S.

Argentina afg. New Orleans 5.2. til Oslo/Kbhvn. — *Arizona* ventes ank. Montevideo 25.2., derefter Buenos Aires. — *Arkansas* ank. Kbhvn. 18.2., herfra ca. 24.2. til Køge, Kbhvn. — *Bastholm* ank. Istanbul 18.2., derfra til Izmir,

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Vinkes
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Algier, Valencia, Cartagena, Danmark. — *Berghus* ank. Hull 19.2., derfra forv. 22.2. til Kbhvn. — *Birkholm* ank. Abo 18.2., derfra forv. 20.2. til Kbhvn. — *Bolivia* afg. New Orleans 16.2. til Norfolk/New York-Oslo/Kbhvn. — *Brasilien* afg. Malta 17.2. til Alexandria, Beirut, Limassol o. v. — *Brynhild* ank. Barrow-in-Furness 20.2., derfra til Huelva, Aberdeen. — *Bygholm* ank. Kbhvn. 17.2., herfra forv. 20.2. til Antwerpen, Middelhavet. — *California* ank. Rio de Janeiro 17.2., derfra forv. 19.2. til Ilheus-Danmark. — *Colombia* ank. Baltimore 14.2., derfra forv. 19.2. til Norfolk/New York. — *Diana* ank. Hull 19.2., derfra forv. 22.2. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Vaag 18.2. til Reykjavik/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* ank. Tanger 17.2., derfra forv. 19.2. til Algier, Malta, Piræus o. v. — *Florida* ank. Svendborg 17.2., derfra forv. 20.2. til Kbhvn.-USA. — *Halfdan* ank. Esbjerg 16.2., afg. ca. 19.2. til Odense, Kbhvn. — *Harald* afg. Bremen 15.2. til Swansea, Setubal, Rotterdam. — *Hebe* afg. Aarhus 16.2. til Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Liverpool 17.2., afg. ca. 19.2. til Kbhvn., Odense. — *Hjortholm* afg. Malta 17.2. til Alexandria, Beirut o. v. — *Ivar* ank. Huelva 19.2., derfra til Rotterdam. — *Katholm* afg. Randers 19.2. til Aalborg, Leith, Manchester, Kbhvn. — *Kentucky* ank. Huelva 19.2., derfra til Antwerpen. — *Knud* ank. Caen 14.2., derfra til Hamborg. — *Knudshoved* afg. Havre 18.2. til Bordeaux, Pallice, Havre, Dunkirk, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Antwerpen 16.2., derfra forv. 20.2. til Casablanca, Middelhavet. — *Louisiana* afg. Buenos Aires 18.2. til Rosario/Buenos Aires-Danmark. — *Maine* afg. Jaffa 17.2. til Algier, Danmark. — *Margrethe* ank. Horsens 19.2., afg. ca. 20.2. til Odense, Aalborg, London. — *Melos* afg. Messina 18.2. til Valencia, Cartagena, Lissabon, Kbhvn. — *Neuada* afg. Sao Francisco do Sul 17.2. til Buenos Aires. — *Oregon* ank. Buenos Aires 3.2. — *Paraguay* afg. Kbhvn. 8.2. til New York/Baltimore o. v. — *Rhodos* afg. Palermo 16.2. til Tarragona, Valencia, Lissabon, Kbhvn. — *Rota* ank. Kbhvn. 19.2. — *Saga* afg. Kbhvn. ca. 22.2. til Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Samos* afg. Kbhvn. ca. 22.2. til Antwerpen, Middelhavet. — *Svanholm* ank. Odense 17.2., afg. ca. 19.2. til Kbhvn., Havre, Newport o. v. — *Texas* ventes til Aalborg ca. 22.2., derefter Nr. Sundby, Korsør, Kbhvn. — *Thyra* afg. Frederikshavn forv. 19.2. til Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Tomsk* ank. Aarhus 19.2., afg. ca. 20.2. til Kbhvn., Hamborg, Antwerpen, Danmark. — *Trondhjem* ank. Antwerpen 19.2., afg. ca. 20.2. til Hamborg, Kbhvn. — *Tula* afg. Hamborg 19.2. til Antwerpen, Svendborg, Kbhvn. — *Tunis* afg. Aalborg 17.2. til London. — *Uffe* ank. Kbhvn. 20.2., derefter Aarhus. — *Uruguay* afg. Baltimore 18.2. til Tampa o. v. — *Venezuela* afg. Kotka 20.2. til Kbhvn., Sydamerika. — *Virginia* ank. Buenos Aires 4.2.

Helmdal

Axel Carl ank. Mobile 2.2. — *Hans P. Carl* ank. Gladstone 19.2. — *Poul Carl* ank. Sydney 31.1.

Jutlandia

Gerda Toft Flensborg, dok. — *Jens Toft* afg. Saloniki 15.2. til Istanbul. — *Karen Toft* afg. Aalborg 14.2. til Huelva.

Kongsund

Kongshaun Emden, dok.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Buenos Aires 12.2., derefter Rio de Janeiro. — *Argentinean Reefer* afg. Rio de Janeiro 18.2. til Santos. — *Bella Dan* ventes afg. Tocopilla 21.2., nordg. — *Egyptian Reefer* forv. afg. Buenos Aires 19.2. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* ventes pass. Panamakanalen 23.2., nordg. — *Indian Reefer* ventes til Trinidad 27.2., derefter London. — *Jelva Dan* ventes afg. Themsens 20.2. til Dunkerque. — *Jutta Dan* ventes afg. Dunkerque 21.2. til Le Havre. — *Kamma Dan* ank. New Orleans 17.2., nordg. — *Katja Dan* ventes afg. Themsens 20.2. til Hull. — *Laila Dan* ventes afg. St. Louis du Rhone 20.2. til Israel. — *Laura Dan* afg. Rouen 16.2. til Spanien. — *Leena Dan* afg. New York 18.2. til Philadelphia. — *Lilian Dan* ank. Themsens 18.2., derefter Sydfinland. — *Linda Dan* ank. Helsingfors 18.2., derefter Kaskö. — *Lotta Dan* pass. Dover 19.2. p.v.t. Abo. — *Marna Dan* ventes afg. New York 21.-22.2. til Chile. — *Nerma Dan* afg. Themsens 18.2. til Balrein. — *Ninna Dan* ank. Helsingfors 18.2., derefter Kotka. — *Paula Dan* ventes til Callao 25.2., sydg. — *Randa Dan* ventes afg. Watchet 21.2. til Bordeaux. — *Selma Dan* forv. afg. Cardiff 19.2. til Mostaganem. — *Silja Dan*

ventes afg. Mäntyluoto 21.2. til Kaskö. — *Stina Dan* forv. pass. Gibraltar 19.2. p.v.t. Tunis. — *Tessa Dan* ventes til Tocopilla 20.2., nordg. — *Ulla Dan* ventes afg. London 20.2. til Spanien. — *Vilma Dan* ventes afg. Valparaiso 20.2., sydg. — *Maria Dan* afg. Cardiff 18.2. til Liverpool.

Mototramp

Stensby afg. Tarakan 10.2. til Europa via British Columbia. — *Tureby* forv. ank. Nauru 22.2., derefter Ocean Island/Vestaustralien. — *Vedby* forv. pass. Panamakanalen 28.2. p.v.t. London.

Myren

Asbjørn afg. Garston 18.2. til USA-Belgien. — *Astrid* ank. Safi 19.2., derefter Danmark. — *Birte* forv. ank. Antwerpen 24.2. — *Chr. Sass* forv. ank. New York 24.2. — *Clara* afg. Belfast 19.2. til Casablanca.

Norden

Norden ank. Hull 20.2. — *Nordfarer* ank. Adelaide 29.1. — *Nordhval* pass. Cape 13.2. p.v.t. Adelaide. — *Nordkap* afg. Dakar 30.1. til Melbourne. — *Nordkyn* ank. Vancouver 7.2. — *Nordpol* ank. Suez 20.2. — *Nordvest* ank. Sydney 17.2.

Orient

Astoria ank. Melbourne 17.2. — *Westralia* afg. Antwerpen 3.2. til Galveston.

Progress

Valborg Nielsen afg. Antwerpen 4.2. — *Elisabeth Nielsen* lossers i Duala, Sydvestafrika. — *Marianne* ank. Kbhvn. 19.2. — *Else Nielsen* ank. Maracaibo 14.2. — *Lily Nielsen* laster i Gandia. — *Henry Tegner* lossers i Kbhvn. — *Ellen Nielsen* ank. Dunkirk 18.2. — *Hugo Nielsen* afg. Livorno 18.2. — *Margrete* ank. Bizerte 18.2. — *Karen* ank. Middlesbrough 16.2. — *Marx* ant. ank. Boulogne 19.2. — *Sophie* ank. Antwerpen 16.2. — *Thyra* ank. Goole 17.2. — *Fylla* ant. pass. Brunsbüttel 19.2. — *Polly* ank. Gdynia 17.2.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lang forv. ank. Hampton Roads 22.2. — *Lena Schmith* pass. Dover 19.2. p.v.t. Stokk Sund. — *London* pass. Lindesnæs 8.2. p.v.t. St. John N.B. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* pass. Brunsbüttel 7.2. p.v.t. Shelbourne N.S.

Torm

Herdis Torm afg. Callao 15.2. — *Olga Torm* afg. Huancho 13.2. — *Gerd Torm* ank. Montevideo 17.2. — *Tekla Torm* ank. Santos 17.2. — *Agnete Torm* afg. Casablanca 13.2. — *Kirsten Torm* afg. Baltimore 16.2. — *Gertrud Torm* afg. Gocek 7.2. — *Ragnhild Torm* afg. Haifa 16.2. — *Helvig Torm* afg. Angra dos Reis 17.2. — *Thyra Torm* afg. London 13.2. — *Gyda Torm* afg. Liverpool 12.2. — *Anne Torm* ank. Kbhvn. 17.2. — *Hilde Torm* afg. Gdansk 16.2. — *Gudrun Torm* ank. Kiel 16.2. — *Alice Torm* ank. Odense 17.2. — *Gunhild Torm* ank. Newcastle o/Tyne 17.2.

Vendila

E. M. Dalgas rep. i Kbhvn. — *Otto Petersen* afg. Dunkirk 19.2. til Antwerpen, Rotterdam. — *P. N. Damm* ventes ank. Nakskov 21.2.

Ø.K.

Annam afg. Sydney 17.2. til Pacifickysten. — *Asia* ank. Hamborg 16.2., derefter Kbhvn., Hamborg. — *Bintang* afg. Nagoya 18.2. til Kobe, Hongkong. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* pass. Cape Melville Balabac 17.2. til Singapore, Port Swettenham. — *Fionia* pass. Ushant 16.2. til Port Said, Aden. — *India* ank. Bangkok 13.2., derefter Hongkong, Manila. — *Java* pass. Suez 15.2. til Aden, Fremantle. — *Kambodia* afg. Moji 18.2. til Hongkong, Philippinerne. — *Kina* ank. Iloilo 18.2., derefter Cebu, Surigao. — *Korea* pass. Cape Leeuwin 18.2. til Aden, Port Said. — *Lalandia* pass. Minikoi 12.2. til Aden, Port Said. — *Magdala* afg. Karachi 18.2. til Aden, Beyrouth. — *Malacca* afg. Sydney 15.2. til Townsville, Melbourne. — *Malaya* afg. Aden 16.2. til Port Said, Haifa. — *Manchuria* ank. Chittagong 15.2., derefter Madras, Colombo. — *Meonia* ank. Kbhvn. 17.2., derefter Gdynia, Kbhvn. — *Mombasa* ank. Portland 17.2., derefter San Francisco, Los Angeles. — *Mongolia* ank. Karachi 16.2., derefter Bombay, Colombo. — *Morelia* ank. Penang 16.2., derefter Port Swettenham, Singapore. — *Nikobar* ank. Los Angeles 17.2., derefter San Francisco, Vancouver. — *Panama* ank. Kbhvn. 19.2., derefter Aalborg, Göteborg. — *Patagonia* pass. Suez 17.2. til Aden, Singapore. — *Selandia* pass. Suez 16.2. til Aden, Singapore. — *Serampore* afg. Victoria 5.2. til Kobe, Osaka. — *Siam* afg. Mena-al-Ahmadi 16.2. til Landsend f. o. — *Sunnanbris* ank. Sydney 1.2. — *Tranquebar* afg. Vancouver 16.2. til Kobe, Hongkong.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.



Medlemsliste

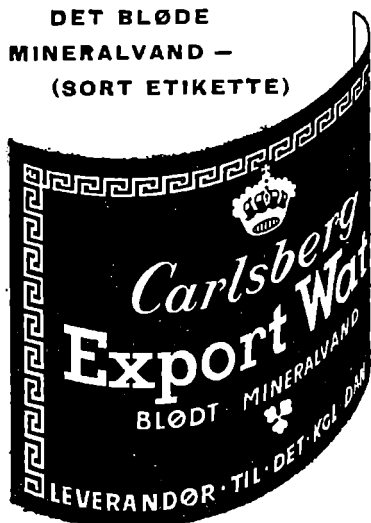
- | | |
|--|--|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. |
| D/S »Aktiv«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kongssund. |
| Rederiet Arrenak I/S. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| C. Clausen. | D/S »Myren«. |
| D/S »Dania«. | A. P. Møller. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Norden«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Orient«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Orion«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Pacific«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Phønix«, Esbjerg |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Progress«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | Hans Svenningsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Helland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

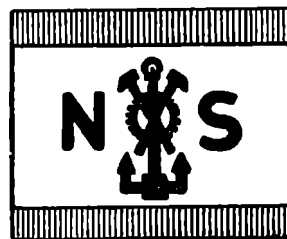
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



DET BLØDE
MINERALVAND -
(SORT ETIKETTE)



Carlsberg



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

Owners' & Captains' Code

Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG

Amallegade 33 - København K

JAN M. LYNGBY A/S INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13 779-15 779

TELEGR. „JANBY“



KJØBENHAVN K.

TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER

&

-MOTORER



Medlemsliste

- | | |
|--|--|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kongssund. |
| Rederiet Arrenak I/S. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| D/S paa Bornholm af 1860, Rønne. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| C. Clausen. | D/S »Myrene«. |
| D/S »Dania«. | A. P. Møller. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Norden«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Orient«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Orion«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Pacific«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Phønix«, Esbjerg |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Progress«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | Hans Svenningsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Helland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 9

FREDAG DEN 29. FEBRUAR 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

VERDENSFLÅDERNE

Lloyds Register har nu udsendt sin oversigt over det antal skibe, der er blevet slettet af skibsregistre verden over i løbet af april kvartal 1951 på grund af forlis, oplugning m. m. 41 skibe med ialt 44.119 br. tons er forlist, strandet eller lign. 6 af disse skibe med ialt 15.963 br. tons var panamanske, 4 med 8330 br. tons britiske, 7 med ialt 5576 br. tons var hjemmehørende i andre britiske Commonwealth-lande, 5 med ialt 3797 br. tons i U.S.A., 3 med ialt 3356 br. tons i Frankrig og 2 med ialt 2134 br. tons i Norge, medens resten tilhørte andre nationer. Intet dansk skib gik tabt i kvartalet.

76 skibe med ialt 98.590 br. tons blev hugget op eller lign. 23 af disse skibe med ialt 41.557 br. tons var britiske, 14 med ialt 14.793 br. tons tilhørte andre britiske Commonwealth-lande, 3 med ialt 12.510 br. tons var amerikanske, 17 med ialt 4198 br. tons tyske, 5 med ialt 2812 br. tons svenske, 2 med ialt 7379 br. tons panamanske, medens resten tilhørte andre nationer. Intet dansk skib blev slettet på grund af oplugning eller lign.

Tallene omfatter kun skibe over 100 br. tons.

FORENINGEN AF DANSKE SØASSURANDØRER

Foreningen af danske Søassurandører har udnævnt cand. jur. *Knud Christoph* til direktør og administrationschef.

Direktør Christoph er født den 20. december 1902. Fra 1919—1943 var han ansat i »Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening«, og mens hans passede sit arbejde i dette selskab, tog han studentereksamen og juridisk embedseksamen. Han blev i 1936 kontorchef i »Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening« og var fra 1944 til 1948 tillige ansat i »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« for i 1948 at blive ansat som sekretær i Foreningen af danske Søassurandører. Som sådan har han også beklædt stillingen som sekretær i »Nordisk Søforsikringspool« og for den danske Repræsentation ved »The International Union of Marine Insurance«. Endelig har han siden 1945 virket som lærer i søforsikring på Købmandsskolen.

ORDENSDEKORATION

Direktør, generalkonsul *H. Christiansen*, K. af D., Dbmd., er blevet udnævnt til kommandør af den norske St. Olavs Orden.

PACIFIC

Dampskibsselskabet Pacific A/S holdt ekstraordinær generalforsamling d. 25. ds. med valg af nye bestyrelsesmedlemmer som eneste punkt på dagsordenen. Højesteretsagfører *C. B. Christoffersen* dirigerede, og bestyrelsens formand, afdelingschef i udenrigsministeriet *Erik Valeur* indledede med nogle mindeord over afdøde kontorchef *Villy Nielsen*, der havde været ansat i selskabet i 33 år. Formanden forelagde derefter forslaget om valg af nye bestyrelsesmedlemmer i stedet for de nuværende medlemmer: afdelingschef *Erik Valeur*, landsretssagfører *Leif Christoffersen*, skibsreder *Einar Schmilh* og kontorchef *Werdelin-Larsen*. De foreslåede nye bestyrelsesmedlemmer: skibsreder *A. H. Basse*, skibsreder *Th. Basse* og skibsreder *Fischer-Nielsen* blev

derpå valgt, og den nye bestyrelse konstituerede sig derpå med skibsreder *Fischer-Nielsen* som formand. Skibsreder *Leo Jensen*, der var medlem af den gamle bestyrelse fortsætter som medlem af dampskibsselskabets bestyrelse.

KONSULATERNE

Einer Jacobsen, der ved kongelig resolution af 29. oktober 1951 blev udnævnt til ulønnet dansk konsul i Dakar, med distrikt omfattende Senegal, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den franske regering.

Marcel Courvoisier, der den 1. november 1951 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul ved konsulatet i Dakar, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den franske regering.

AMERIKAFARTEN

Det Østasiatiske Kompagni har besluttet at tage m.s. *Falstria* ud af Bangkok-ruten og indsætte det i passagerfarten mellem København og New York. Skibet ventes til København ca. 14. april, hvorefter dets første afgang til New York er ansat til d. 18. april. Skibet vil indtil videre foretage en månedlig rundrejse mellem København og New York.

DEN SVENSKKE HANDELSFLÅDE

Den 1. februar 1952 var 49 svenske skibe over 100 br. tons med en samlet tonnage på 77.412 br. tons, 109.031 tons d.w., lagt op, heri iberegnet skibe oplagt til eftersyn, klassificering o. lign. 22 af skibene med ialt 46.570 br. tons var mellem 1000—1999 br. tons stk., 20 skibe med ialt 10.408 br. tons var mellem 100—199 br. tons, medens resten var over 2000 br. tons.

VESTTYSKLANDS HANDELSFLÅDE

Antallet af rederier i Vesttyskland er i 1951 forøget med 120 firmaer og handelsflåden med nybygninger på 245.000 brutto-registertons. Værfterne ligger med ordrer svarende til 4—5 års normal beskæftigelse. Efterspørgselen efter kvalificerede søfolk er for første gang siden kapitulationen større end tilbudet, bl. a. fordi mange tyske søfolk sejler med udenlandske skibe, hvor de får højere hyrer end i tyske skibe. Skibsreder *Freese*, Hamborg, der på et møde fornylig fremsatte disse oplysninger, krævede tilskud fra myndighederne og de større rederier til et program til fuldendelse eller supplerung af yngre, kvalificerede søfolks uddannelse på navigations- eller maskinistiskoler.

MARINER-SKIBENE

I dag søsættes ved Sun Shipbuilding Company, Chester, Pennsylvania, det 12.900 tons d.w. fragtskib *Keystone Mariner* som det første af de 35 Mariner-skibe, der er under bygning til den amerikanske regering i henhold til en kongresbeslutning i begyndelsen af forrige år, der bemyndigede regeringen til at bygge 35 skibe af denne type til en samlet bekostning af 350 mill. dollars. Skibene, der kan løbe 20 knob, bliver konstrueret således, at de i lige grad kan opfylde krigsmæssige som fredsmæssige krav.

DEN AMERIKANSKE TANKSKIBSBYGNING

De amerikanske værfter har i øjeblikket 40 tankskibe på tilsammen 1.019.650 tons d.w. under bygning eller i ordre. Det er første gang efter krigen, de amerikanske værfter ligger inde med ordrer på over 1 mill. tons tankskibsnybygninger. I januar måned indløb der ordrer på tre 30.000 tons d.w. tankskibe.

TO TANKSKIBSFORLIS

To amerikanske tankskibe af T-2-typen *Fort Mercer* og *Pendleton* knækkede forleden dag i overhåndigt vejr udfor den amerikanske østkyst, og dermed er antallet af tankskibe af denne 10,000 tons type, der er forlist ved at knække i dårligt vejr, steget til 9 ud af et samlet antal af 550 skibe bygget under krigen. I den anledning udtaler den amerikanske kontreadmiral Halert C. Sheppard, der er chef for the Coast Guard Office of Merchant Marine Safety, at man, da man byggede de enorme mængder af svejsede Liberty- og Victory-skibe og tankskibe under krigen måtte regne med en betydelig risiko, fordi man på det tidspunkt ikke kunne vide ret meget om styrken i de svejsede skrog, men, udtalte admiralen, hvis vi blev stillede overfor de samme krav i dag, måtte vi løbe den samme risiko. Havde vi ikke løbet den dengang, ville vi endnu være i krig. Endnu i dag er vi ikke helt klar over, hvorfor nogle af disse skibes skrog knækker. Det var en velkendt ting, fortsatte admiralen, at antallet af knækkede skibe er steget med antallet af anvendte svejsede skibe. De fleste større skibe der bygges i U.S.A. er imidlertid nittede i de fleste af deres langskibs sammenføjninger. Han udtalte endvidere, at Liberty-skibet *Helen Stevenson*, der blev bragt ind til Bermuda fornylig, efter at der var blevet konstateret en revne i hoveddækket, utvivlsomt ville være brækket over, hvis det ikke var blevet forstærket. Man havde ganske vist hørt, at der var knækket plader i andre Liberty-skibe, men tilfældet *Helen Stevenson* var det alvorligste siden krigen.

DEN BRITISKE SKIBSFART

The British Chamber of Shipping erklærer i sin årsberetning i år, at de høje omkostninger og Tysklands og Japans genoptræden som konkurrenter er to af de vigtigste problemer, som britisk skibsfart står overfor.

Endvidere står der i årsberetningen, at skatterne ikke tillader tilstrækkelige henlæggelser til at erstatte forældede skibe med nye.

Der er intet, der peger på en standsning af omkostningerne, hedder det. Skibsfarten må tage kampen op mod nødvendigheden af at erstatte de tab, der er lidt under krigen og det vanskelige problem at bygge nye skibe i en tid med stigende priser, fortsat hårde skatter og knapheden på stål og andre vigtige råvarer.

Stigningen i priserne på ældre tonnager og de høje priser på nye skibe i forbindelse med den lange leveringstid er en stor vanskelighed.

De mange forsinkelser under reparationer forårsager også ængstelse. Nødvendigheden af tørdokplads i britiske havne understreges yderligere ved det stigende antal store tankbåde, der optager de forholdsvis få tørdokke, og dokning og overhaling af skibe tager derfor uforholdsmæssig lang tid.

I juni 1951 var den britiske handelsflåde på ialt 17.900.000 brt. mod 17.800.000 brt. året forud.

Flådens gennemsnitsalder er faldet med ¼ år, men der findes stadig et stort antal skibe, der er bygget i krigsårene, og har en kortere levetid end normalt.

Der er stadig et stærkt pres på skibsbyggerierne,

som i flere år vil have fuldt op at varetage med arbejde både for britisk og fremmed regning.

En trediedel af den tonnage, der er under bygning eller bestilt på britiske værfter er for udenlandsk regning. Over halvdelen af den samlede bestilte tonnage er tankskibe.

Dersom der ikke havde været et så presserende behov for tankskibe, ville billedet have været ganske andet, hedder det.

DANSK STYRMANDSFORENING

Dansk Styrmandsforening afholdt ordinær generalforsamling d. 20. ds. Forretningsfører H. J. Christiansen aflagde beretning og kom herunder ind på den omlægning af den danske skibsfart, der har fundet sted i de senere år, en omlægning, der sikkert har været nødvendig ikke mindst af hensyn til skibsfartens store betydning som et valutaskabende erhverv, men som set fra de søfarendes side er meget beklagelig, fordi de nu sjældent kommer til at anløbe dansk havn. Man bør, hedder det i beretningen, tage hensyn til de ændrede forhold ved tilrettelæggelsen af de kommende overenskomster, hvis man vil søge at bremse flugten fra de store moderne skibe og overvinde manglen på skibsofficerer.

Forretningsfører Christiansen kom derefter i sin beretning ind på en lang række af de i dag aktuelle spørgsmål, deriblandt også navigatøruddannelsen. Det kan for øvrigt i denne forbindelse oplyses, at forretningsfører Christiansen sammen med formanden for Den alm. danske Skibsførerforening, kaptajn J. Kastrup Olsen, i dagspressen er gået stærkt ind for kommissionsflertallets indstilling bl. a. om anvendelsen af *Danmark* som skoleskib. I beretningen udtales, at der i den sidste tid har været sat stærkt pres på for at få betænkningen om navigatøruddannelsen færdig, for at de unge mennesker, der vil uddanne sig til navigatører, kan få rigtige oplysninger om, hvilken praktisk uddannelse de skal have for at komme ind på skolerne.

Det oplystes til slut, at foreningens medlemstal pr. 31. dec. 1951 var 1768, hvilket er en nettotilgang på 28. Foreningens regnskab for 1951 udviser et overskud på ca. 16.900 kr. og foreningens formue udgør pr. samme dato ca. 409.000 kr. Som følge af den gode beskæftigelse havde hjælpefondet ikke haft særlig store udbetalinger i det forløbne år. Hjælpefondets formue andrager 436.000 kr.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To Assens-lodser omkommet

Den 22. ds. led Assens lodseri et meget smerteligt tab, idet de to lodser *Elof Ritz* og hans medhjælper *Jørgen Fallesen Paag* forulykkede med lods båden i Lille Bælt, da de var på vej ud til en svensk damper, der ventede på lods syd for Årø. Lods båden nåede aldrig ud til damperen, der derefter fortsatte op til Kolding, hvorfra der blev slået alarm. En stor eftersøgning både fra søen og luften blev iværksat, og der blev senere fundet forskellige genstande fra den forsvundne båd, som formodes at være sunket efter kollision med drivende vraggods eller lign. Ingen af de to forsvundne mænd er endnu fundet.

Kollision i Øresund

Den 22. ds. kolliderede det 1408 br. tons tyske dampskib *Stillesee* nær Oskarsgrunden i Øresund med den svenske fragtbåd *Falkvik* af Sølvesborg. S.s. *Stillesee* sank kort efter sammenstødet men på så lægt vand, at der ikke var fare hverken for besætning eller skib.

Marstal navigationsskole

I anledning af at Marstal navigationsskole foreslås nedlagt i søfartskommissionens betænkning, har en delegation fra byen bestående af borgmester *Bernhard Hansen* og skibsreder *E. B. Kromann* forhandlet i København bl. a. med handelsminister Rytter om mulighederne for at bevare skolen i byen og kunne bl. a. pege på, at både

UGENS FRAGTBERTNING

Rateudviklingen har også i den forløbne uge været ugunstig for rederne for praktisk talt alle markeder vedkommende. Aktiviteten har været noget mindre, idet både købmænd og redere har holdt sig tilbage i håb om en afklaring.

I transatlantisk fart er det særligt tilgangen af nye kulorder fra Northern Range til Europa, der har svigtet, og meddelelser fra New York går nu ud på, at man påtænker at trække en del af de mange GAA-skibe, der blev sat i fart til dækning af disse transporter tilbage til »mølposen« igen. Kul fra Hampton Roads til Rotterdam eller Antwerpen meldes sluttet til \$9.10, men også lavere tal nævnes, dog uden at der foreligger officiel bekræftelse herpå. Kul Hampton Roads til Danmark har sluttet yderligere tonnage til omkring 80/-. Endvidere kan nævnes, at adskillige både er sluttet for kul fra Hampton Roads til Nordspanien til rater mellem \$11.85 og \$11.45 afhængig af positionen. Korn fra Northern Range sluttet til Marseille til \$11.35 og på sterling basis betales 91/3d., Northern Range/U.K.-Cont. Antwerpen/Hamburg Range sluttet til 20/- pr. qr. med 7½d. reduktion for losning Antwerpen eller Rotterdam. Fra St. John eller Halifax sluttet korn til UK. til 19/- pr. qr., og trælastraterne fra St. John eller Halifax til UK. er nu nede i 375/- pr. favn for props. Korn fra St. Lawrence til Haifa betales med \$15 og korn St. John eller Halifax til Haifa sluttet for marts lastning til \$17.25. Fra Northern Range har der været livlig efterspørgsel efter kultonnage til Japan til \$17 og på sterlingbasis er betalt 140/-. Kul fra Hampton Roads til Rio fik tonnage til \$13.25 og for korn fra Baltimore til Recife eller Santos betales \$15.50.

Fra Vestindien har der kun været ringe forretning. For britisk regning indikeres nu kun 125/- for sukker fra Cuba til UK., hvorimod der stadig kan slutes til omkring \$19 til Rotterdam.

Korn fra Golfen til Nordfrankrig betales med \$12.60, til Vestitalien sluttet til \$13.75, korn Golfen/Haifa sluttet 7500 tonner til \$17.25, og en 9000 tonner sluttet Golfen/Brasilien til \$16. Fosfat fra Tampa til UK. sluttet til 107/6d. og en liberty rapporteres sluttet for props fra Pensacola/Mobile til Belgien til \$105.000 lumpsum fio for pitprops.

River Plate markedet er praktisk talt livløst. Fra vestkysten af Sydamerika meldes en 9000 tonner sluttet fra Ecuador til Japan med ris til \$21 fio.

Nordpacific markedet var jævnt aktivt, men også her er raterne vigende. Lumber og stykgods sluttet til UK. på sædvanlig fio. basis til 170/- for maj lastning, for hvede til UK. betales 152/6d. med option af Antwerpen eller Rotterdam til 149/-. Lumber Nordpacific til UK. fik tonnage til 670/- pr. std. fio., korn til Indien sluttet til 170/- til øst- og 180/- til vestkysten, på dollarbasis var de tilsvarende rater \$20.50 og 22.30. En liberty båd sluttet for lumber til Australien til \$295.000 lumpsum fio.

Fra Nordkina har der været stigende efterspørgsel efter blandede kornlaster og raterne for disse forretninger har holdt sig nogenlunde, idet der er sluttet til mellem 190/- for marts til 177/6d. for maj/juni lastning basis Rotterdam eller Antwerpen fio., iøvrigt med de sædvanlige losseoptioner. Fra Indien kan nævnes kul Calcutta/Singapore til 90/-. kul Calcutta/Melbourne til 145/-. malm fra Marmagao til Japan til 105/-.

Fra Australien viser raterne også vigende tendens. Sidste slutning var 9000 tonner fra Vestaustralien/Victoria Range til UK. til 140/- for bulkhvede exsilo. For 4000 ts. mel i sække fra full range Australien til Colombo betales 80/-.

Kul fra Sydafrika viste større aktivitet. Durban/Melbourne sluttet til 115/-. Durban eller Lourenco Marques til Karachi fik 7500 tonner til 65/- og 6000 tonner sluttet Durban/Mauritius til 73/9d.

Raterne fra Sortehavet og Middelhavet holdt sig nogenlunde stabile. Korn fra Sortehavet til UK. sluttet til 100/-. Pyrites fra Vassiliko Bay til Hamburg sluttet til 68/6d., malm fra Bona til WCUK. betales med 48/-, 4800 tonner sluttet Huelva til Ardrossan med pyrites til 50/-.

Forholdene på vore hjemlige markeder er stadig sløje. Der har været lidt livligere efterspørgsel efter tonnage for kul fra UK. til Danmark og forskellige både mellem 25/3000 ts. meldes sluttet til rater omkring 18/-. Adskillige både er sluttet for trælast fra Sydsverige og den sydlige Østersø til UK. Sydsverige nordl. Norrköping til ECUK. sluttet 450 favne props til 120/-, 370 favne båd sluttet for props Norrköping og Rönneby til Bristolkanalen til 135/-, og flere både sluttet for props fra Wismar til ECUK. til 110/-. For 500 favne props fra Kotka og Helsingfors til Bristolkanalen betales 170/- pr. favn.

kommunen og byens erhvervsgrene var villig til at yde et beløb til skolens bevarelse. Spørgsmålet vil sikkert blive draget med ind i debatten, når rigsdagen engang får betænkningen forelagt.

Basel—Skandinavien-ruten

Rederiet Gebrüder Ulmann, der i et par år har drevet ruten mellem Rhinhavne og Skandinavien med de specialbyggede både *Ulmanbrüder I-VI* agter i år at udvide sin flåde med yderligere to enheder. Det er hensigten at ekspedere et skib hver femte dag fra Basel til København via Strassburg, hvorefter hveranden båd går til Oslo og hveranden til Stockholm.

Skibsregisteret

Rederiaktieselskabet Primrose, København, og *A/S Dansk-Finsk Dampskibsselskab*, København. Skorstensmærke: Blåt bælte på gul skorsten med sort top. På hver side i hættet et hvidt, cirkelrundt felt. I midten af feltet bogstavet F i blåt, omgivet af en rød, cirkelformet ring. Kontorflag: Blåt stutflag, i hvis midte et hvidt, cirkelrundt felt. I midten af feltet bogstavet F i blåt, omgivet af en rød, cirkelformet ring.

Ny Bornholmsrute

De svenske Statsbaner har imødekommet ønsket om en ekstra skinnebusforbindelse mod vest fra Karlshamn i tilknytning til Bornholmsbådens ankomst. Dermed skulle

sidste hindring for den planlagte forbindelse Karlskrona-Karlshamn-Rønne være ude af verden, og man regner med, at denne rute oprettes til sommer. Planerne går ud på at benytte 66-Selskabets motorskib *Hammershus* i stedet for m.s. *Frem*, der er solgt.

Stor kontrakt til Isbrandtsen

The Pennsylvania Coal and Coke Company har i New York underskrevet kontrakt med Isbrandtsen Shipping Company, hvorved rederiet bliver selskabets eneste eksportagent i Pennsylvania. Man regner med, at kulafskibningerne efter denne kontrakt i det første år vil andrage over 2.000.000 tons kul.

Fra svenske værfter

Aflevering: Den 9. ds. afleverede Kockums Mek. Verks AB det 3450 tons d.w. lastmotorskib *Ingrid Gorthon* til Rederi AB Activ, Helsingborg. Hovedmaskineriet består af en 9-cyl. 2-takts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, 2550 b.h.k. Farten er 14,5 knob.

Nyt fra Holland

Holland-Amerika Linien har solgt sit i 1922 byggede passagerskib *Volendam* (15,500 brutto-register tons) til opbygning i Holland og har fra hollandske værfter indkaldt tilbud på bygning af et nyt skib på ca. 38,000 tons, hvis bygning skal påbegyndes i år.

PERSONALIA

80 år

Forhenværende forvalter ved Københavns bunkerdepot, kaptajn *H. Chr. Hansen*, fylder den 1. marts 80 år. Kaptajnen er bosiddende i København.

75 år

Tidligere fører i D.F.D.S., kaptajn *Carl Nielsen*, kan den 6. marts fejre sin 75 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i København.

70 år

Fhv. fører i »Torm«, kaptajn *L. K. Henriksen*, fylder den 8. marts 70 år. Kaptajnen nyder sit otium i Rønne.

60 år

Fører i dampskibsselskabet »Baltic«, kaptajn *P. O. Parkes*, kan den 8. marts fejre sin 60 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i Rungsted.

Ordensdekoration

Medlemskorset af ordenen »The British Empire«, de britiske dekorationer »1939-45 Star« og »Atlantic Star« samt den britiske krigsmedaille er blevet tildelt skibsfører *P. S. Larsen*, København.

VALUTAKURSER pr. 26. februar 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 6.92.

Positionsliste pr. 26. februar 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Bristol Kanal 29.2. — *Hans Mærsk* forv. ank. Rotterdam 4.3. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Ridham 3.3. — *Betty Mærsk* forv. ank. Halifax 11.3. — *Lica Mærsk* forv. ank. Halifax 28.2. — *Marit Mærsk* forv. afg. Portland, Me 25.2. — *Robert Mærsk* forv. afg. Baltimore 25.2. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 5.3. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Shelburne 25.2. — *Else Mærsk* afg. Bahrein 23.2. til Karachi. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Colombo 24.2. — *Agnete Mærsk* ank. Osaka 24.2. — *Mathilde Mærsk* forv. afg. Djakarta 28.2. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Haifa 27.2. — *Herta Mærsk* afg. Yokohama 23.2. til Osaka. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Le Havre 1.3. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Fremantle ca. 6.3. — *Arnold Mærsk* afg. Wakamatsu 25.2. til Saigon. — *Cornelius Mærsk* afg. Port Said 24.2. — *Oluf Mærsk* pass. Panama 18.2. til Los Angeles. — *Leise Mærsk* pass. Panama 22.2. til New York. — *Sally Mærsk* afg. San Francisco 21.2. til Manila. — *Chastine Mærsk* forv. ank. New York 25.2. — *Gertrude Mærsk* forv. ank. Medan 24.2. — *Lexa Mærsk* forv. afg. New York 26.2. — *Hulda Mærsk* ank. Sagay 23.2. — *Laura Mærsk* forv. ank. Panama 25.2. — *Grete Mærsk* forv. ank. San Francisco 23.2. — *Trein Mærsk* forv. afg. Hongkong 25.2. — *Anna Mærsk* forv. afg. San Francisco 23.2. — *Peter Mærsk* forv. afg. Keelung 27.2. — *Olga Mærsk* afg. Yokohama 20.2. til San Francisco. — *Nicoline Mærsk* afg. San Francisco 6.2. til Manila. — *Jepesen Mærsk* afg. Shimizu 25.2. til Yokohama. — *Kate Mærsk* afg. Le Havre 9.2. til Curacao. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 31.1. til Teneriffe. — *Aase Mærsk* afg. Le Havre 9.2. til Curacao. — *Rosa Mærsk* afg. Houston 10.2. til Cardiff. — *Nelly Mærsk* afg. Curacao 23.2. til Tripoli (Libya). — *Emma Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 9.2. til UKC. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 24.2. til Suez. — *Brigit Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 19.2. til La Spezia. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 20.2. til Dunkirk. — *Caroline Mærsk* ank. Donges 23.2. — *Katrine Mærsk* ank. Curacao

I lodsstilling

ved Dragør lodseri er ledig. Fortrinsvis adgang til at komme i betragtning har navigatorer med skibsførerbevis, som ikke er fyldt 37 år. Skriftlig ansøgning bilagt med bekræftede afskrifter af nautiske eksamensbeviser og af eventuelle forholdsattester modtages indtil den 31. marts 1952 under adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 22. februar 1952.

23.2. — *Henning Mærsk* afg. Port de Bouc 10.2. til Mena al Ahmadi. — *Marie Mærsk* afg. Heysham 13.2. til Curacao. — *Eleonora Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 21.2. — *Valkyrien Mærsk* afg. Houston 2.2. til Aden. — *Mette Mærsk* ank. Dingle 20.2. — *Jane Mærsk* afg. Ras Tanura 20.2. til UKC. — *Elisabeth Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 24.2. — *Ebba Mærsk* ank. Dunkirk 21.2. — *Anglo Mærsk* ank. Buenos Aires 21.2. — *Gerd Mærsk* afg. Rotterdam 8.2. til Mena al Ahmadi.

Danía

Cyril ank. Halifax 24.2. — *Danfjord* pos. 18.2.: 17.01 n., 40.45 ø. p. v. t. Østen. — *Danholm* pass. Kap Finisterre 26.2. p. v. t. Malmö. — *Tovetil* pass. St. Vincent 26.2. p. v. t. Færøerne.

Dannebrog

Aggersborg afg. Barranquilla 22.2. til Baltimore. — *Brattingborg* Helsingør dok. — *Christiansborg* afg. Fawley 25.2. til Ras Tanura. — *Ellensborg* afg. Lisboa 22.2. til Newport. — *Flynderborg* afg. Barranquilla 24.2. til Puerto Sucre. — *Frederiksborg* ank. Barry 23.2., derfra til Cadiz. — *Lilleborg* ank. Arzew 25.2., derfra til W. C. U. K. — *Nordborg* afg. Bilbao 25.2. til Holland. — *Skodsborg* afg. Bilbao 23.2. til Casablanca. — *Spigerborg* pass. Istanbul 25.2. til U.K.-Continent. — *Taarneborg* ank. Birkenhead 20.2., derfra til Casablanca. — *Uranteborg* ank. Boulogne 23.2., derfra til Casablanca. — *Ørneborg* afg. Immingham 17.2. til Ivigtut.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Duala 18.2. — *Bornholm* ank. Antwerpen 26.2., derefter Hamburg. — *Bretagne* ank. Havana 27.2., derefter Karachi. — *Gronland* pass. Kap Finisterre 26.2. p. v. t. Ras Tanura. — *Halland* ank. Lobito 10.2. — *Irania* Kiel, dok. — *Irland* forv. afg. Liverpool 28.2. til Galveston. — *Normandiet* forv. ank. Aarsdalstangen 4.3. — *Shelland* ank. Neapel 23.2. — *Slesvig* afg. Aden 23.2., forv. ank. Singapore 8.3.

D.D.P.A.

Christian Holm ank. Caripito 24.2., derefter Brighton, Kbhvn. og Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 3.3., derefter Esbjerg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Bari 6.3., derefter Nyborg. — *Dania* forv. ank. Hamburg 28.2.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 3.3. — *Concordia* forv. ank. Narvik 2.3. — *Dania* forv. ank. Hull 1.3. — *Hafnia* forv. ank. Tyne 2.3. — *Scandia* Aarhus, dok.

Det danske Kulkompani

Ivan Kondrup ank. Bordeaux 26.2. — *Th. Adler Svanholm* afg. Wear 26.2. — *Wm. Th. Mallings* ank. Dunston 23.2.

D.F.D.S.

Alexandra afg. Grimsby 26.2. til Esbjerg, London. — *Argentina* afg. Oslo 25.2. til Kbh., herfra ca. 3.-4.3. til New York/Gulfen. — *Arizona* ank. Montevideo 25.2., derfra ca. 6.3. til Buenos Aires. — *Arkansas* fra Kbhvn. ca. 3.3. til Aalb., Antw., Dunkirk, Middelhavet. — *Bastholm* ank. Izmir 23.2., derfra til Alger, Nemours, Valencia o. v. — *Bergenhus* ank. Kbhvn. 25.2., herfra 28.2. til Aalborg, Hull. — *Birkholm* fra Kbhvn. ca. 26.2. til Hamburg, Lissabon, Middelhavet. — *Bolivia* fra New York forv. 26.2. til Oslo/Kbhvn. — *Brasilien* ank. Alexandria 23.2., derfra ca. 28.2. til Beirut, Limassol, Lattakia o. v. — *Brynhild* afg. Barrow-in-Furness 26.2. til Huelva, Aberdeen. — *Bygholm* ank. Antw. 23.2., derfra forv. 26.2. til Oran o. v. — *California* afg. Ilheus 23.2. til Madeira/Danmark. — *Colombia* ank. New York 25.2., derfra ca. 26.2. til Kbhvn./Aarhus. — *Dania* ank. Kbhvn. 25.2., herfra 20.2. til Aarhus, Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 29.2. til Thorshavn/Trangisvaag/Reykjavik. — *Egholm* afg. Malta 25.2. til Piræus, Izmir o. v. — *Ficaria* ank. London 26.2., derfra forv. 27.2. til Esbjerg, Grimsby. — *Florida* afg. Kbhvn. 22.2. til New York/Norfolk. — *Halldan* afg. Kbhvn. ca. 29.2. til Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* afg. Swansea 23.2. til Selubal, Rotterdam. — *Hebe* ank. Kbhvn. 24.2., herfra 27.2. til Nakskov, Aarhus, Newcastle. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 25.2., afg. ca. 27.2. til Odense. — *Hjortholm* afg. Alexandria 25.2. til Beirut, Famagusta o. v. — *Ivar* afg. Huelva 22.2. til Rotterdam, Antwerp., Danmark. — *Katholm* afg. Aalborg 23.2. til Leith, Mchester, Kbhvn., Aarhus o. v. — *Kentucky* afg. Huelva ca. 26.2. til Antwerp., Danmark. — *Klintholm* ank. Kbhvn. 24.2., afg. ca. 27.2. til Esbjerg, Antwerp., Aarhus, Kbhvn. — *Knud* afg. Caen 23.2. til Hamburg. — *Knuadhoved* afg. Havre 25.2. til Dunkirk, Kbhvn. — *Korsholm* ank. Antw. 25.2., afg. ca. 26.2. til Randers, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Casablanca 24.2., derfra forv. 28.2. til Tanger, Nemours o. v. — *Louisiana* fra Buenos Aires forv. 4.3. via Las Palmas til Danmark o. v. — *Maine* ventes til Kbhvn. ca. 3.3. — *Margrethe* afg. Odense 25.2. til London. — *Marocco* afg. London 26.2. til Aarhus, derfra 1.3. til London. — *Melos* ventes til Kbhvn. ca. 2.3. — *Nevada* afg. Buenos Aires forv. 29.2. til evt. Bahia og via Las Palmas til Danmark. — *Oregon* ank. Buenos Aires 3.2., derfra til Santos/Rio de Janeiro-Danmark/Finland. —

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigiatelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT**Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner**

Paraguay ank. New York 21.2., derfra forv. 25.2. til Baltimore/Norfolk/Gulften. — *Rhodos* ventes til Kbhvn. ca. 29.2. — *Saga* afg. Hamburg 25.2. til Antwerp., derfra ca. 27./28.2. til Hamburg, Kbhvn. — *Samos* ank. Antw. 25.2., derfra ca. 27./28.2. til Casablanca, Middelhavet. — *Texas* ank. Nørresundby 26.2., derfra forv. 27.2. til Rørdal, Korsør, Kbhvn. — *Thyra* afg. Aarhus 23.2. til Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Tomsk* afg. Kbhvn. 24.2. til Antw., derfra ca. 29.2. til Aalborg, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Kbhvn. 27.2. til Odense, Aarhus, Leith. — *Tula* afg. Svendborg 25.2. til Kbhvn., Hamburg, Antwerp., Danmark. — *Tunis* ank. Kbhvn. 24.2., derfra 27.2. til Odense, Aarhus, London. — *Uffe* ank. Kbhvn. 20.2., afg. ca. 27.2. til Aarhus, derefter Kbhvn. London. — *Uruguay* afg. Tampa 23.2. til Houston/Galveston o. v. — *Venezuela* afg. Kbhvn. 26.2. via Las Palmas til Sydamerika. — *Virginia* ank. Buenos Aires 4.2.

Grønlandsdepartementet

Disko afg. Kbhvn. 1.3. til Sukkertoppen, Godthåb, Iviglut. — *Kaskelot* afg. Kbhvn. 1.3. til Nanortalik, Julianehåb. — *Umanak* Helsingør, dok. — *Julius Thomsen* afg. Kbhvn. 15.3. til Julianehåb., Iviglut, Grønnedal.

Helmdal

Axel Carl ank. Mobile 2.2. — *Hans P. Carl* ank. Gladstone 19.2. — *Poul Carl* ank. Sydney 31.1.

Jutlandia

Gerda Toft Flensborg, dok. — *Jens Toft* ank. Istanbul 20.2. — *Karen Toft* ank. Huelva 23.2., derefter Rotterdam.

Kongssund

Kongshavn forv. afg. Emden 26.2. til Narvik, Polen.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Buenos Aires 23.2. til Rio de Janeiro og Santos. — *Argentinean Reefer* ank. Santos 19.2., derefter Buenos Aires. — *Bella Dan* ventes pass. Panamakanalen 2.3., nordg. — *Egyptian Reefer* afg. Rio de Janeiro 25.2. til Santos. — *Gerda Dan* ventes ank. Jacksonville 1.3., derefter New York. — *Indian Reefer* ventes ank. Trinidad 27.2., derefter London. — *Jelva Dan* afg. Dunkerque 25.2. til Åbo. — *Jutta Dan* ank. Le Havre 23.2., derefter Helsingør. — *Kamma Dan* ventes afg. New Orleans 29.2. til Chile. — *Katja Dan* pass. Kielkanalen 25.2. p. v. t. Åbo. *Laila Dan* pass. Malta 22.2. p. v. t. Israel. — *Laura Dan* ank. Valencia 23.2. — *Leena Dan* ventes ank. New York 1.3., derefter Chile. — *Lilian Dan* afg. Thomsen 24.2. til Helsingør. — *Linda Dan* ventes afg. Kaskö 26.2. til Raumo, derefter Bristol og Cardiff. — *Lotta Dan* ank. Helsingør 23.2., derefter Kaskö/Rochester. — *Maria Dan* ventes ank. Spanien 27.2. — *Marna Dan* afg. New York 22.2. til Chile. — *Nerma Dan* pass. Malta 25.2. p. v. t. Bahrein. — *Ninna Dan* afg. Kotka 25.2., derefter Raumo/Thomsen. — *Paula Dan* ventes afg. Callao 20.2., sydg. — *Randa Dan* ventes afg. Bordeaux 28.2. til Åbo. — *Selma Dan* ank. Mostaganem 24.2., derefter Finland. — *Silja Dan* ventes afg. Kaskö 27.2. til Mäntyluoto, derefter Rochester. — *Stina Dan* ventes afg. Oran 27.2. til Helsingør og Åbo. — *Tessa Dan* ventes ank. Guayaquil 29.2., nordg. — *Ulla Dan* pass. Gibraltar 25.2. p. v. t. Spanien. — *Vilma Dan* ventes ank. til Tocopilla 29.2., nordg.

Mototramp

Stensby p. v. f. Tarakan via British Columbia til Europa. — *Tureby* laster Nauru og Ocean Islands til Vestaustralien. — *Vedby* pass. Panamakanalen 27.2. p. v. t. London.

Myren

Asbjørn forv. ank. Pensacola 7.3., derefter Belgien. — *Astrid* forv. ank. Aarhus 3.3. — *Birte* ank. Antwerpen 26.2., derefter Huelva, Holland. — *Chr. Sass* forv. ank.

New York 28.2. — *Clara* forv. ank. Casablanca 28.2., derefter Antwerpen.

Norden

Norden ank. Hull 20.2. — *Nordfarer* ank. Adelaide 29.1. — *Nordhval* pass. Cape 13.2. p. v. t. Adelaide. — *Nordkap* afg. Dakar 30.1. til Melbourne. — *Nordkyn* afg. Cowichan Bay 17.2. til Cristobal. — *Nordpol* pass. Stromboli 26.2. p. v. t. Marseille. — *Nordvest* ank. Sydney 17.2.

Orient

Astoria ank. Melbourne 17.2. — *Westralia* ank. Galveston 28.2., derefter Europa.

Progress

Valborg Nielsen afg. New York 25.2. — *Elisabeth Nielsen* lossers i Duala. — *Marianne* klasser i Svendborg. — *Else Nielsen* ant. ank. New Orleans 25.2. — *Lily Nielsen* afg. 26.2. fra Malaga. — *Henry Tegner* rep. i Svendborg. — *Ellen Nielsen* afg. Dunkirk 22.2. — *Hugo Nielsen* afg. Cartagena 25.2. — *Margrete* afg. Sfax 25.2. — *Karen* afg. Middlesbrough 21.2. — *Marz* ant. ank. Grimsby 25.2. — *Sophie* afg. Esbjerg 25.2. — *Thyra* ant. afg. Nantes 26.2. — *Fylla* afg. Gdansk 25.2. — *Polly* pass. Brunsbüttel 24.2.

Pacific

London ank. St. John NB. 22.2. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* ank. Shelburne N.S. 23.2.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lannig afg. Newport News 25.2., til Rieme. — *Lena Schmith* ank. Stokksund 25.2.

Torm

Herdis Torm afg. Samanco 23.2. — *Olga Torm* afg. Valparaiso 23.2. — *Gerd Torm* ank. Itajahy 24.2. — *Tekla Torm* ank. Santos 17.2. — *Agnete Torm* afg. Piræus 25.2. — *Kirsten Torm* afg. Norfolk 23.2. — *Gertrud Torm* afg. Gøcek 7.2. — *Ragnhild Torm* afg. Gibraltar 23.2. — *Helvig Torm* afg. Cabedello 23.2. — *Thyra Torm* afg. Limasol 25.2. — *Gyda Torm* afg. Liverpool 12.2. — *Anne Torm* afg. Wismar 25.2. — *Hilde Torm* ank. Newcastle o/Tyne 25.2. — *Gudrun Torm* afg. Kiel 23.2. — *Alice Torm* ank. Svendborg 20.2. — *Gunhild Torm* ank. Kbhvn. 22.2.

Vendilla

E. M. Dalgas rep. i Kbhvn. — *Otto Petersen* afg. Rotterdam 23.2. til Piræus. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam afg. Sydney 17.2. til Vancouver, Puget Sound. — *Asia* ank. Kbhvn. 21.2., derefter Hamburg, Antwerpen. — *Bintang* ank. Moji 25.2., derefter Hongkong, Singapore. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* ank. Penang 25.2., derefter Colombo, Aden. — *Fionia* pass. Malta 25.2. til Port Said, Aden. — *India* afg. Bangkok 20.2. til Hongkong, Manila. — *Java* pass. Guardafui 21.2. til Fremantle, Burnie. — *Kambodia* afg. Hongkong 25.2. til Manila, Cebu. — *Kina* afg. Tabaco 23.2. til Singapore, Port Swettenham. — *Korea* pass. Cape Leeuwin 18.2. til Aden, Port Said. — *Lalandia* afg. Port Said 24.2. til Genoa, Rotterdam. — *Magdala* afg. Aden 23.2. til Beyrouth, Genoa. — *Malacca* ank. Townsville 19.2., derefter Melbourne, Aden. — *Malaya* ank. Beyrouth 25.2., derefter Genoa, Antwerpen. — *Manchuria* ank. Chittagong 15.2., derefter Madras, Colombo. — *Meonia* ank. Kbhvn. 25.2., derefter Middlesbrough, Rotterdam. — *Mombasa* afg. Longview 25.2. til San Francisco, Los Angeles. — *Mongolia* ank. Bombay 23.2., derefter Colombo, Madras. — *Morelia* ank. Singapore 23.2., derefter Bangkok, Hongkong. — *Nikobar* ank. San Francisco 21.2., derefter New Westminster, Nanaimo. — *Panama* afg. Aalborg 25.2. til Göteborg, Oslo. — *Patagonia* afg. Aden 21.2. til Singapore, Bangkok. — *Selandia* pass. Minikoi 25.2. til Singapore, Bangkok. — *Serampore* ank. Osaka 24.2., derefter Hongkong, Manila. — *Siam* pass. Suez 26.2. til Nynäshamn, Kbhvn. — *Tranquebar* afg. Vancouver 16.2. til Kobe, Hirohata.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 39, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Mariusone

Telefon Central 12057

SKULD

Siftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

WP KOMPRESSORER
I 25 Aar
i Skibstartens Tjeneste

WILHELM POPPE GMBH
CECH.
1884 **KIEL-PRIES**

Agent for Danmark:

Dansk Ilt- & Brintfabrik, Scandiagade 29, København K.

Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LØSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

ALF JARL THURØE

ST. KONGENSGADE 40
KØBENHAVN

Telefon Central 4390

Telegr.-Adr.: ALFJARL

Alt til elektrisk

SKIBSINSTALLATION

○

RADIO

○

VÆRKTØJ

Købyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

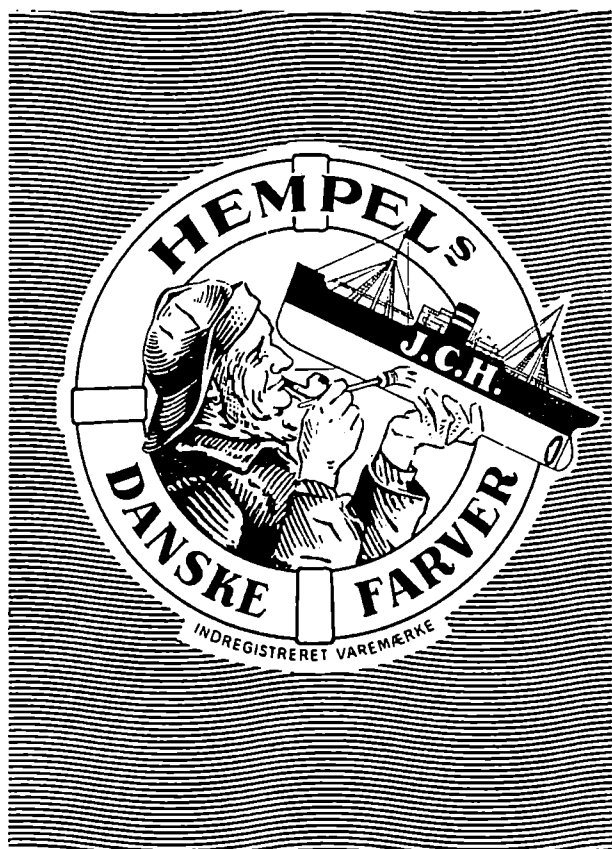
ETABLERET 1846

TEL.ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Bedding: 3
 Kapacitet: Skibe Indtill 530 ft.
 Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
 Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

GASOLIE DIESELOLIE

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 • KØBENHAVN K. • C. 5021

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. C. 13 770-15 770
 TELEGR. • JANBY •

KJØBENHAVN K.
 TOLDBODGADE 18

IMO-PUMPER
&
-MOTORER

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Engbavn Brygge 6,8 m, ved Teglsøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,4—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrationsnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Moderat Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, 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 har forestaget en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Værer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 300 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,8 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,6—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjstønder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodsvang. Lodepenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde netto-dragtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Losning og læsning: Losning og læsning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 3 mobile bensin-elektriske køre-kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Fritager ved toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 3,8 m. I Yderhavnen 4,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 20 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 Lode-svang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 10—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Bullebedding, dr. ved Elektriløst, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 øre, udg. 37,5 øre. Reducerede afgifter for sejlfartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og oliefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodstakster af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Losning og lading foretages af private efter faste takster. Kran løftende 50 tons. Moderne skibsværft: 2 tordokker indtil 65,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 3000 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m., ca. 1000 løb.m. bolværk til større skibe (5,5—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesamfundslutnings normaltakster. Bugserdampere uforuden. Ingen lodsafgift når lods ikke benyttes, iverigt moderat. 2 kraner til losning af homogene laster samt stykgodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt. Flydedok med løfteevne ca. 700 tons. ophalerbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskinkraft over 100 B.R.T. 15 øre for indenbys, 80 øre for udenbys. Under 100 B.R.T. 12 øre for indenbys, 24 øre for udenbys. Alle andre fartøjer 10 øre for indenbys, 20 øre for udenbys. Ingen lodsvang uden ved bugsering (se lods!). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakst 5,00 kr. Losnings- og læsningsomkostn. efter moderate takster. Dobb. Jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibssmedie. Ophalerbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

PENSIONS
FFORSIKRINGS
A NSTALTEN 1/8



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 10

FREDAG DEN 7. MARTS 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

FRAGTRATETALLET

Med fragtraterne i januar—marts 1949 som basis (sal lig 100) er fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater for prompte lastning indenfor trampfarten, beregnet til 226 for januar 1952. I december 1951 var fragtratetallet 233. Hermed er den stærkt opadgående bevægelse i fragtrateniveauet, som tog sin begyndelse i midten af året 1950, afløst af nedgang. Toppunktet for den opadgående bevægelse nåedes i december sidste år på et niveau, der lå omtrent $2\frac{1}{2}$ gange over niveauet i midten af året 1950.

Med undtagelse af korn- og foderstofraterne, som viser stigning i januar måned, har fragtraterne for de enkelte trades været faldende eller uforandrede.

DE DANSKE HAVNE

Samtlige danske havne blev i november 1951 anløbet af 6352 skibe med ialt 1.609.000 n.r.t. Der udlossedes 1.344.000 tons gods og indladedes 535.000 tons. Af den samlede fart på de danske havne hidrørte knap 2300 anløb med godt 1.020.000 n.r.t. fra udlandet. Der udlossedes 1.057.000 tons gods fra udlandet og indladedes 250.000 tons gods til udlandet. I november 1950 anløb 7006 skibe med ialt 1.586.000 n.r.t. de danske havne, og der udlossedes 1.362.000 tons gods og indladedes 534.000 tons gods.

København blev i nov. 1951 anløbet af ialt 1305 skibe med ialt 688.365 n.r.t., udlosset gods 510.400 tons, indladet 116.869 tons. De tilsvarende tal for Århus var 414 skibe med ialt 165.723 n.r.t., udlosset gods 144.656 tons, indladet 35.221 tons. Aalborg-Nr. Sundby 489 skibe med ialt 177.673 n.r.t., 117.780 tons udlosset og 66.840 tons indladet gods. Odense 234 anløb med ialt 58.502 n.r.t., 57.049 tons udlosset og 17.477 tons indladet gods. Fredericia 81 anløb med ialt 46.815 n.r.t., udlosset 64.323 tons og indladet 7789 tons gods.

FIRMA BASSE & CO.

Hvervet som korresponderende reder for Dampskibsselskabet Hetland A/S, Dampskibsselskabet Pacific A/S, A. H. Basse Rederi A/S og Rederiet Bien A/S er i disse dage blevet overtaget af et nyoprettet firma Basse & Co. med skibsrederne Leo Jensen, Arvid Helland Basse og Tormod Helland Basse som ansvarlige indehavere. Samtidig hermed er firmaet L. R. Schmith & Co. fratrukket som korresponderende reder for Dampskibsselskabet Pacific A/S. Skibsreder Leo Jensen er udtrådt af firmaet L. R. Schmith & Co., der videreføres af skibsreder Einar Schmith som eneindehaver.

HALS BARRE

Formanden for Aalborg Handelsstandsforening, direktør Knud Strøyberg, rejste påny kravet om en uddybning af Hals Barre på foreningens generalforsamling forleden dag under henvisning til, at moderne oceangående skibe som regel har et dybgående på 27—31 fod, hvorfor de i fuldt lastet stand kun kan anløbe to danske havne, København og Aarhus.

Det betyder imidlertid, at store mængder importeret korn m. m. må omlades i disse to havne og forsendes med småskibe til andre havne, herunder også havne, der godt kunne tage partladning som anden eller tredje lossehavn.

Dersom Hals Barre blev uddybet, og der altså her i landet ville være tre i stedet for to dybvandshavne, ville importen blive rationaliseret ganske betydeligt, særligt i betragtning af, at Aalborg/Nørresundby naturligt fordeler ca. 25 pct. af hele Danmarks import af foderstoffer.

Med muligheden for tre dybvandshavne som første losseplads vil omladning i småskibe til forsendelse til andre større havne praktisk taget kunne undgås, således at disse større havne modtager korn og foderstoffer direkte fra de oversøiske både som anden eller tredje lossehavn.

SKOLESKIBET DANMARK

Skoleskibet Danmark er nu vendt tilbage fra sit årlige vintertogt, der denne gang gik til Vestindien og Golfen. Under skibets hjemrejse skete der for første gang i dets historie en meget alvorlig ulykke, idet den 17-årige elev Ole Haugaard, søn af repræsentant Poul Haugaard, Aalborg, den 29. febr. blev skyllet overbord og druknede, da skibet befandt sig i hårdt vejr ca. 20 sømil fra den norske sydkyst. Skoleskibets bestyrelsesråd udsendte straks følgende meddelelse om ulykken:

Med dyb sorg må bestyrelsesrådet for statens skoleskib *Danmark* meddele, at elev Ole Haugaard fredag aften er slået overbord af en svær sø, da skibet befandt sig 20 sømil fra Norges sydkyst.

SØFARTENS SKOLELEGAT

af Søfartens Skolelegat af 5. maj 1945, der er stiftet af A/S Højgaard & Schultz og bestyres af Foreningen til Søfartens Fremme, foretages den 5. maj 1952 uddeling af legatets renter, ca. 10.000 kr. Ansøgningsskema kan fås ved henvendelse til Foreningen til Søfartens Fremmes kontor, Dampfærgevej 3, 4., indtil den 15. marts 1952. I henhold til fundatsen ydes midlerne som uddannelseshjælp til børn af søfarende, der er omkommet under udøvelsen af deres gerning og af årsager, der kan henføres til den anden verdenskrig. Hjælpen ydes i første række til unge mænd, der ønsker at uddanne sig til erhverv på søen af enhver art.

JØRGEN PADE'S MINDELEGAT

Bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme har fordelt renterne af Jørgen Pade's Mindelegat, der nu råder over mere end 100.000 kr.

Museumsinspektør, cand. mag. H. Henningsen har modtaget 2000 kr. til hjælp til udarbejdelse af en videnskabelig redegørelse for linedåben og dens forudsætninger. Til fordeling mellem landets navigationsskoler blev bevilget 1700 kr., der ligesom forrige år vil være at anvende til kulturelle formål såsom foredrag på skolerne, museumsbesøg, teaterbesøg o. l.



ØK — 14 PCT.

Bestyrelsen for »Det østasiatiske Kompagni« meddelte, at kompagniets fortjeneste for 1951 efter fradrag af administrationsudgifter ved hovedkontoret og filialerne samt vedtægtsmæssig tantieme andrager 77.018.100 kr. Herfra går skatter 26.312.325 kr. samt ordinære og ekstraordinære afskrivninger på skibe, nybygninger og inventar ved hovedkontoret og filialerne 33.299.823 kr., hvorefter nettooverskudet inklusive overførselen fra 1950 6.200.098 kr. andrager 23.606.050 kr.

Det foreslås at udbetale 14 pct. i udbytte til aktionærerne, at henlægge 2.500.000 kr. til pensionsfondet, 4.500.000 kr. til ekstra-reservefond og 1.000.000 kr. til assurancefondet. Endvidere foreslås at overføre 500.000 kr. til et hjælpefond for funktionærer og arbejdere, der ikke er medlemmer af kompagniets pensionsfond, samt afskrive ekstraordinært 1.000.000 kr. på kontorbygningen i København og fremføre 7.106.050 kr. i ny regning.

De foreslåede 14 pct. i udbytte giver en forrentning af den samlede egenkapital på ca. 3,7 pct.

I kompagniets beretning hedder det til indledning, at verdenshandelen i det forløbne år prægedes af stigende dollarvanskeligheder, som bidrog til at ændre handelens sædvanlige baner. Prisfald på flere betydende råvarer tenderede i årets sidste halvdel mod en stabilisering af priserne. Liberaliseringen af den internationale handel fortsattes, omend ikke i den udstrækning, som det var ventet, og i de fleste lande fastlagdes en strengere rente- og kreditpolitik.

Hovedkontorets og filialernes handelsomsætning nåede, målt i penge, det hidtil største beløb og stilled betydelige krav til finansiering.

Verdensskibsfarten har været præget af Korea-krigen, og de vekslende udsigter for udvidelse eller afslutning af krigen skabte i nogen grad stramning eller afspænding af det åbne fragtmarked, men mod slutningen af året sporede på mange felter en nedgående tendens.

Om skibsfartsafdelingen hedder det i beretningen, at der i årets løb er sket nogen forhøjelse af tariffaterne i de konferencer, hvori kompagniet deltager og da der desuden har været regelmæssig og rigelig tilgang af ladning, har kompagniets skibe haft gode indtjeningsmuligheder til trods for, at udgifterne på de fleste områder har været stærkt stigende. Det må dog samtidig fremhæves, at fornyelsen af kompagniets flåde må ske til byggepriser, der kræver, at en betydelig del af det indtjente overskud anvendes til ekstraordinære afskrivninger for at bringe de bogførte værdier af nybygningerne ned på et niveau, der vil gøre disse skibe konkurrencedygtige også under vanskeligere økonomiske forhold.

Medens stigningerne i tariffaterne har været moderate, lå det åbne markeds fragtrater meget højt hele året igennem, og dette medførte, at 11 ud af de 13 skibe, kompagniet havde chartret, blev afleveret ved charterets udløb.

Der vil i nær fremtid sammen med et svensk og et norsk rederi blive påbegyndt en linie mellem Skandinavien og Indonesien.

Den 20. december 1951 opstod en voldsom brand ombord i motorskibet *Erria*, der lå for anker på Columbia-floden ved Pacifikkysten. Skibet var da på rejse fra Astoria til San Francisco. Kompagniet beklager dybt, at branden blev årsag til tabet af 11 menneskeliv, hvoraf de 8 var passagerer og de 3 medlemmer af besætningen. Efter brandens slukning er skibet bragt til Portland og erkendt som konstruktivt totalforlis. Der foreligger dog mulighed for at genopbygge skibet som fragtskib.

I årets løb har kompagniet fra Nakskov Skibsværft fået leveret 2 nybygninger, m.s. *Magdala* og m.s. *Pa-*

lagonia, og fra Japan m.t. *Siam*. Kompagniet har afhændet 4 skibe, nemlig s.s. *St. Thomas*, s.s. *St. Croix*, s.s. *St. Jan* og m.s. *Taluet*. Forskellen mellem den bogførte værdi og salgssummen for disse skibe samt for 2 lægtre ved Bangkok-filialen, ialt kr. 17.530.391,51, er overført til nybygningsfondet for skibe.

Kompagniets flåde andrager herefter 28 skibe med en samlet lasteevne af 277.607 tons. Gennemsnitsalderen er 12 år og 6 år for henholdsvis motorskibe og turbineskibe, og den bogførte værdi kr. 257,51 og kr. 186,08 pr. ton dødvægt.

Under bygning og i ordre hos Nakskov Skibsværft, Burmeister & Wain samt Deutsche Werft er ialt 10 skibe på tilsammen ca. 100.000 tons dødvægt.

Der er som hidtil foretaget 5 procent ordinære afskrivninger på skibene og endvidere afskrevet ekstraordinært på skibe og nybygninger kr. 23.905.784,66.

Forhandlingerne med den sydafrikanske regering om afregning for brugen af m.s. *Selandia* under sidste verdenskrig forventes tilendebragt i indeværende år.

M.s. *Jutlandia* gør fortsat tjeneste som hospitalskib for den danske stats regning.

DEN JAPANSKE HANDELSFLÅDE

Efter officielle japanske opgivelser bestod Japans søgående handelsflåde d. 1. januar 1952 af ialt 227 skibe på tilsammen 2.093.000 br. tons. Heraf var 29 tankskibe på tilsammen 441.000 br. tons. 65 skibe med ialt 557.000 br. tons var indsat på Nordamerikafarten og 42 skibe med ialt 329.000 br. tons i farten på det indiske Ocean.

Fra japansk side oplyses det endvidere, at rederiet Nippon Yusen Kaisha, Tokio, i slutningen af maj i år vil genoptage regelmæssig liniefart mellem Japan og Europa med anløb af London, Antwerpen, Rotterdam, Bremen og Hamborg og muligvis af Genua, Marseille og Neapel. Det er hensigten at indsætte 5—6 nybyggede skibe på ca. 10.000 tons stk. og med en fart af ca. 16 knob på denne rute. Rederiet råder iøvrigt i øjeblikket over en flåde på ca. 30 skibe med ialt 140.000 br. tons mod 134 skibe på ialt 850.000 br. tons før krigen.

ANTWERPENS HAVN

Ifølge en fra det danske generalkonsulat i Antwerpen udsendt statistisk oversigt har Antwerpens havn i 1951 været anløbet af 11.425 søgående skibe på ialt 21,3 mill. netto registertons imod 9.687 skibe på 18,6 mill. netto registertons i 1950.

For så vidt angår den indgåede tonnage har 1951 været det største år i havnens historie. I 1937, det hidtil største år, indkom 12.386 skibe på tilsammen ca. 20 mill. netto registertons. Forøgelsen i tonnage skyldes stigningen i tankskibenes tonnage.

ALEXANDRIAS HAVN

Det ægyptiske blad »Journal du Commerce et de la Marine« indeholder i sit nummer for den 10. januar 1952 en oversigt over antallet og tonnagen af skibe, som i 1951 ekspederedes i Alexandrias havn, med angivelse af disses fordeling efter nationalitet og oplysninger om, hvilke agenturer, der ekspederede skibene. Det fremgår bl. a. af oversigten, at Alexandrias havn i 1951 blev anløbet af 2.274 skibe med en samlet tonnage på 5,7 mill. tons, hvilket er det højeste tal for efterkrigsårene. I 1938 udgjorde antallet af skibe 2.447, og tonnagen var 5,6 mill. tons. Havnen blev i 1951 bl. a. anløbet af 329 italienske skibe med 681.000 t., 308 britiske skibe 911.000 t., 149 amerikanske skibe 781.000 t og 159 norske skibe med 389.000 t. 58 danske skibe med 94.300 t anløb i 1951 Alexandrias havn.

UGENS FRAGTBÆRETNING

Den vigende ratetendens på fragtmarkederne har også gjort sig gældende i den forløbne uge. I transatlantisk fart har der kun været meget få kullaster til Europa, og i øjeblikket synes alle andre befragtere end de danske at være ude af markedet. Af afslutninger kan nævnes, at amerikansk liberty fik \$10 til Rotterdam, men i blød valuta er der bl. a. sluttet til 69/- til Rotterdam eller Antwerpen, til Bremen eller Hamburg til 72/- og til Kiel til 74/-. Danske befragtere, der af hensyn til dybgående foretrækker noget mindre skibe, antyder rater omkring 75/-. Hollandske mæglere indikerer, at der kan placeres liberty tonnage til Rotterdam til \$8.50. Også i andre transatlantiske rater har der fundet betydelige nedgange sted. Britisk 1200 favne båd sluttet således for props fra St. John NB. eller Halifax til 350/- til UK. for maj lastning, hvorimod raten for april holdt sig på 375/- pr. favn. Korn fra Northern Range til UK. sluttet til 18/6d. pr. qr. med option af Antwerpen/Hamburg Range til 17/10½d., korn Albany/Vestitalien sluttet til \$13.45, og korn Northern Range til Alexandria sluttet til 100/-. Korn fra St. Lawrence til Finland sluttet til rater mellem 110/- og 112/6d.

Sukker fra Cuba til UK. betales med 125/- med option af San Domingo lastning til 117/6d., og en 9000 tonner sluttet Cuba/Havre-Hamburg Range til \$17. Mange både sluttet for korn fra Golfen, hovedsagelig til Indien, og sidste slutninger blev gjort til 165/- til vest- og 175/- til østkysten af Indien, og på dollarbasis har raterne ligget omkring \$23 til vest- og \$2.75 mere til østkysten af Indien. Korn fra Golfen til Jugoslavien betales med 110/-, korn Golfen/Grækenland sluttet til \$15.50, og for sulphur fra Galveston til UK. accepterede 8500 tonner 102/6d.

River Plate markedet viser ikke tegn til større efterspørgsel. For 5000 ts. korn fra n.a. San Lorenzo til Hamburg betales 80/-, og for en parcel på 3500 ts. fra Buenos Aires til Antwerpen/Hamburg Range accepteredes 77/6d. Fra Santos til UK. sluttet 1800 ts. parcel majs til 86/-, malm Rio/Baltimore sluttet til den uændrede rate af \$5.10, 9000 ts. malm fra Victoria til Antwerpen/Hamburg Range fik tonnage til 66/9d., og 3200 tonner sluttet for bauxite fra Mackenzie til Holland til 107/6d., fio.

Nordpacific markedet tog yderligere tonnage for korn til UK. til 150/- for april lastning, lumber og stykgods fra Nordpacific til UK. sluttet til 170/- på fio. basis, og adskillige skibe sluttet for korn Nordpacific/Indien til rater mellem 172/6d. for marts til 167/6d. for april lastning basis østkysten med 5/- mere for losning vestkysten af Indien. Korn fra Vancouver til Peru/Chile Range sluttet til \$14.50, og en 9000 tonner fik \$14.25 for korn Vancouver/Havana.

Raterne fra Nordkina er stadig ret stabile. Marts tonnage sluttet til 182/6d. basis Antwerpen eller Rotterdam med forskellige losseoptioner, bl. a. København eller Aarhus til 187/6d. Malm fra Philipinerne til Northern Range sluttet til \$13.75 for april og 10 cts. mindre for maj lastning. Mange både sluttet for kul fra Calcutta, således til Japan til 100/- for april/maj, Singapore til 85/- for april, Australien til 145/-, Colombo til 80/- og Aden til 90/-. Malm fra Vizagapatam til Northern Range sluttet til den uændrede rate af \$12.25, og for malm fra Marmagoa til Japan indikeres 100/-.

Aktiviteten fra Australien har ikke været af større omfang. Fra Sydaustralien eller Victoria sluttet 9000 ts. løs byg ex-bags til 132/6d. for april/maj, og en 9000 tonner fik 132/6d. fra Vestaustralien til UK. for løs hvede ex-silo.

Det er stadig småt med kul fra Sydafrika. Durban/Rouen fik 9000 tonner til 80/-, og for 5000 ts. kul Lourenco Marques til Takoradi betales 60/-.

Raterne fra Sortehavet viste betydelig nedgang. Sidste afslutninger af korn til UK. blev gjort til 82/6d. for april og 80/- for maj. For marts tonnage kan opnås 87/6d. Middelhavsmerkederne var noget roligere. Pyrites fra Huelva til Ghent sluttet til 43/6d., malm Almeria/ECUK. betales med 44/-, og pyrites Huelva/Rotterdam er nu nede i 42/6d.

Forholdene på vore hjemlige markeder er stadig træge. For større både fra ECUK. til god dansk havn ligger raterne stadig omkring 18/- à 18/6d. Koks fra Belgien til Danmark er bl. a. sluttet til 30/- for 800 tonner. Minimalraten for briketter fra Nordtyskland til Danmark er nedsat med 4 kroner. For props fra Wismar til ECUK. ligger raten stadig på 110/-. Malm fra Oxelösund til Glasgow sluttet til 29/- for 8500 tonner.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted fredag den 14. marts 1952 kl. 20 i »Søfartsklubben«s lokaler, Nyhavn 63, stuen.

Aftenens program er: Kl. 20—21: Lektor A. Kiilerich holder et foredrag med farvelsbilleder fra en rejse med *Galathea* til Philipinerne, Indonesien, Australien o. a. Kl. 21—22: Fællessang under ledelse af kommunelærer *Find Henriksen*.

Underholdningens leder bliver »Søfartsklubben«s service- og kontakmand, forfatteren *Borge Mikkelsen*.

M.s. Majlith

Fra H. C. Christensens Stalskibsværft i Marstal er afleveret nybygningen, motorskibet *Majlith*, til skibsfører *Johs. Christensen Jespergaard*. Det er et søsterskib til det tidligere leverede Marshall-skib *Caroline* fra samme værft. *Majlith* er bygget som sejlskib med hjælpemotor, dets lastevne er ca. 230 tons dødvægt. Skibet er bygget af stål, leveret fra stålvæveriet i Frederiksværk, og dets bruttotonnage er under 150 tons, hvilket er grænsen for den bruttotonnage, der kan føres af sætteskipperne.

Hovedmotoren er en 3-cylindret firetakts Vølund diesel-motor på 195 HK.

En kollisjon

Motorgaleasen *Lilli* af Skagen, 70 br. tons, ført af kaptein *Chr. Frydendahl* kolliderede den 26. februar i tæt tåge

i den nordlige indsejling til Sundet med den norske damper *Lautra* af Trondheim. M.g. *Lilli*, der var på rejse fra Skagen til Køge med fiskemel blev så hårdt beskadiget at den måtte sættes på land udfor Høganäs. Skibet kan formentlig bjerges. Ingen mennesker kom til skade ved kollisionen.

Fra norske værfter

Rosenberg mæk. Verksted afleverede den 29. februar det 16.200 tons d.w. motortankskib *Kongstank* til Skibs A/S Solvang, Stavanger. M.t. *Kongstank* er det andet af ialt 4 16.000 tons tankskibe værftet har under bygning. Det første, m.t. *Berge Bergesen*, blev afleveret den 29. januar 52 til A/S Sig. Bergesen d. y. & Co., mens det tredje, der bygges til A/S Athene (Jørgen Bang) ventes søsat i august. Det fjerde ventes snart kølstrakt. Værftet har endvidere 3 supertankskibe på hver 32.000 tons d.w. under bygning eller i ordre, og hvoraf det sidste skal afleveres i 1956. To af disse skibe er under bygning til A/S Sig. Bergesen d. y. & Co., Stavanger.

Framnæs mæk. Verksted, Sandefjord søsatte forleden dag et 15.750 tons d.w. tankmotorskib *Grepa* under bygning til skibsreder Leif Erichsen, Bergen. Hovedmaskineriet skal bestå af en enkeltvirkende, 2-inlts, 8-cyl. Götaverken diesel-motor, 6000 e.h.k. Farten skal være 14,5 knob.

Ny østafrikansk havn

Der er fornylig blevet åbnet en ny havn Nacala i Portugisisk Østafrika. Man regner med, at den med tiden vil blive en af de vigtigste havne på Østafrikas kyst, da be-sejlingsforholdene er gode og havnen i teknisk henseende vel udstyret.

Israels handelsflåde

Israel råder nu over en handelsflåde på 28 skibe. Heraf er 4 passagerskibe og 24 lastbåde på tilsammen 95.000 br. tons. De 4 passagerskibe transporterede i 1950 ca. 50 pct. af alle trafikanter til og fra Israel. Landet har åbnet ruter på Italien, Frankrig, nordeuropæiske havne, U.S.A., Canada, Cypern og Tyrkiet.

PERSONALIA**D.S.B.**

Styrmænd under Statsbanerne *Bernt Oluf Petersen*, Storebæltsoverfarten, er udnævnt til skibsfører under Statsbanerne fra 1. april 1952 at regne, med tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

Skibsmaskinmester under Statsbanerne *Sophus Christian Ludvig Larsen*, R. af D., Storebæltsoverfarten er efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension med udgangen af maj måned 1952.

VALUTAKURSER pr. 4. marts 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04%, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 49.50 (ikke varebeta-linger), Cairo 19.93, Capetown 19.45, Frankfurt a/Main 164.70, Helsingfors 3.01%, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo 375.00 (ikke varebeta-linger), Montreal 6.92, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98%, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv 19.45, Tokio 1.95, Warszawa 175.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 4. marts 1952**A. P. Møller**

Effie Mærsk forv. ank. Lisbon 7.3. — *Hans Mærsk* forv. ank. Rotterdam 5.3. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Ridham 5.3. — *Betty Mærsk* forv. ank. Halifax 10.3. — *Lica Mærsk* forv. afg. St. John NB 10.3. — *Marit Mærsk* forv. afg. St. John NB 9.3. — *Robert Mærsk* forv. afg. New York 2.3. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 5.3. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Rotterdam 4.3. — *Else Mærsk* afg. Bombay 29.2. til Cochín. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Bombay 2.3. — *Agnete Mærsk* ank. Yokohama 2.3. — *Mathilde Mærsk* forv. ank. Banskok 4.3. — *Enilie Mærsk* ank. Haifa 27.2. — *Herta Mærsk* afg. Nagoya 2.3. til Hongkong. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Le Havre 5.3. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Fremantle 11.3. — *Arnold Mærsk* forv. afg. Saigon 4.3. til Bangkok. — *Cornelius Mærsk* ank. Genoa 2.3. — *Oluf Mærsk* afg. Los Angeles 29.2. til Yokohama. — *Leise Mærsk* forv. afg. New York 7.3. — *Sally Mærsk* afg. San Francisco 21.2. til Manila. — *Chastine Mærsk* afg. New York 29.2. til Baltimore. — *Gertrude Mærsk* forv. afg. Singapore 6.3. — *Lexa Mærsk* afg. Newport News 29.2. til Charleston. — *Hulda Mærsk* afg. Hongkong 3.3. til Kobe. — *Laura Mærsk* forv. afg. Panama 7.3. — *Grete Mærsk* afg. San Francisco 24.2. — *Trein Mærsk* forv. ank. Cebu 5.3. — *Anna Mærsk* forv. pass. Panama 4.3. — *Peter Mærsk* afg. Hongkong 29.2. til Saigon. — *Olga Mærsk* forv. ank. San Francisco 3.3. — *Nicoline Mærsk* afg. Manila 28.2. — *Jeppesen Mærsk* afg. Kobe 1.3. til San Francisco. — *Kate Mærsk* afg. Curacao 28.2. til Bergen. — *Bente Mærsk* ank. Teneriffe 1.3. — *Aase Mærsk* ank. Curacao 2.3. — *Rosa Mærsk* afg. Cardiff 1.3. til Punta Gardon. — *Nelly Mærsk* afg. Punta Gardon 27.2. til Tripoli. — *Emma Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 9.2. til Swansea. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 24.2. til Suez. — *Brigit Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 19.2. til La Spezia. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 20.2. til Dunkirk. — *Caroline Mærsk* afg. Donges 28.2. til Caripito. — *Katrine Mærsk* afg. Curacao 25.2. til Dakar. — *Henning Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.2. til Swansea. — *Marie Mærsk* afg. Curacao 2.3. til Port Said. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 25.2. til Port de Bouc. — *Valkyrien Mærsk* ank. Aden 1.3. — *Mette Mærsk* ank. Avonmouth 1.3. — *Jane Mærsk* afg. Ras Tanura 20.2. til U.K.C. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.2. til Port de Bouc. — *Ebba Mærsk* afg. Dunkirk 27.2. til Oran. — *Anglo Mærsk* afg. Buenos Aires 23.2. til Curacao. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.2. til Rotterdam.

Basse & Co.

Egaa ank. Bathurst 4.3. — *Krusaa* ank. Gdynia 1.3. — *Susaa* forv. ank. Ceuta 5.3. — *Else Basse* ank. Burriana 2.3., derefter Valencia. — *London* ank. St. John NB. 22.2. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* afg. Shelburne NS. 3.3. til Halifax.

Dania

Cyril afg. Halifax 4.3. til West Hartlepool. — *Danfjord* pos. 4.3.: 5.52 n., 92.15 o. p.v.l. Østen. — *Danholm* ank. Malmö 3.3. — *Tovelil* afg. Ardrossan 4.3. til Drellnæs.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 29.2. — *Brattingsborg* Helsingør, dok. — *Christiansborg* eta. Port Said 5.3., derfra til Ras Tanura. — *Ellensborg* ank. Barry 1.3., derfra til Huelva, Cadiz. — *Flynderborg* afg. Puerto la Cruz 28.2. til La Guayra. — *Frederiksborg* ank. Cadiz 3.3., derfra til Huelva. — *Lilleborg* afg. Arzew 1.3. til Mostyn eller Ellesmere. — *Nordborg* afg. Vlaardingen 1.3. til Barry. — *Skodsborg* pass. Finisterre 2.3. til Dunkirk. — *Spigerborg* pass. Gibraltar 3.3. til Avonmouth. — *Taarborg* pass. Finisterre 2.3. til Casablanca. — *Uranienborg* afg. Boulogne 27.2. til Casablanca. — *Ørneborg* afg. Immingham 17.2. til Ivigtut.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Duala 18.2. — *Bornholm* ank. Hamborg 3.3., forv. afg. 5.3. til Antwerpen. — *Bretagne* forv. afg. Havana 7.3. til Karachi. — *Grønland* pass. Port Said 5.3. p.v.l. Mena al Ahmadi. — *Holland* ank. Lobito 10.2. — *Irania* Kiel, dok. — *Irland* forv. ank. Galveston 16.3. — *Normandiet* forv. ank. Aarsdalstangen 6.3. — *Shelland* pass. Port Said 3.3. p.v.l. Bahrein. — *Slesvig* forv. ank. Singapore 9.3.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Kbhvn. 18.3. — *Esso København* ank. Nyborg 3.3., derefter Esbjerg og Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Livorno 4.3., derefter Bari og Nyborg.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Bremen 10.3. — *Concordia* forv. ank. Middlesbrough 9.3. — *Dania* forv. ank. Nr. Sundby 8.3. — *Hafnia* forv. ank. Tuborg 8.3. — *Scandia* Aarhus, dok.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Bordeaux 1.3. — *Th. Adler Svandholm* Helsingør, dok. — *Wm. Th. Malling* afg. Fredericia 4.3.

D.F.D.S.

Arizona ank. Montevideo 25.2., derfra ca. 6.3. til Buenos Aires. — *Arkansas* ank. Aalborg 4.3., derfra 4.3. til Antwerpen, Dunkirk, Middelhavel. — *Bastholm* afg. Nemours 3.3. til Valencia, Cartagena, Leixoes, Kbhvn. — *Bergenhus* ank. Hull 3.3., derfra forv. 7.3. til Kbhvn. — *Birkholm* afg. Hamborg 1.3. til Lissabon, Middelhavel. — *Bolivia* afg. New York 26.2. til Oslo/Aarhus/Kbhvn./Nykøbing F. — *Brasilien* ank. Limassol 3.3., derfra ca. 4.3. til Lattakia, Istanbul o. v. — *Brynild* ank. Huelva 3.3., derfra til Aberdeen. — *Bygholm* ank. Oran 3.3., derfra forv. 4.3. til Algier, Malta o. v. — *California* ventes ank. Las Palmas 7.3., derefter Madeira/Danmark. — *Colombia* afg. New York 26.2. til Kbhvn./Aarhus. — *Diana* ank. Hull 4.3., derfra forv. 7.-8.3. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 4.3. til Trangisvaag/Reykjavik. — *Egholm* ank. Izmir 29.2., derfra ca. 4.3. til Alexandria, Beirut o. v. — *Florida* afg. Kbhvn. 22.2. til New York/Norfolk. — *Halfdan* afg. Rotterdam 4.3. til Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Harald* afg. Setubal 2.3. til Rotterdam. — *Hebe* forv. ank. Newcastle 4.3., derefter Middlesbrough, Kbhvn. — *Hjortholm* afg. Limassol 3.3. til Iskenderun, Izmir, Istanbul o. v. — *Iuar* afg. Antwerpen ca. 5.3. til Esbjerg. — *Katholm* ank. Manchester 3.3., afg. ca. 8.-10.3. til Kbhvn., Aarhus, Randers, Aalborg. — *Kentucky* afg. Huelva 27.2. til Antwerpen, Aalborg. — *Klintholm* ank. Antwerpen 2.3., afg. ca. 4.3. til Aarhus, Kbhvn. — *Knud* afg. Hamborg 29.2. til Huelva, Antwerpen. — *Knudshoved* ank. Kbhvn. 3.3., afg. ca. 4.3. til Dunkirk, Havre o. v. — *Lemnos* ank. Oran 4.3., derfra forv. 4.3. til Algier, Tunis, Palermo o. v. — *Louisiana* afg. Buenos Aires forv. 5.3. via Las Palmas til Danmark/Sverige/Finland. — *Maine* ank. Kbhvn. 2.3., herfra forv. 13.3. til Hamborg, Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *Margrethe* afg. London 4.3. til Helsingør for dokn. — *Melos* ank. Kbhvn. 2.3., herfra 5.3. til Aalborg, Odense, Lon-



**BENDIX
EKKOLOD**
— det bedste
SCANIX CORP.
Vesterport 235 . København V.
Telf. Palæ 6195 - 96

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 11 42 00 (10 lines)
Vinkeco
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

don. — *Nevada* afg. Buenos Aires 29.2. via Las Palmas til Danmark. — *Oregon* ank. Buenos Aires 3.2., derfra ca. 18.3. til Santos/Rio de Janeiro o. v. — *Paraguay* afg. Baltimore 29.2. til Galveston/Houston/New Orleans. — *Rhodos* ank. Kbhvn. 29.2., herfra ca. 7.3. til Antwerpen og Middelhavet. — *Saga* ank. Kbhvn. 3.3., afg. ca. 7.3. til Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Samos* ank. Casablanca 4.3., derfra ca. 7.3. til Tanger, Nemours, Oran, Algier o. v. — *Svanholm* afg. Swansea 4.3. til Liverpool, Kbhvn., Odense, Horsens. — *Texas* ank. Korsør 1.3., derfra 4.3. til Kbhvn. — *Thyra* ank. Kbhvn. 3.3., derfra 5.3. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Tomsk* ank. Aalborg 4.3., derefter Kbhvn., Hamborg. — *Trondhjem* ank. Leith 4.3. — *Tula* afg. Hamborg 3.3. til Antwerpen, Middelfart, Odense, Kbhvn. — *Tunis* ank. London 4.3., derfra forv. 7.3. til Kbhvn. — *Uffe* afg. Kbhvn. 1.3. til London. — *Uruguay* afg. New Orleans 1.3. til Oslo/Kbhvn./Aalborg. — *Venezuela* afg. Kbhvn. 26.2. via Las Palmas til Sydamerika. — *Virginia* afg. River Plate forv. 12.3. til Bahia-Kontinentet/Danmark.

Grønlandsdepartementet

Disko pos. 3.3. kl. 08.00 58.43 n., 2.27 o. — *Kasketol* pos. 3.3. kl. 08.00 58.18 n., 4.39 o. — *Umanak* forv. afg. Kbhvn. 18.3. til Godthaab, Sukkertoppen og Ivigtut.

Helmdal

Axel Carl afg. Mobile 28.2. — *Hans P. Carl* afg. Melbourne 4.3. — *Poul Carl* ank. Newcastle NSW 29.2.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Flensborg 2.3. til Murmansk. — *Jens Toft* afg. Izmir 5.3. — *Karen Toft* afg. Huelva 29.2. til Rotterdam.

Kongssund

Kongshavn forv. ank. Narvik 6.3., derefter Polen.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Santos 1.3. — *Argentinean Reefer* ank. Buenos Aires 28.2. — *Bella Dan* ventes pass. Panamakanalen 5.3., nordg. — *Egyptian Reefer* ank. Santos 26.2. — *Gerda Dan* ventes til New York 7.3., derefter Baltimore. — *Indian Reefer* ank. Trinidad 27.2. — *Jelva Dan* ventes afg. Åbo 7.3. til Kotka. — *Jutta Dan* ventes afg. Helsingfors 8.3. til Kaskö. — *Kamma Dan* afg. New Orleans 3.3. til Chile. — *Katja Dan* afg. Åbo 4.3. til Kaskö. — *Laila Dan* forv. afg. Haifa 4.3. til England. — *Laura Dan* forv. afg. Cartagena 3.3. til Cardiff. — *Leena Dan* ventes afg. New York 6.3. til Chile. — *Lilian Dan* ank. Helsingfors 4.3., derefter Kotka. — *Linda Dan* pass. Dover 4.3. p.v.t. Bristol. — *Lotta Dan* ventes afg. Kaskö 6.-7.3. til Rochester. — *Maria Dan* ventes afg. Spanien 8.-10.3. til London. — *Marna Dan* ventes til Callao 8.3., sydg. — *Nerma Dan* pass. Aden 4.3. p.v.t. Kuwait. — *Ninna Dan* pass. Kielerkanalen 4.3. p.v.t. Themsen. — *Paula Dan* ventes til Valparaiso 9.3., sydg. — *Randa Dan* forv. pass. Kielerkanalen 4.3. p.v.t. Helsingfors. — *Selma Dan* ventes pass. Kielerkanalen 5.3. p.v.t. Sydfinland. — *Silja Dan* ank. Rochester 4.3., derefter Hull. — *Stina Dan* pass. Finsterre 3.3. p.v.t. Helsingfors. — *Tessa Dan* ventes til Panama City 6.3., nordg. — *Ulla Dan* ventes afg. Valencia 8.-10.3. til Belfast og Liverpool. — *Vilma Dan* ventes til Panamakanalen 10.3., nordg.

Motortramp

Stensby forv. ank. British Columbia medio marts. — *Tureby* afg. Nauru 25.2. til Fremantle, forv. ank. ca. 16.3. *Vedby* afg. Panama 28.2. til London.

Myren

Asbjørn forv. ank. Pensacola 8.3., derefter Belgien. — *Astrid* forv. afg. Aarhus 7.3. til Marokko. — *Birte* afg. Antwerpen 1.3. til Huelva, Holland. — *Chr. Sass* forv. afg. New York 6.3. til St. John NB. — *Clara* afg. Casablanca 1.3. til Antwerpen.

Norden

Norden afg. Hull 4.3. til Hampton Roads. — *Nordfarer* ank. Adelaide 29.1. — *Nordhval* ank. Adelaide 3.3. — *Nordkap* forv. ank. Melbourne 12.3. — *Nordkyn* pass. Panama 4.3. p.v.t. Cardiff. — *Nordpol* afg. Marseille 5.3. til Le Havre. — *Nordvest* ank. Sydney 17.2.

Orient

Astoria ank. Sydney 5.3. — *Westralia* afg. Galveston 3.3. til Antwerpen.

Sikkerhed til søs

med

Decca navigator

og

Decca radar

DECCA Navigator Aktieselskab

Krystalgade 15 . Telf. Byen 8310

Progress

Valborg Nielsen afg. New York 25.2. — *Elisabeth Nielsen* lossen i Duala. — *Marianne* klasser i Svendborg. — *Else Nielsen* ank. New Orleans 25.2. — *Lily Nielsen* ank. Liverpool 2.3. — *Henry Tegner* ank. Vestnorge 2.3. — *Ellen Nielsen* ank. Casablanca 27.2. — *Hugo Nielsen* ank. Hamborg 3.3. — *Margrete* pass. Gibraltar 2.3. — *Karen* ank. Alicante 3.3. — *Marx* ank. Aalborg 2.3. — *Sophie* afg. Antwerpen 1.3. — *Thyra* afg. Bordeaux 29.2. — *Fylla* afg. Vlaardingen 4.3. — *Polly* ank. Sunderland 2.3.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lannig afg. Newport News 25.2. til Rieme. — *Lena Schmith* afg. Hemmingsvær 5.3. til Nordnorge, Rostock.

Torm

Herdis Torm ank. Valparaiso 29.2. — *Olga Torm* afg. Talcahuano 25.2. — *Gerd Torm* ank. Paranagua 26.2. — *Tekla Torm* ank. Rio de Janeiro 3.3. — *Agnete Torm* ank. Istanbul 27.2. — *Kirsten Torm* afg. Norfolk 23.2. — *Gertrud Torm* ank. Baltimore 2.3. — *Ragnhild Torm* ank. Liverpool 27.2. — *Helvig Torm* afg. Cabedello 23.2. — *Gyda Torm* afg. Ivigtut 1.3. — *Anne Torm* afg. Terneuzen 2.3. — *Hilde Torm* ank. Kalmar 3.3. — *Gudrun Torm* afg. Wismar 1.3. — *Alice Torm* ank. Svendborg 20.2. — *Gunnhild Torm* ank. Aalborg 1.3.

Vendilla

E. M. Dalgas rep. i Kbhvn. — *Otto Petersen* ventes ank. Piræus 6.3. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam pass. Fijioerne 25.2. til Vancouver, Puget Sound. — *Asia* ank. Antwerpen 3.3., derefter Rotterdam, Marseille. — *Bintang* afg. Nagasaki 29.2. til Hongkong, Singapore. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* ank. Colombo 2.3., derefter Aden, Port Said. — *Fionia* afg. Port Said 29.2. til Aden, Singapore. — *India* ank. Manila 3.3., derefter Yokohama, Kobe. — *Java* pass. Ækvator 26.2. til Fremantle, Burnie. — *Kambodia* ank. Cebu 3.3., derefter Zamboanga, Surigao. — *Kina* ank. Penang 2.3., derefter Aden, Port Said. — *Korea* pass. Perim 3.3. til Port Said, Genoa. — *Lalandia* afg. Genoa 29.2. til Rotterdam, Gdynia. — *Magdala* pass. Messina 3.3. til Genoa, Antwerpen. — *Malacca* ank. Townsville 19.2., derefter Melbourne, Aden. — *Malaya* ank. Antwerpen 3.3., derefter Rotterdam, Hamborg. — *Manchuria* ank. Colombo 3.3., derefter Bombay, Karachi. — *Meonia* ank. Middlesbrough 2.3., derefter Rotterdam, Genoa. — *Mombasa* afg. Los Angeles 2.3. til Cristobal, St. Thomas. — *Mongolia* afg. Colombo 3.3. til Madras, Rangoon. — *Morelia* ank. Bangkok 1.3., derefter Hongkong. — *Nikobar* afg. San Francisco 29.2. til New Westminster, Nanaimo. — *Panama* ank. Antwerpen 3.3., derefter Hamborg, Rotterdam. — *Patagonia* ank. Singapore 2.3., derefter Bangkok, Hongkong. — *Selandia* afg. Singapore 3.3. til Bangkok, Singapore. — *Serampore* ank. Hongkong 2.3., derefter Manila, Cebu. — *Siam* pass. Cape Bon 1.3. til Nynäshamn, Kbhvn. — *Tranquebar* afg. Vancouver 16.2. til Kobe, Hirohata.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 39, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til SARTORI - KIEL

Telefoner: Kiel 5445-48 for **SARTORI & BERGER - KIEL** Fjernskriver: Kiel-Holt. 029832
 Holtenau 36002/3 KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG Br-Koog 021298
 Br-Koog 396-7

Skibsmæglere og Redere — Havarilagerter — Bunkerkul og Olie

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4
København

☞

Telegr.-adr. »Mariusone Telefon Central 12057

 **International**
— siden 1899 the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter fra alle lande viser, at INTERNATIONAL's produkter er de mest anvendte verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K Telegramadr.: MONTANAKUL
Telefon 9246

Danmarks første PILSNER..



TUBORG Pilsner

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES & PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

AKTIESELSKABET

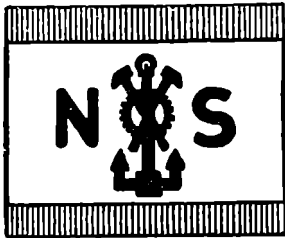
HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400 HELSINGØR · DANMARK Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikanter af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

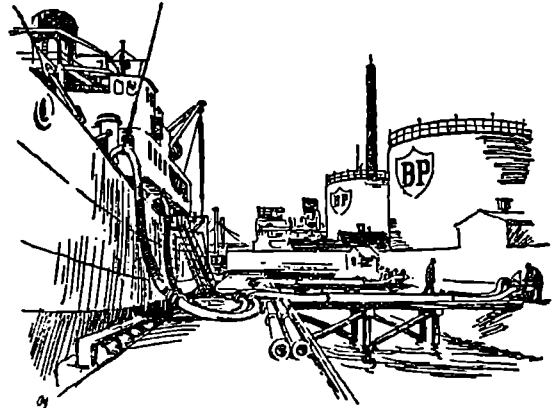


NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

De kan få dem overalt



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 18 779-15 779
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

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

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
 SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 806

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
 STATS-AUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
 TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
 Statstelefon 17

Telegr. Adr. »Hassager«

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

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
 Rigstelefon 2
 Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.
 »Hude«
 Svendborg

KØBENHAVN

HECKSHER & SØN'S EFTF.

GRUNDLAET 1797

KØBENHAVN

Telf.:
 CENTRAL 13830
 RIGS: 165

Telegr.:
 HECKSHERS
 TELEX: 2326

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
 THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
 PRIVAT: 1551

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 11

FREDAG DEN 14. MARTS 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

SUEZ-KANALEN

Under det nordiske redermøde i Stockholm i december 1951 stod bl. a. spørgsmålet om Suezkanalens fremtidige status på dagsordenen, og det blev da besluttet, at de nordiske rederiforeninger overfor deres respektive regeringer skulle påpege ønskeligheden af i god tid at forberede en stabil ordning af kanalens fremtid, når kanalselskabets koncession udløber i 1968. I overensstemmelse med denne beslutning har de tre rederiforeninger derpå henstillet til deres respektive udenrigsministerier at virke for, at Suezkanalen efter 1968 underlægges De Forenede Nationer med Storbritannien som mandatmagt og med kanalselskabet som økonomisk forvalter.

Dansk Dampskibsrederiforenings henvendelse til det danske udenrigsministerium har følgende ordlyd:

Dansk Dampskibsrederiforening tillader sig herved at rette henvendelse til udenrigsministeriet i følgende anledning:

På et i Stockholm den 4. december 1951 afholdt møde mellem repræsentanter for de nordiske landes rederiorganisationer blev spørgsmålet om Suezkanalens fremtidige status drøftet. Som det vil være udenrigsministeriet bekendt udløber den nuværende ordning, hvorefter Compagnie Universelle de Canal Maritime de Suez i økonomisk henseende administrerer kanalen, med udgangen af året 1968, og under hensyn til kanalens uvurderlige betydning for den internationale verdenshandel og skibsfart samt til den politiske situation i det mellemste Østen, er det efter de nordiske rederiorganisationers opfattelse ikke for tidligt, at man allerede nu tager stilling til, efter hvilke principper kanalens administration bør udformes efter koncessionstidens udløb.

I politisk henseende udøves overhøjheden over kanalzonen i henhold til den i 1936 indgåede Anglo-ægyptiske aftale af Storbritannien og Ægypten i fællesskab. Imidlertid har Ægypten for kort tid siden ensidigt og formentlig folkeretsstridigt opsagt denne aftale, hvorfor forholdet for tiden er det, at Storbritannien alene de facto udøver overhøjhedsretten over kanalzonen. Ved Konstantinopel-konventionen af 1888 blev Suezkanalen og det op til kanalen stødende søterritorium neutraliseret, og kanalen blev erklæret for en fri international vandvej. Fra ægyptisk side har man i de senere år gentagne gange krænknet Konstantinopel-konventionen ved i forbindelse med de krigeriske forviklinger mellem Ægypten og Israel at forhindre eller besværliggøre passage gennem kanalen for skibe destineret til israelitiske havne, eller som havde anløbet disse havne. Også under den stedfindende konfliktsituation mellem Storbritannien og Ægypten har man fra ægyptisk side søgt at hindre den frie benyttelse af kanalen. Med hele den mangel på politisk stabilitet, der gennem længere tid har præget forholdene i Ægypten, og som ikke kan forventes at være af midlertidig karakter, må det formentlig anses for ufor-

svarligt indenfor en overskuelig fremtid at betro Ægypten alene at udøve højhedsretten over kanalzonen.

På baggrund af de sidste års udvikling må man derfor fra nordisk skibsfarts side lægge den største vægt på, at der i tide inden udløbet af Suez Canal Kompagniets koncession i 1968 træffes en for den internationale skibsfart betryggende ordning. Vi behøver næppe nærmere overfor ministeriet at redagere for Suezkanalens enorme betydning for verdenshandelen og skibsfarten, men skal dog til belysning af denne anføre følgende tal vedrørende trafikken gennem kanalen:

Ar	Antal skibe	Tonnage i NRT
1920	4.009	17.574.657
1930	5.761	31.668.759
1938	6.171	34.418.187
1945	4.206	25.064.966
1946	5.057	32.731.631
1947	5.972	36.576.581
1948	8.686	55.081.056
1949	10.420	68.861.548
1950	11.751	81.795.523

I tilslutning til disse tal kan det anføres, at Suezkanalen i 1950 passeredes af 283 danske skibe med en samlet nettotonnage på 1.735.229 tons.

Som det fremgår af oversigten, har trafikken gennem Suezkanalen i efterkrigstiden været stærkt stigende, hvilket navnlig skyldes de store transporter af mineralske olier fra det mellemste Østen. Forholdet er nu det, at Vesteuropa ialt væsentligt får sine olietilførsler fra produktionsområderne i det mellemste Østen, og en afskæring — selv af midlertidig karakter — af disse tilførsler må befrygtes at ville få katastrofale virkninger for hele Vesteuropas produktionsapparat.

Under de forannævnte drøftelser i Stockholm mellem de nordiske rederiorganisationer var der fuld enighed om, at alle bestræbelser burde rettes imod at bibeholde Suezkanalen som en fri international vandvej, og at det med henblik på opfyldelsen af dette formål burde tilstræbes, at Suezkanalen fremtidig blev stillet under United Nations formynderskab med Storbritannien som mandatmagt i politisk henseende og med Suez Canal Kompagniet som administrator i økonomisk henseende. De pågældende rederiorganisationer vedtog endvidere at rette henvendelse til deres respektive regeringer i overensstemmelse med disse synspunkter.

Under henvisning til det foran anførte skal Dansk Dampskibsrederiforening tillade sig at henstille, at den danske regering ved kommende forhandlinger angående Suezkanalens fremtidige status i samarbejde med de øvrige nordiske landes regeringer gør sig til talsmand for, at Suezkanalen sættes under United Nations formynderskab, samt at kanalzonen også efter 1968 i politisk henseende fortsat administreres af Storbritannien som mandatmagt for United Nations og med Suez Canal Kompagniet som administrator i økonomisk henseende.

Forsikring skal man ha'.

i **BALTICA**

85 ÅR

Mandag d. 10. marts fyldte skibsreder *Marius Nielsen*, D/S *Progress*, 85 år og rundede dermed påny en markant milepæl i sit lange og virksomme liv.

Skibsreder *Marius Nielsen* blev født d. 10. marts 1867 i Odense og begyndte i 1884 17 år gammel sin løbebane hos mægler *Julius Mortensen* i *Fredericia*. Efter seks lærerige år her gik rejsen til *København*, hvor den unge skibsmægler og skibsreder, der i 1904 havde startet d/s *Progress*, i 1905 blev medindhaver og chef for firmaet *Holm & Wonsild*, for i 1916 at starte sit eget firma *Marius Nielsen & Søn*. Mange og ofte trange arbejdsår ventede forude i tiden, der kom, men vanskelighederne blev overvundet, og det lykkedes skibsreder *Marius Nielsen* ved et sejt og målbevidst arbejde at føre sine virksomheder ind i smult vande, så han nu med rette kan se tilbage på sit værk med tilfredshed. Mange krævende hverv udefra har selvsagt også i tidens løb været lagt på skibsreder *Marius Nielsen*'s skuldre, bl. a. som formand for forsikringsaktieselskabet *Skandinavia*, A/S *M. P. Allerups Eff.*, Odense, og Mæglernes Understøttelsesforening, bestyrelsesmedlem i Assuranceforeningen *Skuld*, Danske Rederes Retsværn og Sømandsforeningen af 1856, medlem af Søfartsraadet og Dansk Dampskibsrederiforening o. s. v. I de seneste år har skibsrederen imidlertid trukket sig tilbage fra næsten alle sine hverv.

M.S. BIRGITTE TORM

Odense Staalskibsværft søsatte d. 8. marts et ca. 6700 tons d.w. lastmotorskib *Birgitte Torm*, der er under bygning til A/S Dampskibsselskabet *Torm*. Skibet er helsvejt til *Lloyd's Registers* højeste klasse + 100. A. 1 "With Freeboard". Det er bygget med krydserhæk, fremfaldende stævn og strømliniet overbygning. Dimensionerne er som følger: Længde mellem perpendikulærer 390' 0", bredde 57' 0", dybde til hoveddæk 26' 2", dybde til shelterdæk 34' 8", dybgående lastet ca. 24' 0". Skibet har fem lastrum og mellemdæksrum, og en højtank til vegetabilsk olie er placeret foran maskinrum. Dobbeltbunden er indrettet til føring af dieselolie eller ballastvand.

Lossarrangementet indbefatter otte 5 tons bomme, to 10 tons og een 30 tons bom samt to 3 tons elektriske kraner. Spiludrustningen består af otte 5 tons, to 7 tons, eet 10 tons spil samt to 3 tons capstans, alle elektriske, leveret af *Thomas B. Thrige*: Ankerspil og styremaskine er ligeledes elektrisk drevet og leveret af samme Firma.

Birgitte Torm får en rummelig og smuk aptering for 6 passagerer i enkeltmandskamre. Kaptajn, lods og telegrafist skal bo i hus på bådendæk, dæksofficerer og maskinofficerer i dæksrum på shelterdæk. Mandskapsapteringen placeres agter og indrettes som enkeltmandskamre. Der findes messer og rygesaloner for såvel officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Nybygningen vil blive forsynet med moderne navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass, log med elektrisk overføring, radio og radiopejler. Desuden vil der blive installeret fryseanlæg for proviant.

En 6-cylindret *Burmeister & Wain* dieselmotor type 674—VTF—160, som udvikler 6900 ihk., svarende til 5530 ehk., ved 115 omdrejninger pr. minut, og som vil give skibet en fart af ca. 16 knob lastet, vil blive installeret. Skibet vil iøvrigt få elektrisk hjælpemaskineri

M.T. ASPHERON

Fra *Burmeister & Wain* søsattes d. 5. marts dieselmotortankskibet *Aspheron*, der er bygget til v/o »*Transmashimport*« i Moskva.

Skibet er bygget til *Det Norske Veritas' Klasse* som tankskib med fremfaldende stævn, krydserhæk, poop, bro og bak, maskinrummet agter samt med kombineret lang- og tværskibsspantesystem. Der er 24 lastolietanke og derimellem 2 pumperum med ialt 4 lastoliepumper, hver med en kapacitet på 250 tons vand pr. time. Svejsning er anvendt i stor udstrækning. Skibets dødvægtstonnage er 13.000 tons.

Apteringen er arrangeret i opbygningerne på broen, der indeholder rum for kaptajn og dæksoffice-rer m. m., samt opbygningerne på poopen, der har rum for maskinofficerer, og endelig selve poopen, der indeholder rum for mandskabet. Desuden er der de lovbefalede messer samt kabys, vaske- og baderum.

Hovedmaskineriet består af en *B. & W.* 6-cylindret 2-takts, enkeltvirkende krydshoveddieselmotor, der udvikler 6900 ihk. Der er 1 dieselgenerator på 60 kw og 2 dampgeneratorer på hver 30 kw. Til betjening af lastoliepumpe og spil samt til opvarmning er der i et særligt kedelrum 2 oliefyrede skotske kedler og yderligere en udstødsgaskedel. Dieselmotoren skal give skibet en fart af 14,5 knob.

D.F.D.S. — 15 PCT.

På et møde d. 5. ds. vedtog bestyrelsen for *Det Forenede Dampskibs-Selskab* regnskabsafslutningen for 1951, som, efter at alle driftsudgifter — derunder udgifter til skibenes vedligeholdelse — er afholdt, viser et driftsresultat af 60.472.048 kr.

Efter fradrag af udgifterne til administration 10.355.295 kr., bidrag til personalets pensionering 704.584 kr., afskrivninger på skibe og inventar 23.910.169 kr. og hensættelser til skatter 9.000.000 kr., ialt 43.970.048 kr., udgør overskudet 16.502.000 kr., som tillagt overførslen fra 1950, 2.873.229 kr., giver til disposition 19.375.229 kr.

Af dette beløb foreslås det at overføre til ekstraordinær reservefond 7.000.000 kr. og til *D.F.D.S.'s* pensionskasse 2.750.000 kr., i alt 9.750.000 kr. Af det derefter fremkomne beløb, 9.625.229 kr., foreslås det at udbetale 15 pct. dividende med 6.750.000 kr., at afholde bestyrelsens tantième 42.000 kr., ialt 6.792.000 kr. og at overføre restbeløbet, 2.833.229 kr., til næste år.

Det foreslåede 15 pct. udbytte svarer til ca. 4,5 pct. af selskabets egenkapital.

SVITZER — 10 PCT.

Bestyrelsen for A/S *Em. Z. Svitzers* Bjergnings-Entreprise meddeler: Indtægterne for året 1951 udgør 6.185.384 kr., hvortil kommer overførsel fra forrige år 4256 kr., ialt 6.189.640 kr. Udgifterne andrager 5.240.730 kr., og til disposition bliver derefter 948.910 kr., der fordeles således:

Afskrivning på skibene, ordinært 335.802 kr., ekstraordinært 95.027 kr., pakhuset, *Lynettehavnen* 5000 kr., værkstedet, *Lynettehavnen* 16.571 kr., tantième til bestyrelsen 12.368 kr., henlæggelse til betaling af skatter 40.000 kr., aktieudbytte 10 pct. 400.000 kr., henlæggelse til pensionsfond til præmierregulering 15.000 kr., henlæggelse til *Em. Z. Svitzers* Legat 25.000 kr. og overførsel til 1952 4142 kr.

ORION 25 PCT.

Akts. Dampskibsselskabet »*Orion*« netto-over-skud for 1951 andrager 1.046.527 kr. inklusive renter af fonds og efter fradrag af administrationsudgifter, kaplak, afskrivninger, skatter m. v. med 370.431 kr. tillagt overførsel fra forrige år er til disposition 1.384.728 kr., som bestyrelsen foreslår fordelt med 25 pct. udbytte, 600.000 kr. Henlæggelse til ekstra reservefond, 250.000 kr. og resten, 534.728 kr., overført til næste år.

Udbyttet andrager ca. 6 pct. af selskabets egenkapital.

UGENS FRAGTBRETNING

For et par uger siden var der visse tegn, der kunne tyde på en stabilisering af raterne på de oversøiske markeder, men til trods for at adskillige af de oversøiske markeder i den forløbne uge har været særdeles aktive, har rederne igen måttet acceptere betydelige ratereduktioner.

I transatlantisk fart er der kun ganske få kullaster. Hampton Roads/Rotterdam sluttedes tidlig på ugen til \$9.25 og til Nordfrankrig er betalt sidst \$10.25. Til Danmark sluttedes adskillige skibe med forskellige forbehold til rater omkring 75/- for april lastning, men det synes nu som om de fleste af disse skibe vil blive annullerede, og at kun 2 svenske både, som blev sluttet i mandags til 64/-, vil få stem. De danske kulimportører er iøvrigt meget tilbageholdende overfor amerikanske kul, dels fordi kullagrene er temmelig store, og den usikre strejkesituation opfordrer til en vis tilbageholdenhed med nye indkøb. Korn fra Northern Range til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$10.50, og korn Northern Range til Triest blev betalt med \$12.90. Fra St. Lawrence Range sluttedes i ugens begyndelse adskillige skibe til 16/6d. pr. qr., men sidste slutning blev gjort til 15/9d. For props fra Canada til UK. blev 1000 favne båd sluttet til den uændrede rate af 350/-. Af anden udgående forretning fra Northern Range kan nævnes kul til Japan til \$16.50, korn fra Philadelphia eller Baltimore til Sydafrika til 142/6d. og for korn Baltimore/Santos eller Rio accepterede 9000 tonner \$14.50.

Sukker fra Cuba til UK. sluttedes til 125/- med option af San Domingo lastning til 7/6d. lavere. Befragterne indikerer iøvrigt kun 120/- basis Cuba lastning. Fra Golfen er der igen sluttet mange skibe for korn. Til tyske Nordshavne blev betalt mellem \$12 og \$13, til Triest accepterede italiensk 9000 tonner \$15, og flere både sluttedes for hvede fra Golfen til Indien til rater omkring \$22.25 til øst- og \$25 til vestkysten af Indien.

Iøvrigt skal det i forbindelse med omtalen af det transatlantiske marked nævnes, at de amerikanske myndigheder under hensyn til udviklingen på fragtmarkedet fra og med denne måned har besluttet sig til at trække 50 GAA. skibe tilbage for oplæg. Om og hvor hurtigt denne foranstaltning vil virke, vil den nærmeste fremtid vise.

River Plate markedet er stadig uden større efterspørgsel. 5500 ts. motorskib sluttedes til Antwerpen/Hamburg Range til 72/6d. basis 60 cbft. og en parcel på 2750 ts. midlet sluttedes med liner til Antwerpen til 67/6d. på berth terms. Raterne for malm fra Brasilien til Northern Range ligger en smule fastere med sidste 2 slutninger gjort til \$5.50 for lastning helt hen til august sammenlignet med \$5.15 for lignende position i ugens begyndelse.

Vestkysten af Sydamerika er stadig interesseløst. Fra Nordpacific har aktiviteten været meget betydelig, men til trods herfor har der fundet meget alvorlige ratefald sted. Lumber og stykgods fra Nordpacific til U.K., som er typisk standardforretning, sluttedes i ugens begyndelse for juni lastning til 155/- men sidste slutning for samme position blev gjort til 140/- på sædvanlig fio. basis, og de sidste rapporter fra London melder, at befragterne nu kun vil betale 135/- for denne position. Raten for korn fra Nordpacific til UK. ligger nu omkring 122/6d. for juni og korn fra Nordpacific til Indien sluttedes til \$19.75 til øst- og \$21.55 til vestkysten. Korn fra Nordpacific til Sydafrika sluttedes til 145/- for juni/juli og 165/- nogle dage tidligere for juni tonnager. En 9000 tonner fik \$19 for korn Nordpacific/Alexandria for april lastning.

Fra Nordkina meldes kun om afslutningen af en enkelt båd med blandet kornlast til Indien til 125/-. Malm fra Dungun til Japan har taget en lang række både til rater mellem 66/- for marts og 55/- for juni lastning, iøvrigt sædvanlige fio. betingelser. Kul fra Calcutta til Japan sluttedes til 95/-, samme rate betales til Hongkong. Raten for kul fra Calcutta til Melbourne eller Adelaide faldt i ugens løb fra 140/- til 127/6d. Kul Calcutta/Finland blev gjort til 120/-.

Kornafskiberne fra Australien er tilbageholdende. Af sidste slutninger kan nævnes: 8500 tonner for hvede, bulk ex-silo, Vest- eller Sydaustralien til UK. til 122/6d., 8000 ts. byg, bulk ex-bags, Sydaustralien eller Victoria til UK. 125/-, 7000 ts. hvede og/eller mel i sække Vest- eller Sydaustralien til østkysten af Indien 77/6d., og for mel i sække fra full range Australien til Colombo betales 68/9d.

Det er stadig vanskeligt at arrangere stem for kul fra Sydafrika. Lourenco Marques/Cape Town sluttedes til 35/-, fio., Durban/Amsterdam betales med 80/- for 7500 tonner, og en 7200 tonner sluttedes Lourenco Marques til Mauritius til 71/6d.

Fra Sortehavet sluttedes yderligere tonnager for korn til UK. til 82/6d. for april og 80/- for maj lastning med sædvanlige 2/6d. reduktion for Antwerpen/Hamburg Range. Hjemgående fra Middelhavet var efterspørgslen mindre. Af slutninger kan nævnes: 3000 ts. pyrites Huelva/Ardrossan 50/-, 9000 ts. pyrites Morphou Bay til Rotterdam til 56/-, malm Oran/Rotterdam 41/- for 6500 tonner, 6000 ts. malm Almeria/WCUK. 44/-.

På vore hjemlige markeder er der ikke større ændringer. Kul- og koksraferne fra UK. og Emden/Weser er praktisk talt uforandrede. Af trælastafslutninger kan nævnes: Mäntyluohto/Bristol Kanalen, 500 favne props til 165/-, 1—2 pladser Sverige nordligst Stockholm til ECUK., 120/- for 400 favne props.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fra svenske værfter

Aflevering. Den 19. februar afleverede Götaverken, Göteborg det 15.900 tons d.w. tankmotorskib *Bahia* til det brasilianske statsrederi. Hovedmaskineriet består af en 8-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor 7350 i.h.k. Farten er 14,5 knob.

Søsætning. Den 14. februar søsattes ved Eriksbergs varv, Göteborg et 9850 tons d.w. lasmotorskib *Burna* under bygning til AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg. Hovedmaskineriet skal bestå af 2 stk. 6-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Eriksberg B. & W. dieselmotorer på tilsammen 12.000 i.h.k. Farten skal være 17¼ knob.

Maskinistkolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i februar/marts afholdte håndværksprøve var mødt 83 eksaminander, hvoraf 78 bestod.

Ulykken på Danmark

D. 8. marts afholdtes der søforhør i København i anledning af ulykken om bord i skoleskibet *Danmark*, hvor elev Ole Haugaard, Aalborg, blev skyldt over bord og druknede, mens skibet i hårdt vejr befandt sig udfor den sydnorske kyst. Det fremgik af forhøret, at der i ulykkesøjeblikket havde hersket vindstyrke 7 med ret svær sø, styrke 5. Ole Haugaard havde opholdt sig midtskibs som ordonnans nær ved understyrmand Fern Nielsen, da en svær sø pludselig brød ind over skibet. Der var spændt stræktøve ud, men understyrmanden mente ikke, at eleven havde fat i det, da søen brød. Selv blev han slynget op mod en david og derefter kastet to meter op over dækket og op på galgen, hvor han blev liggende, til vandet var væk. Han så intet til Haugaard og tænkte heller ikke på ham, da man skulle til at foretage sejlmanøvrer umiddelbart efter. Først tyve minutter efter overhalingen blev man klar over, at eleven manglede, men det ville under de herskende vejrforhold have været altfor risikabelt at prøve

på at dreje til, så kaptajn Hansen besluttede at fortsætte rejsen.

Revspræsident Robert Hove sluttede forhøret med at udtale rettens dybeste medfølelse med de efterladte: Alle føler sig grebet af denne ulykke, der er særlig sorgelig, fordi den skete så nær hjemmet og foran en sømandskarriere, der skulle have været fortsat efter endt tog.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, kaptajn *H. P. Hansen*, kan den 17. marts fejre sin 75 års fødselsdag i sit hjem i Faaborg.

Grønlandsdepartementet

Statsministeriet har under den 3. marts 1952 ansat *Poul Zahren Jacobsen* som styrmænd under grønlandsdepartementet fra 1. marts 1952 at regne.

VALUTAKURSER pr. 11. marts 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 6.92.

Positionsliste pr. 11. marts 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Lissabon 10.3. — *Hans Mærsk* forv. afg. Newport Mon. 11.3. — *Gunnor Mærsk* forv. ank. Wales 12.3. — *Betty Mærsk* forv. afg. Halifax 10.3. — *Lica Mærsk* forv. afg. St. John NB. 10.3. — *Marit Mærsk* forv. afg. St. John NB. 10.3. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 14.3. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Philadelphia 12.3. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Rotterdam 11.3. — *Else Mærsk* forv. ank. Hongkong 13.3. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Shatt el Arab 10.3. — *Agnete Mærsk* forv. ank. Bangkok 13.3. — *Mathilde Mærsk* forv. afg. Bangkok 12.3. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Newcastle 20.3. — *Herta Mærsk* forv. afg. Manila 12.3. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Rotterdam 12.3. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Fremantle 11.3. — *Arnold Mærsk* forv. afg. Bangkok 12.3. — *Cornelius Mærsk* forv. ank. New York 16.3. — *Oluf Mærsk* forv. ank. Yokohama 20.3. — *Leise Mærsk* forv. afg. New York 18.3. — *Sally Mærsk* forv. ank. Manila 12.3. — *Chastine Mærsk* forv. ank. Panama 16.3. — *Gertrude Mærsk* forv. ank. Colombo 11.3. — *Læza Mærsk* afg. Panama 8.3. — *Hulda Mærsk* forv. afg. Yokohama 15.3. — *Laura Mærsk* forv. ank. San Francisco 15.3. — *Grete Mærsk* forv. ank. New York 12.3. — *Trein Mærsk* forv. afg. Manila 14.3. — *Anna Mærsk* forv. ank. New York 12.3. — *Peter Mærsk* ank. Bangkok 7.3. — *Olga Mærsk* forv. ank. Panama 16.3. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Keelung 14.3. — *Jeppesen Mærsk* forv. ank. Frisco 13.3. — *Kate Mærsk* afg. Curacao 28.2. til Bergen. — *Bente Mærsk* afg. Teneriffe 5.3. til Umm Said. — *Aase Mærsk* afg. Curacao 4.3. til Recife. — *Rosa Mærsk* afg. Cardiff 1.3. til Punta Cardon. — *Nelly Mærsk* afg. Punta Cardon 27.2. til Tripoli. — *Emma Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 9.2. til Swansea. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 24.2. til Suez. — *Brigit Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 19.2. til La Spezia. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 20.2. til Dunkerque. — *Caroline Mærsk* afg. Donges 28.2. til Aruba. — *Katrine Mærsk* ank. Dakar 7.3., derefter Trinidad. — *Henning Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.2. til Dunkerque. — *Marie Mærsk* afg. Curacao 2.3. til Port Said. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 25.2. til Port de Bouc. — *Valkyrien Mærsk* afg. Aden 7.3. til Mena al Ahmadi. — *Mette Mærsk* afg. Avonmouth 4.3. til Aruba. — *Jane Mærsk* afg. Ras Tanura 20.2. til Lands End f. o. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi adr. 27.2. til Lands End f. o. — *Ebba Mærsk* afg. Algier 4.3. til Kuwait. — *Anglo Mærsk* ank. Curacao 8.3., derefter Punta Cardon. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.2. til Gibraltar f. o.

Basse & Co.

Krusaa forv. afg. Gdynia 11.3. — *Egaa* afg. Bathurst 6.3. til U.K. — *Susaa* forv. ank. Hamburg 12.3. — *Else Basse* pass. Gibraltar 9.3., til London. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* afg. Shelburne 3.3. til London. — *London* afg. St. John N.B. 7.3.

Dania

Cyril pos. 9.3. 44.00 n. 51.00 w. p. v. t. West Hartlepool. — *Danfjord* pass. Singapore 7.3. p. v. t. Kina. — *Danholm* ank. Gdynia 10.3., derefter Buenos Aires. — *Tovelil* afg. Drelnæs 10.3. til Murmansk.

Dannebrog

Aggersborg afg. New York 8.3. til La Guayra. — *Brattingborg* Helsingør, dok. — *Christiansborg* afg. Suez 6.3. til Ras Tanura. — *Ellensborg* ank. Barry 4.3., derfra til Huelva. — *Flynderborg* afg. Barranquilla 7.3. til Houston. — *Frederiksborg* ank. Huelva 5.3., derfra til Rotterdam. — *Lilleborg* ank. Ellesmereport 9.3. — *Nordborg* ank. Coruna 10.3., derfra til Bilbao. — *Skodsborg* afg. Dunkirk 7.3. til Barry. — *Spigerborg* ank. Avonmouth 7.3., derfra til West Hartlepool. — *Taarnborg* ank. Avonmouth 10.3., derfra til Casablanca. — *Uranienborg* pass. Finisterre 9.3., eta Kalandborg 16.3. — *Ørneborg* ank. Ivigtut 5.3., derfra til Kbhvn.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. afg. Duala 28.3. til Boma. — *Bornholm* ank. Antwerpen 12.3. — *Bretagne* afg. Havana 7.3. til Karachi. — *Grønland* forv. ank. Mena al Ahmadi 15.3. — *Halland* ank. Novo Redondo 5.3. — *Irania* Kiel, dok. — *Irland* forv. ank. New Orleans 16.3. — *Normandiet* ank. Aarsdalstangen 10.3., forv. afg. 14.3. til Murmansk. — *Shetland* afg. Port Sudan 8.3. til Bahrein. — *Slesvig* ank. Singapore 9.3., forv. afg. 12.3. til Yokohama.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Kbhvn. 21.3., derefter Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Aruba 26.3., derefter Nyborg og Aalborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 23.3., derefter Aruba og Caripito.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Vejle 15.3. — *Concordia* forv. ank. Antwerpen 15.3. — *Dania* forv. ank. Oxelösund 14.3. — *Hafnia* forv. ank. Immingham 15.3. — *Scandia*, Aarhus, dok.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Lissabon 10.3. — *Th. Adler Svanholm* Helsingør, dok. — *Wm. Th. Malling* ank. Hull 8.3.

D.F.D.S.

Argentina afg. Kbhvn. 4.3. til New York o. v. — *Arizona* ank. Buenos Aires 7.3. — *Arkansas* ank. Antwerpen 7.3., derfra forv. 11.3. til Dunkirk, Middelhavet. — *Bastholm* ventes til Kbhvn. ca. 14./15.3. — *Birkholm* ank. Algier 11.3., derfra forv. 11.3. til Malta, Alexandria o. v. — *Boliviana* ventes ank. Oslo 13.3., derefter Aarhus/Kbhvn./Ny-købing F. — *Brasilien* ank. Istanbul 11.3., derfra til Salonici, Piræus, Eleusis. — *Brynhild* afg. Huelva 10.3. til Aberdeen. — *Bygholm* ank. Piræus 11.3., derfra forv. 13.3. til Alexandria, Beirut o. v. — *California* afg. Madeira 10.3. til Kbhvn. — *Colombia* ventes til Kbhvn. 12.3., derefter Aarhus. — *Diana* ank. Kbhvn. 10.3., herfra forv. 14.3. til Aarhus, Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 15.3. til Thorshavn/Vaag/Reykjavik. — *Egholm* ank. Beirut 8.3., derfra til Famagusta, Lattakia o. v. — *Florida* ank. Norfolk 9.3., derfra forv. 10.3. til New York-Oslo/Kbhvn. — *Halfdan* ank. Kbhvn. 11.3., afg. ca. 14.3. til Rotterdam, Antwerpen, Kbhvn. — *Harald* afg. Rotterdam 11.3. til Huelva, Rotterdam. — *Hebe* ank. Kbhvn. 10.3., derfra 12.3. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hjortholm* ank. Izmir 8.3., derfra til Istanbul, Kymassi, Piræus o. v. — *Ivar* ank. Esbjerg 6.3., afg. ca. 15.3. til Kbhvn., Gdynia, Lorient. — *Katholm* ank. Manchester 4.3., afg. ca. 13.3. til Kbhvn., Aarhus, Randers, Aalborg. — *Knud* ank. Huelva 11.3., derfra til Antwerpen, Ghent. — *Knudshoved* afg. Havre 10.3. til Bordeaux, Pallice, Havre, Dunkirk, Kbhvn. — *Korsholm* ank. Antwerpen 10.3., afg. 11.3. til Horsens, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Messina 11.3., derfra forv. 11.3. til Catania, Neapel, Livorno, Genoa. — *Louisiana* afg. Buenos Aires 7.3. via Las Palmas til Danmark/Sverige/Finland. — *Maine* ank. Kbhvn. 2.3., herfra forv. 11.3. til Aalborg, Hamburg, Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *Marocco* afg. London 11.3. til Esbjerg. — *Melos* afg. Aalborg 9.3. til London, Kbhvn. — *Nevada* afg. Buenos Aires 29.2. via Las Palmas til Danmark. — *Oregon* afg. River Plate ca. 18.3. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia-Danmark/Finland. — *Paraguay* afg. Galveston 8.3. til New Orleans/New York-Oslo/Kbhvn. — *Rhodos* ank. Antwerpen 10.3., derfra forv. 13.3. til Casablanca, Tanger, Middelhavet. — *Saga* ank. Antwerpen 10.3., afg. ca. 12.3. til Hamburg, Kbhvn., Aabenraa. — *Samos* ank. Nemours 11.3., derfra til Oran, Algier, Tunis,



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:

KARL GRAMMERSTORF

SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER

KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

Sicilien o. v. — *Svanholm* afg. Liverpool 8.3. til Kbhvn., Odense, Horsens. — *Texas* afg. Kbhvn. 8.3. til Bordeaux, Middelhavet. — *Thyra* afg. Aarhus 9.3. til Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Tomsk* afg. Hamburg 11.3. til Antwerpen, Randers, Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Odense 9.3., derfra forv. 14.3. til Hull. — *Tula* ank. Odense 11.3., afg. ca. 12.3. til Kbhvn. — *Tunis* ank. Kbhvn. 10.3., herfra 13.3. til Odense, Aalborg, London. — *Uffe* afg. London 10.3. til Manchester, Kbhvn. — *Uruguay* afg. Norfolk 7.3. til Oslo/Kbhvn./Aalborg. — *Venezuela* afg. Las Palmas 5.3. til Recife o. v. — *Virginia* afg. River Plate forv. 17.3. til Bahia-Kontinentet/Danmark o. v.

Grønlandsdepartementet

Disko pos. 10.3. kl. 08.00 59.31 n. 48.20 v. p. v. t. Sukkertoppen. — *Kasketot* pos. 9.3. kl. 08.00 60.20 n. 34.00 v. p. v. t. Nanortalik. — *Julius Thomsen* afg. Kbhvn. 15.3. til Julianehåb, Ivigtut, Gronnedal og Godthåb. — *Umanak* forv. afg. Kbhvn. ca. 18.3. til Frederikshåb, Godthåb. Sukkertoppen og Ivigtut.

Heimdal

Axel Carl forv. ank. Havana 10.3. — *Hans P. Carl* ank. Melbourne 10.3. — *Poul Carl* ank. Brisbane 11.3., forv. afg. 17.3.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Murmansk 10.3., derefter Antwerpen. — *Jens Toft* afg. Milos 8.3. til Liverpool. — *Karen Toft* afg. Rotterdam 7.3. til Huelva.

Kongssund

Kongshavn afg. Narvik 8.3. til Polen.

J. Lauritzen

African Reefer ventes til Bahia Blanca 12.3. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Rio de Janeiro 11.3. — *Bella Dan* ventes til New York 12.3., nordg. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 9.3. — *Gerda Dan* ventes til New York 14.3., derefter Chile. — *Indian Reefer* afg. Trinidad 4.3. til London. — *Jelva Dan* ventes afg. Kaskö 12.3. til Rochester. — *Jutta Dan* afg. Helsingfors 11.3. til Kotka. — *Kamma Dan* ventes afg. Buenaventura 12.3., sydg. — *Katja Dan* ventes til Næsved 12.3., derefter Wismar. — *Laila Dan* pass. Malta 8.3. p. v. t. London. — *Laura Dan* forv. ank. Liverpool 11.3., derefter Spanien. — *Leena Dan* ventes afg. New York 14.3. til Chile. — *Lilian Dan* afg. Helsingfors 11.3. til Kotka. — *Linda Dan* ventes afg. Cardiff 12.3. til Bordeaux. — *Lotta Dan* ank. Rochester 11.3., derefter Aalborg. — *Maria Dan* afg. Valencia 8.3. til London. — *Marna Dan* ventes til Tocopilla 16.3., sydg. — *Nerma Dan* forv. afg. Kuwait 11.3. til England. — *Ninna Dan* forv. ank. Amsterdam 11.3., derefter Kotka. — *Paula Dan* ventes afg. San Vicente 15.3., nordg. — *Randa Dan* ank. Helsingfors 8.3., derefter Kotka. — *Selma Dan* ventes afg. Åbo 13.-14.3. til Kotka. — *Silja Dan* ventes afg. Rochester 14.3. til Hull. — *Stina Dan* ank. Helsingfors 10.3., derefter Kaskö. — *Tessa Dan* ventes til Houston 15.3., derefter New Orleans. — *Ulla Dan* afg. Cartagena 10.3. til Malaga, derefter Liverpool. — *Vilma Dan* ventes pass. Panamakanalen 13.3., nordg.

Motortramp

Stensby forv. ank. Vancouver ca. 14.3. — *Tureby* pass. Sagewinstrædet 5.3., forv. ank. Fremantle 16.3. — *Vedby* forv. ank. London 16.3., derefter Hampton Roads/Japan.

Myren

Asbjørn ank. Pensacola 8.3., derefter Belgien. — *Astrid* afg. Aarhus 8.3. til Marokko. — *Birte* ank. Huelva 10.3., derefter Holland. — *Chr. Sass* forv. afg. Halifax 11.3. til Norge. — *Clara* ank. Antwerpen 11.3.

Norden

Norden afg. Hull 4.3. til Hampton Roads. — *Nordfarer* ank. Adelaide 29.1. — *Nordhval* ank. Adelaide 3.3. — *Nordkap* forv. ank. Melbourne 12.3. — *Nordkyn* afg. Cristobal 5.3. til Cardiff. — *Nordpol* forv. ank. Le Havre 13.3. — *Nordvest* afg. Newcastle NSW. 11.3. til Melbourne.

Orient

Astoria ank. Sydney 5.3. — *Westralia* afg. Galveston 3.3. til Antwerpen.

Progress

Valborg Nielsen ank. Havana 7.3. — *Elisabeth Nielsen* ank. Port Gentil 8.3. — *Marianne* dokker i Svendborg. — *Elsie Nielsen* ant. ank. Ponce (Puerto Rico) 11.3. — *Lily Nielsen* ank. Frederikshavn 10.3. — *Henry Tegner* afg. Vestnorge 7.3. — *Ellen Nielsen* ank. Valencia 9.3. — *Hugo Nielsen* afg. Rotterdam 7.3. — *Margrete* ank. Granton 11.3.

DERES SKIBSHANDLER HAR DEN



BY APPOINTMENT
TOBACCONISTS TO
HIS MAJESTY THE KING

BENSON and HEDGES
SUPER VIRGINIA CIGARETTE

— *Karen* pass. Gibraltar 10.3. — *Marx* afg. Bremen 10.3. — *Sophie* ank. Vestnorge 10.3. — *Thyra* ank. Casablanca 6.3. — *Fylla* afg. Rostock 10.3. — *Polly* afg. Frederikshavn 11.3.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng forv. ank. Rieme 13.3. — *Lena Schmith* forv. ank. Rostock 13.3.

Torm

Herdis Torm ank. Tocopilla 9.3. — *Olga Torm* afg. Tal-tal 6.3. — *Gerd Torm* afg. Rio de Janeiro 7.3. — *Tekla Torm* afg. Santos 10.3. — *Agnete Torm* afg. Istanbul 9.3. — *Kirsten Torm* afg. Norfolk 23.2. — *Gertrud Torm* ank. New York 9.3. — *Ragnhild Torm* afg. Liverpool 5.3. — *Helvig Torm* ank. New York 6.3. — *Thyra Torm* ank. Haifa 28.2. — *Gyda Torm* ank. Philadelphia 10.3. — *Anne Torm* ank. Kbhvn. 10.3. — *Hilde Torm* afg. Gdansk 10.3. — *Gudrun Torm* ank. Barry 7.3. — *Alice Torm* ank. Svendborg 20.2. — *Gunhild Torm* afg. Gdynia 11.3.

Vendila

E. M. Dalgas rep. i Kbhvn. — *Otto Petersen* afg. Saloniki 11.3. til Istanbul. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam pass. Ækvator 2.3. til Vancouver og Puget Sound. — *Asia* pass. Ushant 9.3. til Marseille, Genoa. — *Bintang* afg. Hongkong 7.3. til Singapore, Bangkok. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* pass. Cape Guardafui 10.3. til Aden, Port Said. — *Fionia* pass. Cape Guardafui 6.3. til Singapore, Bangkok. — *India* ank. Yokohama 10.3., derefter Nagoya, Kobe. — *Java* ank. Fremantle 9.3., derefter Burnie, Bell Bay. — *Kambodia* afg. Surigao 8.3. til Gasan, Singapore. — *Kina* pass. Dondrahead 9.3. til Aden, Port Said. — *Korea* pass. Messina 10.3. til Genoa, Dunkirk. — *Lalandia* ank. Rotterdam 8.3., derefter Gdynia, Kbhvn. — *Magdala* pass. Ushant 10.3. til Antwerpen, Rotterdam. — *Malacca* afg. Townsville 5.3. til Melbourne, Aden. — *Malaya* pass. Ushant 9.3. til Antwerpen, Rotterdam. — *Manchuria* ank. Bombay 7.3., derefter Karachi, Aden. — *Mconia* ank. Rotterdam 8.3., derefter Genoa, Port Said. — *Mombasa* afg. Los Angeles 2.3. til Cristobal, St. Thomas. — *Mongolia* afg. Madras 8.3. til Rangoon, Kobe. — *Nikobar* ank. Vancouver 6.3., derefter Yokohama, Kobe. — *Panama* pass. Texel 10.3. til Rotterdam, Marseille. — *Patagonia* ank. Bangkok 6.3., derefter Hongkong, Manila. — *Selandia* ank. Bangkok 6.3., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Serampore* afg. Manila 10.3. til Cebu, Bislia. — *Siam* pass. Kiel 10.3. til Nynäshamn, Kbhvn. — *Traquebar* afg. Kobe 9.3. til Hirohata, Hongkong.

MAX MØLLER A/S

Herluf Trollesgade 23

København K

SKIBSUDRUSTNING
SKIBSBYGNINGSmateriel

Central 12510

Telegr.-adr. Powermax

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

ARTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR • DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde.
Fabrikanter af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler.
2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Kabyskomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT
REFSHALEØEN

MASKINFABRIK
STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGIHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10—3000 HK. PR. CYLINDER

B&W

TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/s
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

Owners' & Captains' Code

Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG

Amaliegade 33 - København K

Hempel's "ORIENT"

anvendes som sidste påstrykning på skibe, der er ud-
satte for store temperatursvingninger.

ORIENT er en elastisk oliefarve, der giver en glans-
fuld afslutning på topside, master, bomme, dækshuse,
dæklader, redningsbåde etc.

ORIENT leveres i alle kulører
i h. t. farvekort. Specialnuancer
fremstilles efter ønske.

ORIENT tåler afvaskning
med svag sodaopløsning, og
er som alle
HEMPEL'S SKIBSFARVER
strygefærdig.



— siden 1915 —

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-adr. »Mariusone

Telefon Central 12057

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN $\frac{1}{8}$



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

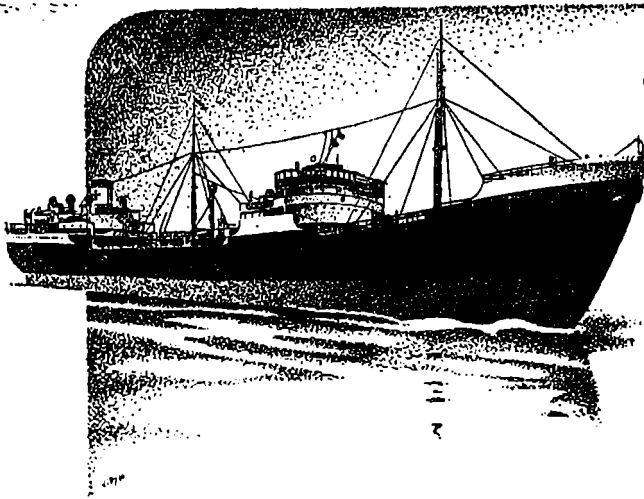
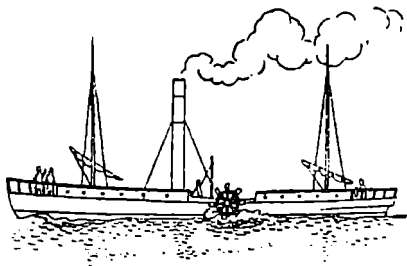
Tlf. 16.861



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog



OLIEN fremmer
UDVIKLINGEN

Fra hjuldampere til motorskibe



Da dampmaskinen fik anvendelse i skibe og gradvis blev forbedret, blev de stolte sejlere fortrængt fra verdenshavene, og da man i Danmark søsatte det første dieselskib, begyndte også de kulfyrede skibes timeglas at rinde ud. Det er olien — olie til smøring

og olie til fremdrift — der har gjort hele denne udvikling mulig. Ikke alene på søen, men overalt, er olien nødvendig, hvis samfundets tekniske apparat skal være tidssvarende og konkurrencedygtigt. Uden olie intet fremskridt!

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 12

FREDAG DEN 21. MARTS 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DØDSFALD

Dr. techn. *H. H. Blache* er mandag den 17. marts afgået ved døden i en alder af 77 år. Han lod sig for en uges tid siden underkaste en operation og var tilsyneladende i bedring, da en lungebetændelse stødte til og medførte døden.

Direktør *Blache* blev i 1901 som ung polyteknisk kandidat ansat ved *Burmeister & Wain*, hvor han i 1913 blev udnævnt til overingeniør og i 1917 til underdirektør for endelig i 1919 at blive udnævnt til selskabets maskindirektør, en stilling, han beklædte indtil 1935. I 1935 blev han udnævnt til doctor technices honoris causa. Fra 1935—36 virkede direktør *Blache* som konsulent for *B. & W.*, men tiltrådte derpå i 1937 som rådgivende ingeniør for det store britiske værft *Harland & Wolff*, Belfast, en stilling, han beklædte, til han i 1941 vendte tilbage til Danmark, hvor man ikke var sen til at udnytte hans rige erfaringer. Han har således været konsulent for *Aalborg Værft* og var bestyrelsesmedlem i *Dansk A/S Christiani & Nielsen*.

Direktør *Blaches* væsentligste gerning fandt sted i de mere end 30 år, han var knyttet til *B. & W.*, hvor han udviklede dieselmotoren til den fuldkomnethed, som førte selskabets ry ud over hele verden.

Lige til det sidste arbejdede han som foredragsholder og rådgiver for dieselmotorens udvikling, og en af de ting, der glædede ham mest, var, da den engelske »*Institution of Mechanical Engineers*« efter en forelæsning i London i fjor gjorde ham til æresmedlem og overrakte ham *James Watt* medaillen.

M.S. »POLARLYS«

Aalborg Værft søsatte sidste lørdag *Bergenske Dampskibsselskabs* nye m.s. *Polarlys*, det sidste af de tre passagerskibe, der bygges for norsk regning. *Polarlys*, 2200 tons br., er et søsterskib til *Nordlys*, som værftet afleverede til *Bergenske* ifjor. Det har følgende hoveddimensioner: Længde 265' 2", bredde 40' 0", dybde 23' 6" med et dybgående på 14' 9". Det er et kombineret post- og passagerskib, der normalt kan medføre 450 passagerer — i højsæsonen 600 — og skal indsættes på rederiets hurtigrute langs kysten. Hovedmaskineriet består af to enkeltvirkende *Atlas-Polar* dieselmotorer på tilsammen 3040 b.h.k. Marchfarten er 15 knob og højeste fart 17 knob.

BETÆNKNING OM SKIBSFARTSNÆVN OG FISKERIKONTROL

Der foreligger nu betænkning fra de folketingsudvalg, der har behandlet de to forslag om et skibsfartsnævn og om kontrol med det danske fiskeri i tilfælde af krig eller ekstraordinære forhold. Handelsministeren har lovet at udnævne to repræsentanter for søfartens organisationer til medlemmer af skibsfartsnævnet og foreslår, at dette skal overtage brugsretten af alle danske oceangående skibe fra det tidspunkt, det under den nordatlanti-

ske traktats organisation oprettede skibsfartsorgan træder i funktion, samt at det også er bemyndiget til at overtage brugsretten til ikke-oceangående fartøjer. Et flertal går ind for denne ændring. Retsforbundets medlem foreslår, at nævnet først skal kunne træde i virksomhed under krigsforhold. Med hensyn til fiskeriforslaget har udvalget til »krig og ekstraordinære forhold« ønsket tilføjet: »som står i forbindelse hermed«. Et flertal og fiskeriministeren går ind herfor, ligesom ministeren har lovet, at forbrugerinteresser skal blive repræsenteret i rådet.

KONSULATERNE

Svend Storm Jørgensen, der ved kongelig resolution af 3. novbr. 1951 blev udnævnt til ulønnet dansk konsul i Bangkok, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den thailandske regering.

Ved kongelig resolution af 1. marts 1952 er *Mogens Grove Bildsøe* efter ansøgning i nåde afskediget fra den ham betroede post som ulønnet dansk konsul i Seattle.

60 ÅR

Torsdag d. 20. marts fyldte direktør for rederiet *Anholt*, orlogskaptajn *R. L. Albertsen* 60 år. Direktør *Albertsen* har sin rod i den gamle, kendte *Marstal*-slægt, der har fostret så mange sømænd, og selv fulgte han i sin ungdom slægtens traditioner og gik til søs. I 1911—12 tog han skibsfører- og styrmandseksaminerne og knyttedes derpå til marinen som reserveløjtnant, en forbindelse, han har vedligeholdt op til nu — i 1942 blev han således udnævnt til orlogskaptajn (r.), men sin egentlige gerning kom han til at lægge i rederiet *Anholt*, som han trådte ind i i 1925 for i 1934 at blive udnævnt til rederiets direktør. Direktør *Albertsens* store indsats under modstandskampen kostede ham et langt ophold i tyske tugthuse, et ophold, der tærede stærkt på hans kræfter, og som han først fornylig er kommet helt over igen, så han påny har kunnet slå full speed ahead, som det passer ham bedst.

DET DANSKE REDNINGSVÆSEN 1852—1952

Det danske redningsvæsen, der den 26. marts fejrer 100 års jubilæum, har frelst 12.409 menneskeliv, hovedsagelig med redningsbådene. Med raketapparater er reddet 4188 skibbrudne. I de forløbne 100 år har mange redningsmænd sat livet til under det farefulde arbejde, således er redningsbådene kæntrret i 19 tilfælde, hvorved 53 redningsmænd omkom.

Når en ulykke på søen indtræffer, spørger redningsstationen ikke om ven eller fjende, nationalitet, religion eller politisk anskuelse. Der handles kun ud fra eet synspunkt — i humanitetens navn at redde de flest mulige fra druknedøden. Derfor koster det ikke den enkelte noget at blive frelst af redningsvæsenet.

Højtidsdagen, der fejres under beskedne former, indledes med, at redningsvæsenets chef, bestyrer

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

— Det nyeste og mest effektive —

Niels Hansen, på Solbjerg kirkegård nedlægger en krans på stifterens, kammerråd *Claudis* grav. Om formiddagen er der modtagelse af gratulanter på redningsvæsenets kontor på Holmen, om eftermiddagen er der festgudstjeneste i Holmens kirke, og om aftenen har forsvarsministeren indbudt til middag på Christiansborg, hvortil en repræsentant for hver af landets 55 redningsstationer er indbudt.

KØBENHAVNS HAVN

Til Københavns havn indgik i februar 1608 skibe på tilsammen 669.752 nrt. Heraf kom 1081 skibe på 254.905 tons fra indenrigske havne og 587 skibe på 414.887 tons fra udenrigske havne. Forrest blandt nationerne lå som sædvanlig Danmark med 360.743 tons. Derefter fulgte Amerika med 91.102 tons, Sverige besatte 3. pladsen med 70.343 tons, fulgt af Norge med 45.451 tons, og Tysklands handelsflåde viser stadig stigende andel i trafikken, idet den i februar nåede op på 28.149 tons. Næste i rækken var Storbritannien med 21.611 tons, Holland med 16.840 tons og Finland med 14.090 tons.

SUEZ-KANALEN

Efter afslutningen af det nordiske udenrigsministermøde i København, hvorunder bl. a. henvendelsen fra de nordiske rederorganisationer angående Suez-Kanalen blev drøftet, udsendtes følgende officielle meddelelse:

»Ministrene har drøftet de henvendelser, der var fremkommet fra de nordiske rederorganisationer om de problemer, der vil opstå med hensyn til sejladsen gennem Suez-Kanalen, når kanal-selskabets koncession til sin tid udløber.

Spørgsmålet behandledes i fuld forståelse af de erhvervsmæssige interesser, som sagen indebærer for enhver søfarende nation, men henvendelsen skønnes ikke nu at give regeringerne anledning til at foretage noget i sagen.«

DANNEBROG — 25 PCT.

Bestyrelsen for Aktieselskabet *Dannebrog* meddeler, at nettooverskudet for 1951 andrager 9.168.154 kr., hvortil kommer renter 562.243 kr. samt en overførsel fra forrige år 163.656 kr., ialt 9.894.053 kr., som foreslås fordelt på følgende måde:

Henlæggelse til ordinær afskrivning 725.684 kr., henlæggelse til ekstraordinær afskrivning 6.979.313 kr., bestyrelsens tantième 67.500 kr., 25 pct. udbytte til aktionærerne 1.400.000 kr., henlæggelse til eventuelt tilskud til pensionskassen eller garantifonden 500.000 kr. og overførsel til næste år 221.556 kr.

Nettooverskudet er igvrigt fremkommet efter fradrag af skibenes driftsudgifter 17.685.761 kr., klassifikation og tab ved havarier 930.271 kr. og administrationsudgifter 1.357.656 kr.

DRACO — 20 PCT.

Dampskibsselskabet *Dracos* driftsregnskab for 1951 viser et driftsoverskud på 1.902.000 kr. inklusive overførsel fra sidste år på 5880 kr. Efter fradrag af forskellige udgifter, herunder ordinære afskrivninger på skibene med 448.880 kr., fremkommer et beløb på 363.510 kr., som bestyrelsen foreslår fordelt således, at 200.000 kr. afskrives ekstraordinært på selskabets nyrhvervelse, s.s. *Skern*, 50.000 kr. henlægges til dispositionsfond, 15.000 kr. udgør bestyrelsens honorar, udbyttet fastsættes til 20 pct., hvortil medgår 90.000 kr., og resten, 8510 kr., overføres til 1952.

Selskabet har i Rotterdam overtaget den hollandske damper *Beverwijk*, som efter overtagelsen har fået navnet *Skern*. Skibet laster 5000 tons d.w. og er bygget i 1919. Det blev gennemgribende moderniseret i 1947. Efter overtagelsen indgik skibet i et

8—9 måneders timecharter og afsejlede straks til Halifax N.B. for ordre.

Dette køb erstatter rederiets salg af s.s. *Stevns*, 2150 tons d.w., bygget 1911, og s.s. *Strib*, 2000 tons d.w., bygget 1922, og begge disse skibe blev afleveret i løbet af februar måned.

VENDILA — 20 PCT.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet *Vendilas* regnskab for driftsåret 1951 udviser efter afholdelse af administrationsudgifter, skatter, udgifter til klassifikation m. m., tab ved havarier og henlæggelse til afskrivningsfond i henhold til vedtægternes paragraf 18 et overskud af 4.453.635 kr.

Heraf henlægges til afskrivningskonto for merpris på ombygninger og nybygninger 3.559.250 kr. og afholdes tantiører til bestyrelsen, forretningsføreren og kontorpersonalet med ialt 150.000 kr. Efter tillæg af saldo fra 1950, 209.966 kr., vil der være til generalforsamlingens disposition 954.352 kr., som bestyrelsen foreslår fordelt således: Udbytte 20 pct.: 600.000 kr., henlægges til understøttelsesfond for personale: 100.000 kr. og at overføre til 1952: 254.352 kr.

DAMPSKIBSSELSKABET ORION

Dampskibsselskabet *Orion* holdt generalforsamling i mandags med højesteretssagfører *Gorrisen* som dirigent. Skibsreder *Jelstrup* aflagde beretning og regnskab. Han fremhævede, at fragtmarkedet i 1951 havde holdt sig på et meget højt niveau, men siden nytår var der begyndt en væsentlig afsvækkelse.

Selskabet havde lidt et betydeligt tab ved, at dampskibet *Astra* den 30. marts var blevet påsejlet i New York og sank. Rederiets andet skib, s.s. *Orion*, havde været beskæftiget i Nord- og Østersøfart på lønnende vilkår.

Som omtalt i sidste nummer af D.S.T. foreslog bestyrelsen et udbytte på 25 pct., hvilket blev godkendt, og til bestyrelsen valgtes i stedet for direktør *Louis E. Grandjean*, der af helbredshensyn ikke ønskede genvalg, cand. jur. *Ole Schiørring*.

A. E. SØRENSENS REDERIER

På de d. 17. marts afholdte generalforsamlinger i tre af skibsreder A. E. Sørensen's rederier blev følgende udbytter vedtaget: *Sct. Jørgen* 10 pct., *Britannia* 15 pct. og *Concordia* 25 pct.

I forbindelse med generalforsamlingerne udtalte skibsrederen, at 1951 har været det hidtil største år i rederierne's historie, men at udsigterne for fremtiden er særdeles ugunstige. Fragtmarkedet er vigende, og sker der ikke snart noget for at rette raterne op, vil den kommende tid bringe oplægninger.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sukces for Søfartsklubben

Flere og flere sømænd søger Søfartsklubben i Nyhavn, alene i 1951 var der en stigning i besøget, der bragte det samlede antal gæster i klubben dette år op på 26.432. I forhold til 1950 var det en stigning på 1200.

Servicemanden, forfatteren *Børge Mikkelsen*, har sin store andel i det gode resultat, og det er ikke ualmindeligt, at skibenes besætninger forud for ankomsten til København telegraferer deres ønsker for det kommende ophold i den danske hovedstad. Klubben har fået 10 cykler, der udlejes til søfolkene for en billig penge, og de yngste gæster får dem gratis til låns.

Klubbens indtægter for 1951 andrager 42.112 kr., medens udgifterne er på 42.854 kr., så underskudet bliver 742 kr.

Sønderborg Skibsværft

Likvidationen af Aktieselskabet Sønderborg Skibsværft er nu ved at være tilendebragt. Kuratorerne er så vidt færdige med konkursboet, at man kan opgøre det endelige

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på fragtmarkederne har også i den forløbne uge været imod rederne. Kul fra Hampton Roads til Rotterdam sluttedes således til \$7.75, til Nordfrankrig betaltes \$9.15 og til Vestitalien \$8.70. Korn fra St. John eller Halifax sluttedes til \$9.75 til Antwerpen eller Rotterdam, men senere er der sluttet korn fra St. Lawrence til samme destination til helt ned til \$8.25, og *Ministry of Food* har fået adskillige både for korn fra St. Lawrence til UK. til 15/6d. pr. qr. med option af losning Antwerpen/Hamburg Range til 14/10½d. Også raterne for props fra Canada til UK. lå svagere. For 1100 favne maj båd betaltes 325/- pr. favn, men 1600 favne juni båd fik kun 300/- pr. favn. Sukkerraterne fra Cuba til UK. viste også betydelig nedgang, idet sidste afslutning blev foretaget til 105/- for Cuba lastning og 97/6d. for San Domingo lastning. Fra Golfen har der været nogen aktivitet indenfor kornforretningen. 9500 tonner sluttedes således til Nordfrankrig til \$13.35, og for sulphur fra Galveston til UK. sluttedes 2 både, der betaltes med 90/- for maj lastning og 87/6d. for juni lastning. Af anden forretning fra østkysten af USA. kan nævnes, at kul fra Hampton Roads til Japan sluttedes til \$16.15, og soyabønner fra Golfen til Japan betaltes med \$18.25 for 2 lossehavne.

Efterspørgslen fra River Plate er stadig minimal. En parcel på 6000 ts. milletseed fra Rosario til Rotterdam eller Hamburg betaltes med 65/-, 4000 ts. byg fra Necochea eller Bahia Blanca til Antwerpen/Hamburg Range sluttedes til 67/6d.

Veskysten af Sydamerika er stadig uden interesse for tramptonnage. Fra Nordpacific har efterspørgslen været ret tilfredsstillende, men raterne på dette marked, der en tid lang holdt sig nogenlunde, viser nu også betydelige nedgange. Korn fra British Columbia/Puget Sound Range til UK. sluttedes til 120/- med option af losning Antwerpen eller Rotterdam til 117/- for maj/juni tonnage og for senere positioner, således juli/ang., sluttedes til helt ned til 115/- til UK. med 3/- mindre for Antwerpen/Hamburg Range. Korn fra Nordpacific til Sydafrika sluttedes til 145/-, og lumber og stykgods på fio. basis til UK. betaltes med 137/6d. for juli og 142/6d. for maj afskibning. Af transpacific forretning kan næv-

nes: malm fra Californien til Japan til \$12.25, option British Columbia lastning til \$11.50, fio. Salt fra Californien til Japan betaltes med \$12 fio., og 2 både sluttedes for korn fra Nordpacific til Japan til \$13.75 for marts og \$13.50 for april lastning.

Far East markedet viser ikke større interesse for tonnage. Malm fra Philippinerne til USNH. sluttedes til \$13, og for copra fra Philippinerne til Venezuela/Colombia indikerer omkring £57.000 for liberty båd. Fra Indien sluttedes bl. a. kul Calcutta/Japan til 94/- fio., og for malm fra Marmagoa til Japan accepterede 7600 tonner \$12.50. Malm fra Bombay til Northern Range fik 9000 tonner til \$13.

Fra Australien rapporteres kun 2 afslutninger. Hvede og/eller mel i sække option løs byg ex-bags fra full range Australien til UK. betaltes med 117/6d., og for 9000 ts. mel i sække fra full range Australien til Ceylon betaltes 68/9d.

Heller ikke fra Sydafrika er efterspørgslen af større omfang. Kul fra Lourenco Marques til Takoradi sluttedes til 60/-, og en mindre båd sluttedes for malm fra Beira til Northern Range til \$17.50.

Den engelske efterspørgsel efter tonnage for korn fra Sortehavet er i øjeblikket dækket, men flere både sluttedes fra Sortehavet til Alexandria til 43/6d. fio. for tidlig april båd og 42/- fio. for anden halvdel april lastning. En lille båd på 2500 ts. sluttedes for indtil 4 consecutive rejser til 42/- fio. De hjemgående Middelhavsforretninger viser ikke større rateudsving. Fosfat fra Sfax til UK. sluttedes til 47/6d., og pyrites fra Huelva til Ardrossan sluttedes til den uændrede rate af 50/-. Malm fra Iskenderun til Northern Range betaltes med \$10, og Iskenderun/Charleston sluttedes til \$10.35. 9600 ts. fosfat Sfax/Cape Town betaltes med 90/-.

På vore hjemlige markeder er forholdene uden større ændringer. Det er småt med brændselstater til Danmark, og heller ikke for de andre skandinaviske landes vedkommende er efterspørgslen særlig stor. For trælasternes vedkommende skal nævnes, at raten for props fra Sydsverige til ECUK. nu er nede i 110/- pr. favn. Malm fra Luleå til ECUK. sluttedes til 34/- for en 4000 tonner og til 33/6d. for en 7500 tonner.

resultat. Det viser sig, at hele aktiekapitalen på 482.000 kr. er tabt, og at der yderligere er anmeldt fordringer på boet på 470.000 kr. Det samlede tab nærmer sig en mill. kr. Til de almindelige kreditorer bliver der et »udbytte« på 3,6 pct. Værftet blev startet i 1946, men måtte lukke efter et par års forløb.

Færøernes sømilegegrænse

Tilskyndet af Haager-domstolens afgørelse i den norsk-britiske strid om territorialgrænserne for fremmedes fiskeri ved Norge, der gav nordmændene medhold, har færøske fiskeriorganisationer nu rejst krav om, at det anerkendes, at Færøernes fiskerigrænser fastlægges 4 sømil fra land (fra yderste tanger og næs).

For britiske travlere, der til stadighed fisker i færøske farvande, vil en gennemførelse af dette krav kunne få vidtrækkende konsekvenser.

Det nye Færø-skib en million dyrere

Det meddeles fra Torshavn, at omkostningerne ved bygningen af det færøske dampskibsselskab »Skipafelagid Føroyar«s nye ruleskib, der leveres fra Aalborg Skibsværft, bliver større end oprindelig antaget. Nybygningen, der skal afløse den gamle *Tjaldur* på ruten København—Færøerne, vil efter foreløbige beregninger komme til at koste ca. 9,5 mill. kr., eller 1 mill. mere, end der er midler til.

I den anledning har Føroya-skipafelagid indbudt til offentlig tegning af obligationslån over 10 år til rente 6 pct. p. a. Obligationernes pålydende er henholdsvis 500 og 1000 kroner.

I forvejen har selskabet opnået et statslån på 3 mill. kr. og ligeledes 3 mill. som lån fra skibsværftet, medens man selv har skaffet 2,1 mill. og yderligere mener at kunne skaffe 400.000 kroner.

Nybygningen skal efter planen kunne indsættes i rute-trafikken henimod årets slutning.

Bog anmeldelse

Frøde Rydgaard: Vejledning i sundhedslære og første hjælp ved ulykkestilfælde og pludselige sygdomstilfælde. Kr. 8,50 kart. Gyldendal.

Overkirurg Frøde Rydgaards bog er af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart autoriseret til brug i danske skibe og fartøjer, i hvilke der ifølge ministeriets bekendtgørelse om skibets forsyning med lægemidler m. m. skal forefindes en vejledning i sundhedslære og første hjælp ved ulykkestilfælde. Bogen er desuden udarbejdet til brug ved undervisningen til sætteskippereksamen.

Indholdet er delt i otte hovedafsnit: Menneskelegemets bygning og funktioner — Søfartshygien — Bakterier, bakteriesygdomme og desinfektion — Sygebehandling om bord — Forbindinger, bandager, sårbehandling — Første hjælp ved ulykkestilfælde — Første hjælp ved pludselige sygdomstilfælde — Kønssygdomme. Hertil slutter sig et par tillæg: Medicinens anvendelse og de alm. anvendte doser — Medicinkiste II og medicinkiste III.

Fremstillingen er meget klar og i enhver henseende forståelig for lægmænd, og bogen svarer fortrinligt til sit formål, at være skibsførere og andre til hjælp under forhold, hvor læge ikke kan tilkaldes.

PERSONALIA

80 år

Tidligere fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, kaptajn *N. J. Gabrielsen*, kan den 25. marts fejre sin 80 års fødselsdag i sit hjem i Faaborg.

75 år

Tidligere fører i Store Nordiske Telegrafelskab, kaptajn *H. Christiansen*, kan den 28. marts fejre sin 75 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i København.

60 år

Skibsfører i De Danske Statsbaners Storebæltsoverfart, kaptajn *J. Rodgaard Jepsen*, fejrede den 20. marts sin 60 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i Korsør.

Den 25. marts fylder kaptajn *R. H. Christensen* 60 år. Kaptajnen, der tidligere har været fører i dampskibsselskabet »Myren«, er bosiddende i Marstal.

50 år

Kaptajn *A. T. Dambmann*, der sidst var fører af s.s. *Jamine*, og for tiden sejler i »Orient«, fylder den 25. marts 50 år.

Sjældent jubilæum

Et meget sjældent jubilæum fejres d. 22. ds. af matros *L. Duus*, som denne dato har sejlet med A/S De danske Sukkerfabrikers s.s. *Gustav* i 40 år. Duus er bosiddende i København, Aarhusgade 68 st., men er født i Assens. I sine unge år sejlede han i sejskibsfarten, indtil han i 1912 blev forhyret med s.s. *Gustav*.

Han er blandt kaldsfæller en meget aglet mand, som beskedent og stilfærdigt, med aldrig svigtende omhu og interesse, passer sin dont.

Dagen fejrer han i sit hjem, hvor sikkert mange lykønskninger vil indløbe.

Bombebøssen

Efter indstilling fra handelsministeriet er ved kongelig resolution af 20. februar 1952 skibsinsektor, kaptajn *Camillo Heindorn* af København udnævnt til medlem af direktionen for stiftelsen »Bombebøssen« i København i stedet for fhv. skibsinsektor *Egidius Nissen Erichsen*, Ærøskøbing.

VALUTAKURSER pr. 18. marts 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 6.96½.

Positionsliste pr. 18. marts 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Newport 19.3. — *Hans Mærsk* forv. ank. Leixoes 16.3. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Halifax 29.3. — *Betty Mærsk* ank. Dartmouth 11.3. — *Lica Mærsk* forv. afg. St. John NB 17.3. — *Marit Mærsk* forv. ank. West Hartlepool 28.3. — *Robert Mærsk* forv. afg. Rouen 19.3. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Baltimore 17.3. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Mackenzie B.G. 25.3. — *Else Mærsk* afg. Hongkong 14.3. til Kobe. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Basrah 19.3. — *Agnete Mærsk* forv. afg. Bangkok 18.3. — *Mathilde Mærsk* afg. Bangkok 14.3. til Yokohama. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Newcastle 20.3. — *Herta Mærsk* forv. ank. Macassar 15.3. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 26.3. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Colombo 26.3. — *Arnold Mærsk* forv. afg. Singapore 22.3. — *Cornelius Mærsk* afg. Genoa 3.3. til New York. — *Oluf Mærsk* afg. Los Angeles 2.3. til Yokohama. — *Leise Mærsk* forv. afg. Baltimore 15.3. — *Sally Mærsk* forv. afg. Manila 16.3. — *Chastine Mærsk* forv. pass. Panama 16.3. til Los Angeles. — *Gertrude Mærsk* forv. ank. Alleppey 16.3. — *Leza Mærsk* forv. ank. San Francisco 17.3. — *Hulda Mærsk* afg. Yokohama 15.3. til San Francisco. — *Laura Mærsk* forv. ank. San Francisco 15.3. — *Grete Mærsk* ank. New York 12.3. — *Trein Mærsk* afg. Manila 15.3. til Hongkong.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

ROTTERDAM

Telephone:
11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

— *Anna Mærsk* ank. New York 12.3. — *Peter Mærsk* forv. ank. Cebu 16.3. — *Olga Mærsk* forv. pass. Panama 18.3. til New York. — *Nicoline Mærsk* afg. Keelung 15.3. til Hongkong. — *Jeppesen Mærsk* forv. afg. San Francisco 15.3. til Los Angeles. — *Kate Mærsk* afg. Curacao 28.2. til Bergen. — *Bente Mærsk* afg. Teneriffe 5.3. til Bahrein. — *Aase Mærsk* ank. Recife 16.3., derefter Curacao. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Punta Cardon 17.3., derefter Buenos Aires. — *Nelly Mærsk* afg. Tripoli 16.3. til Piræus. — *Emma Mærsk* afg. Swansea 14.3. til Persiske Bugt. — *Charlotte Mærsk* ank. Suez 16.3., laster derefter på Curacao. — *Brigit Mærsk* afg. La Spezia 15.3. til Tripoli (Lebanon). — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 20.2. til Dunkirk. — *Caroline Mærsk* ank. Aruba 16.3., derefter Lands End f. o. — *Katrine Mærsk* afg. Dakar 11.3. til Trinidad. — *Henning Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.2. til Swansea. — *Marie Mærsk* afg. Curacao 2.3. til Piræus. — *Eleonora Mærsk* ank. Port de Bouc 14.3. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.3. til Dunkirk. — *Mette Mærsk* forv. ank. Aruba 18.3., derefter Madras og Calcutta. — *Jane Mærsk* ank. Fawley 15.3., laster derefter i Ras Tanura. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.2. til Fawley. — *Ebba Mærsk* afg. Algiers 7.3. til Kuwait. — *Anglo Mærsk* afg. Aruba 16.3. til Lands End f. o. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 29.2. til Rotterdam.

Basse & Co.

Krusaa pass. Dover 17.3. — *Egaa* ank. Hull 17.3. — *Susaa* afg. Hamburg 13.3. til Lissabon. — *Else Basse* ank. London 15.3., derfra Hull. — *Paris* ank. Ridham Dock 17.3. — *London* forv. ank. Hull 19.3.

Danla

Cyril forv. ank. West Hartlepool 22.3. — *Danfjord* afg. Canton 18.3. — *Danholm* pass. Brunshüttel 17.3. p.v.t. Buenos Aires. — *Tovelil* ank. Murmansk 17.3., derefter Polen.

Dannebrog

Aggersborg ank. La Guaira 14.3. — *Brattingsborg* ank. Antwerpen 18.3. — *Christiansborg* afg. Ras Tanura 16.3. — *Ellensborg* ank. Huelva 14.3., derfra til Antwerpen. — *Flynderborg* ank. Houston 14.3. — *Frederiksborg* pass. Finisterre 16.3. til Rotterdam. — *Lilleborg* afg. Ellesmereport 13.3. til Safi. — *Nordborg* ank. Bilbao 16.3., derfra til Port Talbot. — *Skodsborg* ank. Pasages 15.3., derfra til Bilbao. — *Spigerborg* gået i dok i West Hartlepool 14.3. — *Taarborg* pass. Finisterre 16.3. til Casablanca. — *Uranienborg* ank. Kalundborg 16.3., derfra til Frederikshavn. — *Ørneborg* afg. Ivigtut 16.3. til Kbhvn.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. afg. Duala 25.3. til Takoradi, Boma. — *Bornholm* ank. Antwerpen 11.3. — *Bretagne* afg. Havana 7.3. til Karachi. — *Gronland* afg. Mena al Ahmadi 17.3. til Lands End f. o. — *Halland* ank. Port Gentil 17.3. — *Irania* Kiel, dok. — *Ireland* ank. New Orleans 16.3. — *Normandiet* ank. Murmansk 18.3. — *Shetland* ank. Bahrein 15.3. — *Slesvig* afg. Singapore 15.3. til Yokohama, forv. ank. 26.3.

D.D.P.A.

Esso København forv. ank. Aruba 26.3., derfra Nyborg og Aalborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 23.3., derfra Aruba og Caripito. — *Christian Holm* forv. ank. Kbhvn. 20.3., derfra Nyborg.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Gdansk 21.3. — *Concordia* forv. ank. Fredericia 22.3. — *Dania* forv. ank. Dordrecht 20.3. — *Hafnia* forv. ank. Aabenraa 21.3. — *Scandia* Aarhus, dok.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Dordrecht 17.3. — *Th. Adler Svanholm* Helsingør, dok. — *Wm. Th. Malling* afg. Kbhvn. 17.3.

D.F.D.S.

Argentina ventes til New York 18.3., derefter Galveston. — *Arizona* ank. Buenos Aires 7.3. — *Arkansas* afg. Dunkirk 15.3. til Oran/Malta o. v. — *Bastholm* ank. Kbhvn. 14.3., herfra 20.-21.3. til Horsens, Kbhvn., evt. Aalborg, Antwerpen, Levanten. — *Birkholm* ank. Alexandria 17.3., derfra til Beirut, Cypern, Iskenderun, Tyrkiet o. v. — *Bolivia* ank. Kbhvn. 16.3., herfra forv. 19.3. til Nykøbing F./Kbhvn.-USA. — *Brasilien* ank. Saloniki 16.3., derfra 19.3. til Piræus, Eleusis, Oran, Rotterdam/Emden, Danmark. — *Brynhild* ank. Aberdeen ca. 18.3. — *Bygholm* ank. Beirut 17.3., derfra forv. 18.3. til Famagusta, Limassol, Latakia o. v. — *California* ventes ank. Kbhvn. 19.3., derefter Aalborg/Nr. Sundby. — *Colombia* ank. Kbhvn. 12.3., herfra 18.3. til Aarhus/Hangö/Kbhvn.-Buenos Aires. — *Diana* ank. Hull 18.3., derfra forv. 21.3. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* ank. Thorshavn 18.3., derfra 19.3. til Vaag/Reykjavik/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* ventes til Istanbul 19.3., derfra til Eleusis, Oran, Rotterdam, Emden. — *Ficaria* ank. London 17.3., derfra 19.3. til forv. Aarhus. — *Florida* ank. New York 16.3., derfra forv. 18.3. til Oslo/

Kbhvn./Aarhus/Odense. — *Halldan* afg. Rotterdam 18.3. til Antwerpen, Hamburg. Kbhvn. — *Harald* afg. Rotterdam 11.3. til Huelva, Sluiskil (Holland). — *Hebe* afg. Aarhus 15.3. til Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Frederikshavn ca. 19.3. til Kbhvn., London, Newport, Swansea, Liverpool. Kbhvn. — *Hjortholm* ank. Istanbul 16.3., derfra til Kymassia, Piræus, Iraklion o. v. — *Ivar* afg. Kbhvn. 17.3. til Gdynia, Lorient. — *Katholm* afg. Manchester 14.3. til Kbhvn., Aarhus, Randers, Aalborg. — *Knud* ank. Huelva 12.3., afg. ca. 18.3. til Antwerpen. — *Korsholm* ank. Kbhvn. 15.3., afg. ca. 18.3. til Antwerpen, Esbjerg, Kolding, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Tarragona 18.3., derfra 18.3. til Palma de Mallorca, Gandia, Valencia o. v. — *Louisiana* afg. Buenos Aires 7.3. via Las Palmas til Danmark/Sverige/Finland. — *Maine* afg. Hamburg 17.3. til Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *Marocco* afg. London 18.3. til Esbjerg. — *Melos* ank. Kbhvn. 15.3., herfra 18.3. til Antwerpen og Middelhavet. — *Nevada* ventes afg. Las Palmas 23.3. til Aabenraa/Aarhus/Odense. — *Oregon* ank. Bahia Blanca 15.3., afg. ca. 19.3. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia-Danmark/Finland. — *Paraguay* ank. Norfolk 16.3., derfra forv. 17.3. til New York-Oslo/Kbhvn. — *Rhodos* ventes til Casablanca 18.3., derefter Tanger, Nemours, Oran, Alger, Tunis o. v. — *Saga* ank. Kbhvn. 17.3., afg. ca. 19.3. til Aabenraa, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Samos* ank. Catania 18.3., derfra ca. 18.3. til Neapel, Livorno, Genoa, Marseille, Spanien. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 14.3., afg. ca. 19.3. til Odense, Horsens. — *Texas* ank. Lissabon 17.3., derfra forv. 18.3. til Tanger, Middelhavet. — *Thyra* ank. Kbhvn. 17.3., herfra 19.3. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leith, Newcastle o. v. — *Tomsk* ank. Randers 18.3., afg. ca. 19.3. til Kbhvn., Hamburg, Antwerpen, Danmark. — *Trondhjem* ank. Hull 18.3., derfra forv. 21.3. til Kbhvn. — *Tula* afg. Hamburg 17.3. til Antwerpen, Horsens, Aalborg. — *Tunis* ank. London 18.3., derfra forv. 21.3. til Kbhvn. — *Uffe* ank. Manchester 15.3., afg. ca. 26.3. til Kbhvn. — *Uruguay* ventes ank. Oslo 21.3., derefter Kbhvn./Aalborg/Landskrona. — *Venezuela* ventes afg. Rio de Janeiro red 18.3. til Buenos Aires. — *Virginia* ank. La Plata 16.3., afg. River Plate forv. 18.3. til Bahia-Bremen/Danmark o. v.

Grønlandsdepartementet

Umanak afg. grl. handels plads 18.3. kl. 10.00 til Ivigtut, Frederikshåb, Godthåb og Sukkertoppen. — *Disko* laster i Godthåb. — *Sværdfisken* laster ved grl. handels plads til Prins Christianssund og Julianehåb, Afg. forv. 22.3. kl. 10.00. — *Kasketot* ank. Nanortalik 17.3. kl. 08.00. — *Julius Thomsen* pass. Skagen 16.3. kl. 05.00 GMT p.v.t. Julianehåb.

Heimdal

Azel Carl afg. Havana 17.3. — *Hans P. Carl* ank. Stenhouse Bay 17.3. — *Poul Carl* ank. Coffs Harbour 18.3.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Antwerpen 21.3., derefter Huelva. — *Jens Toft* ank. Liverpool 19.3. — *Karen Toft* forv. afg. Huelva 20.3. til Rieme.

Kongssund

Kongshavn ank. Gdansk 17.3.

J. Lauritzen

African Reefer forv. afg. Bahia Blanca 18.3. til Rio de Janeiro. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Santos 18.3. til Buenos Aires. — *Bella Dan* ventes til Baltimore ca. 20.3., derefter Philadelphia. — *Egyptian Reefer* afg. Buenos Aires 15.3. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* ventes afg. New York 19.3. til Chile. — *Indian Reefer* ank. London 17.3. — *Jelva Dan* ank. Rochester 18.3., derefter Wear. — *Jutta Dan* ventes pass. Kieleskanalen 19.3. p.v.t. Rochester. — *Kamma Dan* ventes til Callao 19.3., sydg. — *Katja Dan* ank. Wismar 17.3., derefter Mäntyluoto. — *Laila Dan* forv. afg. London 18.3. til Huelva. — *Laura Dan* pass. Finisterre 17.3. p.v.t. Torrevieja. — *Lecna Dan* afg. New York 16.3. til Chile. — *Lilian Dan* afg. Kbhvn. 17.3. til Mostyn Quay. — *Linda Dan* forv. afg. Bordeaux 18.3. til Åbo. — *Lotta Dan* afg. Rochester 18.3. til Aalborg. — *Maria Dan* forv. afg. London 18.3. til Nordafrika. — *Marna Dan* ventes til Valparaiso 20.3., sydg. — *Nerma Dan* ventes pass. Aden 19.3., nordg. — *Ninna Dan* pass. Kieleskanalen 14.3. p.v.t. Kotka. — *Paula Dan* ventes til Valparaiso 19.3., nordg. — *Randa Dan* ank. Kotka 17.3., derefter Themsen. — *Selma Dan* forv. afg. Kotka 18.3. til Bristol. — *Silja Dan* ventes afg. Hull 19.3. til Masnedø. — *Stina Dan* ventes afg. Helsingfors 19.3. til Kaskö. —

Tessa Dan ventes afg. New Orleans 21.3. til Chile. — *Ulla Dan* ventes afg. Liverpool 19.3. til Belfast. — *Vilma Dan* ventes til New York 22.3., nordg.

Motortramp

Stensby ank. Vancouver 16.3., derefter Europa. — *Tureby* ank. Bunbury 16.3., derefter Fremantle/Christmas Island. — *Vedby* ank. London 18.3., derefter Hampton Roads/Japan.

Myren

Asbjorn afg. Pensacola 18.3. til Antwerpen. — *Astrid* forv. ank. Safi 19.3., derefter Emden. — *Birte* afg. Huelva 13.3. til Amsterdam, Antwerpen, Marokko. — *Chr. Sass* afg. Halifax 11.3. til Bergen, Oslo. — *Clara* forv. afg. Antwerpen 20.3. til Marokko.

Norden

Norden forv. ank. Hampton Roads 19.3. — *Nordfarer* afg. Adelaide 15.3. til Aden. — *Nordhval* ank. Adelaide 3.3. — *Nordkap* ank. Melbourne 12.3. — *Nordkyn* afg. Cristobal 5.3. til Cardiff. — *Nordpol* ank. Avonmouth 17.3. — *Nordvest* ank. Melbourne 13.3.

Orient

Astoria afg. Sydney 18.3. til Melbourne. — *Westralia* pass. Bermudaøerne 11.3. p. v. t. Antwerpen.

Progress

Valborg Nielsen ant. afg. Havana de Cuba 18.3. — *Elisabeth Nielsen* laster i Port Gentil. — *Marianne* klasser i Svendborg. — *Else Nielsen* ank. La Guaira 14.3. — *Lily Nielsen* ant. afg. Odda 18.3. — *Henry Tegner* ank. Tyne 17.3. — *Ellen Nielsen* ant. afg. Carlagena 18.3. — *Hugo Nielsen* afg. Leghorn 17.3. — *Margrete* ank. Methil 15.3. — *Karen* pass. Gibraltar 10.3. — *Marx* ant. afg. Odda 18.3. — *Sophie* ank. Antwerpen 18.3. — *Thyra* ank. Leixoes 16.3. — *Fylla* rep. i Hamburg. — *Polly* klasser i Svendborg.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lannig afg. Rieme 19.3. til Hampton Roads. — *Lena Schmith* forv. ank. Antwerpen 20.3., derefter Sauda.

Torm

Herdis Torm afg. Tocopilla 10.3. — *Olga Torm* afg. Taltal 6.3. — *Gerd Torm* afg. Cabedello 13.3. — *Tekla Torm* ank. Buenos Aires 13.3. — *Agnete Torm* ank. Haifa 13.3. — *Kirsten Torm* ank. Santos 13.3. — *Gertrud Torm* afg. New York 13.3. — *Ragnhild Torm* afg. Liverpool 5.3. — *Helvig Torm* afg. Norfolk 17.3. — *Thyra Torm* afg. Haifa 10.3. — *Gyda Torm* afg. Philadelphia 12.3. — *Anne Torm* afg. Gdansk 14.3. — *Hilde Torm* ank. Rouen 15.3. — *Gudrun Torm* afg. Cardiff 12.3. — *Alice Torm* ank. Svendborg 20.2. — *Gunhild Torm* ank. Cherbourg 16.3.

Vendila

E. M. Dalgas ventes ank. Dunkerque 20.3. — *Otto Petersen* ventes ank. Zonguldak 24.3. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam pass. Hawaii 12.3. til Vancouver, Puget Sound. — *Asia* afg. Marseilles 17.3. til Genoa, Port Said. — *Bintang* afg. Singapore 17.3. til Bangkok, Japan. — *Erria* ank. Portland 8.1. — *Falstria* pass. Gavdo 17.3. til Genoa, London. — *Fionia* pass. Sabang 16.3. til Singapore, Bangkok. — *India* afg. Kobe 17.3. til Moji, Nagasaki. — *Java* ank. Fremantle 9.3., derefter Burnie, Bell Bay. — *Kambodia* afg. Singapore 16.3. til Penang, Colombo. — *Kina* afg. Aden 16.3. til Port Said, Haifa. — *Korea* pass. Finisterre 17.3. til Rotterdam, Dunkirk. — *Lalandia* ank. Gdynia 14.3., derefter Kbhvn., Middlesbrough. — *Magdala* ank. Bremen 17.3., derefter Hamburg, Nakskov. — *Malacca* ank. Melbourne 9.3., derefter Aden, Port Said. — *Malaya* ank. Aarhus 16.3., derefter Kbhvn., Aalborg. — *Manchuria* afg. Karachi 14.3. til Aden, Port Said. — *Meonia* pass. Gibraltar 16.3. til Genoa, Port Said. — *Mombasa* afg. St. Thomas 15.3. til Dublin, Antwerpen. — *Mongolia* ank. Rangoon 11.3., derefter Calcutta, Chalna. — *Morelia* afg. Hongkong 13.3. til Yokohama, Nagoya. — *Nikobar* afg. Vancouver 12.3. til Yokohama, Kobe. — *Nordhval* ank. Adelaide 3.3., derefter Sydney, Brisbane. — *Nordvest* ank. Melbourne 13.3., derefter Aden, Port Said. — *Panama* pass. Cape Sebastian 17.3. til Marseilles, Genoa. — *Patagonia* ank. Bangkok 6.3., derefter Hongkong, Manila. — *Selandia* ank. Bangkok 6.3., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Scrapore* ank. Zambaanga 17.3., derefter Nasipit, Anakan. — *Siam* ank. Kbhvn. 16.3., derefter Bahrein f. o. — *Tranquebar* ank. Hongkong 17.3., derefter Manila, Cebu.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
 Assurance
 Kongens Nytorv 6 · København K.

NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/s** SKIBS- MASKIN- OG
 KEDELREPARATION
 TØRDOK 380 FOD
 FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
 2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE
 BYGGEDEDDINGER OP TIL 450 FOD.
 Telegramadr.: YARD Rigstelefon: 909

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s
 (Odense Steel Shipyard Ltd.)
 TELEGR. STALVÆRFT TELF. ODENSE 1859

BASSE & CO.
 D/S HETLAND A/S - D/S PACIFIC A/S
 A. H. BASSE REDERI A/S
 REDERIET BIEN A/S
 AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN

A/S
EM. Z. SVITZERS BJEGRNINGS ENTREPRISE
 KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K
 TELEFON CENTRAL 5195
 UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
 TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

NORDHAVNS-VÆRFTET A
 KØBENHAVN, Ø.

SIMONSEN & MØLLER
 STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

*Danmarks
 første
 PILSNER..*

TUBORG Pilsner

Kabyskomfurer
 for kul, olie og elektricitet
 Forlæg forslag med tilbud
BRØNNUMS MASKINFABRIK
 AKTIESELSKAB
 KØBENHAVN 8
 Telf.: SU 3001

**AARHUS
 STEVEDORE COMPAGNI**
 Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
 Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.
 ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: SALVESEN
 GLASGOW. LEITH. GRANTON.

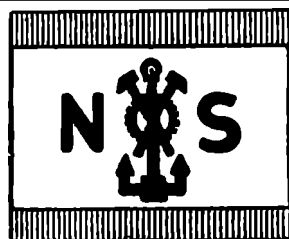
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FREMSTILLES
AF FRISKE
CITRONER



Carlsberg



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

Owners' & Captains' Code

Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG
Amallegade 33 - København K

JAN M. LYNGBY A/S INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 779-15 779

TELEGR. »JANBY«

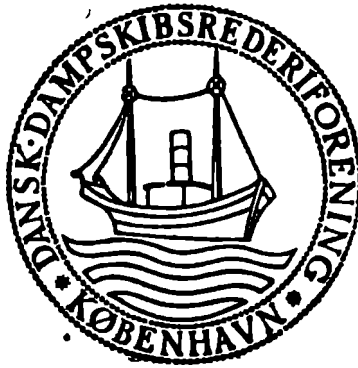


KJØBENHAVN X.

TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER
&
-MOTORER



Medlemsliste

- | | |
|--|--|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. |
| D/S »Acliv«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kongesund. |
| Rederiet Arrenak I/S. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| C. Clausen. | D/S »Myren«. |
| D/S »Dania«. | A. P. Møller. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Norden«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Orient«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Orion«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Pacific«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Phønix«, Esbjerg |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Progress«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | Hans Svenningsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdals«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hetland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 13

FREDAG DEN 28. MARTS 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DET NYE BETHEL

Den 22. marts åbnedes det udvidede og delvis nyopførte sømandshjem Bethel i Nyhavn i København ved en meget smuk højtidelighed, der overværedes af en stor skare indbudte. Byggeudvalgets formand, skibsreder *Jørgen Carl*, skildrede i sin tale byggeriets historie fra hin dag i 1948, hvor det lykkedes at erhverve naboejendommen til det gamle Bethel, Nyhavn 22, og til den 22. marts 1952, hundredårsdagen for oprettelsen af Sømandsmissionen i København, hvor værket omsider stod færdigt. Mange ubehagelige overraskelser måtte byggeudvalget igennem og mange vanskeligheder måtte overvindes, før målet blev nået, men det blev nået takket være et godt samarbejde mellem byggeudvalget og de mænd, der stod for arbejdet: arkitekt *Peter Koch*, entreprenørerne *Manniche & Hartmann* og ingeniørerne *H. Crone & J. Koch*. Skibsrederen takkede tilsidst alle medarbejderne og bidragsyderne, ikke mindst rederstanden, der havde givet de fleste penge, og Handelsflådens Velfærdsråd, der havde skænket udstyret til hobby-værksted og gymnastiksal.

Senere foretog de indbudte gæster en rundtur gennem hjemmet, der rummer 56 enkelt- og 28 dobbeltværelser foruden møde- og læsestuer, restaurationslokaler m. m. Højtideligheden sluttede ved et fælles kaffebord i restaurationen, hvor arkitekt *Peter Koch* varmt hyldede skibsreder *Carl* for hans meget store indsats for det nye hjemts tilblivelse.

Dagen efter, søndag den 23. marts, indviedes derpå den nye sømandskirke, der er blevet indrettet ved sømandshjemmet. En meget stor og repræsentativ skare med Deres Majestæter Kongen og Dronningen i spidsen overværede højtideligheden. Indvielsestalen holdtes af biskop *Fuglsang-Damgaard*. Biskoppen betegnede sømandshjemmet og kirken som menighedens håndslag til søens folk, Danmarks gave til sine gode sønner, og han mindede om, at Kongen selv er sømand med liv og sjæl og føler sig som de danske sømænds gode og trofaste ven. Blandt sømændenes gode egenskaber fremhævede biskoppen den stillfærdige pligtopfyldenhed, i kraft af hvilken de uden store ord trodser havets farer i krig og fred og derved gør deres land større tjenester, end de selv er sig bevidst.

Derefter fulgte skriftlæsning ved den norske biskop *Arne Fjellbu*, den finske provst *Daniel Orädd*, den svenske ambassadepræst *Bengt Söderberg* og Indenlandsk Sømandsmissions formand, sognepræst *Wm. Larsen*, hvorpå biskop *Fuglsang-Damgaard* foretog indvielsen, og efter en salme holdt *Holmens* provst, kgl. konfessionarius, dr. theol. *Michael Neiiendam*, dagens prædiken. Provsten indledte med at sende en hilsen til alle danske søfarende hjemme og ude og vendte sig derpå direkte til sømandsstanden, pegende på, at den — i sin fredelige syssel — under krigen var ramt hårdere end nogen anden stand af djævelskab fra luften og fra dybet, men midt under besættelsen som ingen anden havde skabt respekt om Danmarks flag. Sømanden render ikke fra sit job, enten det er magsvejr eller storm, enten det er krig eller fred. Hvad skal han have? Han skal have menneskeverdige arbejdskår og lukaf-forhold, for så kan han gøre sit arbejde med glæde.

Den meget smukke og stemningsfulde højtidelighed sluttede derpå med salmesang og bøn ved den norske sømandspræst *E. Guldvog*.

ORDENSDEKORATIONER

Under 12. marts 1952 er skibsreder *Alexis Roumain Andresen*, København, blevet udnævnt til ridder af Dannebrog.

Under 15. marts 1952 er adm. direktør for Aalborg Værft, civilingeniør *Paul Hansen*, R. af D., Aalborg, blevet benådet med Dannebrogsmændenes hæderstegn.

FRAGTRATETALET

Med fragtraterne i januar-marts 1949 som basis (sat lig 100) er fragtratetallet for prompte lastning indenfor trampfarten beregnet til 218 for februar 1952. I januar måned var fragtratetallet 226. Nedgangen i fragtraterne, der tog sin begyndelse i januar måned, efter at toppunktet for de sidste 1½ års stærkt opadgående bevægelse var nået i december 1951, er således fortsat i februar måned. Faldet i raterne siden december 1951 andrager nu 6—7 pct. Herefter ligger raterne dog stadig mere end dobbelt så højt som i midten af året 1950, da den nævnte opadgående bevægelse tog sin begyndelse.

Nedgangen i februar 1952 har med enkelte undtagelser omfattet samtlige trades.

M.s. ESTRID TORM

Torsdag den 20. marts afholdt *Nakskov Skibsværft* prøvetur med nybygning nr. 130, m.s. *Estrid Torm* til Dampskibsselskabet »Torm«, København.

Skibet, der er yderst moderne indrettet, har plads til 12 1. classes passagerer, der bor i kamre på promenadedækket.

Estrid Torm er velforsynet med redningsmateriel. Redningsbådene er af aluminium, og der er plads til mere end det dobbelte antal af ombordværende, og bådene sættes ud af specielle spil, som automatisk afbremsrer hastigheden under nedfiringen. De mest moderne navigationsinstrumenter findes ombord. Skibets officerer og restaurationspersonale bor — ligesom passagererne — midtskibs, og her findes også et hospital med 3 senge, medens mandskabet bor agter, hvor der også er indrettet messe og ryge- og opholdsrum for dem. Med undtagelse af et drenge- og et ungmanskammer er alle kamre eet-mandskamre.

Alle lastrum i skibet ventileres ved elektriske blæsere, og luftkanaler er ført til alle dele af lastrumene, således at skibet er velegnet til transport af frisk frugt. Skibet er som det første danske skib forsynet med 2 højtanke af speciel konstruktion for ialt 362 ts. vegetabilsk olie. Det specielle i konstruktionen består i, at tankene er dobbeltvægget, således at de har en glat overflade indvendig, der er blevet sandblæst og derefter overtrukket med en plastic-hinde, der gør stålet absolut rustfrit. Inde i dobbeltvæggene under tankene er anbragt tanke med varmt ferskvand til opvarmning af lastolien.

Skibet har følgende dimensioner: Største længde 129,2 m, længde mellem perp. 118,9 m, bredde på spant 17,6 m, dybde til øverste dæk 10,6 m, laste-

evne 7375 ts. d.w., fart 16 knob lastet, og det er bygget til Lloyd's Registers klasse som lukket shelterdækker. Lossespil, ankerspil og elektrisk styremaskine er alle af Thriges fabrikat. Til alle bommene hører hangerspil af værftets type, dog for 30 ts. bommen specielt et 10 ts. cl. hangerspil af Thriges fabrikat.

Til opbevaring af skibets proviant findes 1350 cf kølerum med kølemaskineri fra Thomas Ths. Sabroe. Køleanlægget til såvel denne nybygning som til søsterskibet m.s. *Birgitte Torm*, som er under bygning på Odense Staalskibsværft, består af 2 Sabroe kompressorer type Frigore 300 med dertil hørende motor, kondensator og refrigerator samt automatiske reguleringsventiler og kølevands- og brinepumper.

Skibets maskineri består af en 6-cyl. Burmeister & Wain, 2-takts, enkeltvirkende dieselmotor på 5530 IHK. Motoren er indrettet til at brænde tung olie, hvorfor olietankene er forsynet med varmespiraler.

KULIMPORTEN

Nu foreligger der meddelelse om Danmarks kul- og koksallocation i april kvartal, skriver Erhvervenes Oplysningsråd.

Det mest opmuntrende træk i billedet er, at England har lovet at levere 350.000 tons kul mod 250.000 i januar kvartal. Det opfattes som et tegn på, at tilsagnet under handelsforhandlingerne om 950.000 tons for hele 1952 har ligget i underkanten af det sandsynlige, således at der bliver tale om et væsentligt større parti.

Ellers omfatter allocationslisten for kul kun småting, nemlig 30.000 tons fra Vesttyskland, 13.000 fra Belgien og 10.000 fra Frankrig og Saar.

Men hvis nye forhandlinger med Polen ikke fører til noget resultat, vil der blive kontraheret med USA, der i løbet af januar kvartal sender 650.000 tons over Atlanten. Nogenlunde samme tal får — under den givne forudsætning — aktualitet for april kvartal.

Koks-tildelingerne i de kommende tre måneder udgør 230.000 tons fra Vesttyskland og 60.000 fra England.

Danmarks kulsituation er i øjeblikket ganske god, idet lagrene er tilfredsstillende, mens der som i fjor mangler koks, skønt den milde vinter har reduceret forbruget overordentlig stærkt.

TORM — 22 pct.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Torm meddeler, at selskabets overskud for året 1951 uden afskrivning på skibene andrager 14.930.871 kr., inklusive renter, 1.010.569 kr. Efter tillæg af overførsel fra forrige år, 488.768 kr., er der til disposition 15.419.639 kr. Bestyrelsen har vedtaget at foreslå at afskrive ekstraordinært på nybygninger 9.647.360 kr., at henlægge til ekstra reservefond 965.032 kr., at afskrive på skibene 1.075.000 kr., at betale 22 pct. i udbytte med 2.640.000 kr., at overføre til selskabets pensionskasse 560.000 kr. og — efter at have afholdt bestyrelsens tantième, 47.500 kr. — at overføre til næste år 484.747 kr. Driftsoverskuddet er fremkommet efter fradrag af administrationsudgifter, skatter betalt i 1951, kaplak og tantième, ialt 2.019.390 kr.

STORE NORDISKE — 8½ pct.

Bestyrelsen for Det Store Nordiske Telegraf-Selskab meddeler, at driftsregnskabet for 1951 udviser en bruttoindtægt på 17.025.290 kr. (mod 15.877.592 kr. i fjor). Efter fradrag af driftsudgifter, 13.819.863 kr. (13.495.683 kr.), fremkommer et overskud på 3.205.427 kr. (2.381.910 kr.).

Med tillæg af overførslen fra 1950, 4.916.321 kr., er der til disposition 8.121.748 kr., som bestyrelsen foreslår anvendt således: Til aktionærene udbetales et udbytte på 8½ pct. mod 7½ pct. i 1950, medens restbeløbet, 4.830.548 kr., overføres til næste regnskabsår.

Ø. K.

Det østasiatiske Kompagni har nu holdt sin årlige generalforsamling, hvor regnskabet, der tidligere har været omtalt i Dansk Søfarts Tidende, enstemmigt vedtoges, medens generalmajor Palle Warming genvalgte til bestyrelsen. Udenfor dagsordenen meddelte bestyrelsens formand, Hs. kgl. Højhed Prins Axel, at kompagniets to ældste direktører, direktør *Otto Bjørling* og Direktør *Henrik V. Jacobsen*, begge har passeret den i kompagniet fastsatte aldersgrænse og trækker sig tilbage fra direktørposterne, såsnart forholdene tillader det, således direktør Jacobsen 1. juli og direktør Bjørling 31. december indeværende år.

Begge de herrer har imidlertid indvilliget i at tiltræde bestyrelsesrådet, når de går af som direktører, og kompagniet vil således fremdeles drage nytte af deres viden og mangeårige erfaring.

Samtidig meddelte formanden, at kompagniets 3 underdirektører, direktør *Edvard Strandberg*, direktør *Axel Brøndal* og direktør *J. Chr. Aschengreen*, fra 1. juli d. å. udnævnes til administrerende direktører.

B. & W.

Aktieselskabet Burmeister & Wain afholdt ordinær generalforsamling den 18. marts. Den afgående formand, godsejer, skibsreder *Reimann*, hylkede først afdøde maskindirektør, dr. techn. *H. H. Blaches* minde, og vendte sig derpå til beretningen og regnskabet, der tidligere har været omtalt i Dansk Søfarts Tidende. Formanden understregede, at da virksomheden ligger inde med en større ordremængde end nogensinde, og da næsten alle ordrer er på glideskala, kan man med fortrøstning se de nærmeste år i møde, forudsat at der ikke sker en ganske unormal nedgang i mindre arbejder og reparationer, der ifølge sagens natur ikke kan sikres længere tid fremover. Godsejer *Reimann* udtalte derpå, at man nu stod overfor afslutningen af en periode på 19 år, hvor Burmeister & Wain som aktieselskab fungerede under undtagelseslove, og dvælede herunder ved den bevægede tid i 1933, hvor virksomheden var ved at gå i stå, og hvor mange anså en likvidation som den eneste udvej, fordi landet formentes at være for lille for en virksomhed af B. & W.'s format. Men heldigvis sejrede optimismen i troen på, at man nok i det lange løb kunne arbejde sig op igen. Staten medvirkede ved rekonstruktionen ved den nødvendige lovgivning og fik, som godsejer *Reimann* sagde, sin løn ved en meget betydelig skatteindtægt gennem årene, mange private institutioner ydede deres medvirken bl. a. ved tegning af præferencekapitalen, men trods al hjælp udefra ville arbejdet sikkert ikke kunne været gennemført, hvis man ikke havde fået så dygtig en daglig ledelse eller uden det gode samarbejde, der var med funktionærer og arbejdere. »Jeg vil sige Dem alle tak for den indsats, enhver har gjort i de 19 år«. Godsejer *Reimann* udtalte endvidere, at han nu, da rekonstruktionen af virksomheden er tilendebragt, anså sin mission for endt og derfor ønskede at trække sig tilbage og foreslog at vælge direktør *C. A. Møller*, der den 1. juli i år trækker sig tilbage fra posten som administrerende direktør for B. & W., til formand for bestyrelsen. Efter sin tale blev godsejeren hyldet af næstformanden, direktør *Bent Suenson* og direktør *C. A. Møller*, der takkede ham for det overordentlig store arbejde, han i sit nittenårige hverv som bestyrelsesmedlem, deraf de sidste fem som formand, havde udført til gavn og trivsel for B. & W. Direktør *L. Elsass* tog derpå ordet for at takke ingeniør *C. A. Møller* og udtalte, at det var en stor beroligelse for aktionærene at vide, at ingeniøren stadig ville være knyttet til virksomheden selv efter at være fratrukket som administrerende direktør.

UGENS FRAGTBERETNING

Fra en reders standpunkt har udviklingen på fragtmarkederne i den forløbne uge ikke frembudt mange lyspunkter. På adskillige markeder har der været betydelig aktivitet, men ratetendensen er stadig vigende.

I transatlantisk fart er der stadig mangel på kulaster til Europa, og raten er nu nede på \$7 fra Hampton Roads til Rotterdam/Antwerpen eller Zeebrügge. Til Nordfrankrig er der sluttet til \$9.50, til Hamburg eller Bremen til 65/6d., og kul Hampton Roads til Takoradi sluttedes til 65/-. Også raterne for korn fra Northern Range og St. Lawrence lå svagere. Northern Range til Malta sluttedes til \$11, fra Northern Range til Nordfrankrig sluttedes 9500 tons hvede til \$11.85 med fri losning, og Northern Range/Alexandria sluttedes til \$11.50. Kornraten fra St. Lawrence til UK. er nu nede i 14/6d. pr. qr. med option af losning Antwerpen eller Rotterdam til 13/10½d. for juni tonnage, for majtonnage betaltes 3d. mere pr. qr. Mel fra St. Lawrence til Haifa betaltes med \$15.50, korn fra St. Lawrence til Triest sluttedes til \$11. Fra Northern Range kan endvidere nævnes, at kul til Japan sluttedes til \$17.50 for prompt tonnage og \$15.75 for majlastning. Korn fra Northern Range til Santos eller Rio betaltes med \$12.90 een lossehavn og \$13.40 til to lossehavne, og for korn fra Northern Range til Sydafrika betaltes 126/3d. Profs fra Canada til UK. sluttedes sidst til 275/- pr. favn.

Sukker fra Cuba til UK. sluttedes til den uændrede rate af 100/-, Cuba/Antwerpen betaltes med \$14.75, Cuba/Japan sluttedes til rater omkring \$21, og for 8000 ts. sukker fra Havana til Vancouver betaltes 100/-.

Der var ikke større efterspørgsel fra Golfen. Korn til Haifa sluttedes til \$16.50, til Japan betaltes \$18, og endelig kan nævnes, at liberty sluttedes for profs fra Golfen til Antwerpen til \$90.000 lumpsum fio.

River Plate markedet er stadig stille. En 7000 tonner sluttedes for korn fra n.a. San Lorenzo til Hamburg til 68/-.

Efterspørgslen fra Nordpacific var igen relativt god, men også for dette markeds vedkommende lå raterne svagere, især for senere positioners vedkommende. Af sidste slutninger kan nævnes: lumber og stykgods fra Nordpacific til UK. til 120/- per ton d.w. fio. for juli/august, hvorimod en majbåd fik 127/6d. for lignende forretning. Lumber fra Nordpacific til Northern Range betaltes med \$117.000 lumpsum fio. for liberty størrelse, og for 7200 tons hvede og/eller mel i sække fra Vancouver til Colombo betaltes 155/-. Hvede Nordpacific/Japan sluttedes til \$13.25.

Fra Nordkina sluttedes et par både for blandet kornlast til Antwerpen eller Rotterdam til rater mellem 142/6d. og 145/-, og et tredie skib sluttedes Nordkina/Antwerpen eller Rotterdam til 145/- med option Hamburg til 150/-, Stettin 162/6d. og Gdynia

165/-, fio. Malm fra Dungun til Japan tog et meget stort antal både for lastning helt hen til september til rater mellem 51/6d. og 52/6d., fio. Copra fra Philippinerne til Colombia sluttedes for april lastning til £62.000 lumpsum fio. for 534.000 cbft. bale båd og til \$130.000 lumpsum fio. for liberty, juni lastning. Kul fra Calcutta til Japan sluttedes til 94/-, til Hongkong til 92/6d., til Singapore til 77/6d., til Colombo til 70/-, til Karachi til 75/-, til Aden til 72/6d. og til Port Said til 80/-. Malm fra Vizagapatam til Japan sluttedes til 80/- fio. og til Northern Range til \$11.25.

Fra Australien rapporteredes kun 2 afslutninger, nemlig: 10.000 ts. hvede og/eller mel og/eller byg i sække fra Sydaustralien til UK. til 110/- og 9800 tonner for mel i sække fra Vestaustralien til Ceylon til 67/6d.

Også fra Sydafrika var efterspørgslen begrænset. En 7500 tonner meldes sluttet fra Lourenco Marques til Karachi til 65/-. Fra Rødehavet meldes 9000 tonner sluttet for fosfat Kosseir/Rotterdam til 55/-.

Fra Sortehavet sluttedes korn til UK. til 75/- med option Antwerpen/Rotterdam eller Hamburg til 72/6d., og 3 både sluttedes for korn fra Sortehavet til Alexandria eller Port Said til rater omkring 41/-, fio. Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. Pyrites fra Morpou Bay til Rotterdam sluttedes til 52/6d. for 9000 tonner, en 10.000 tonner fik 44/- for malm fra Bona til ECUK., for 1500 tons fosfat fra Sfax til ECUK. betaltes 47/-, 8500 tons fosfat fra Sfax til Avonmouth betaltes med 45/-, og for 5800 tons pyrites fra Huelva til Danmark blev betalt 48/-.

På vore hjemlige markeder er der ikke større ændringer. Der er kommet nogle kokslaster i markedet fra UK. til Danmark, og det ser jo nu ud til, at der er en mulighed for, at tildelingerne af kul fra UK. til Danmark vil blive noget større end beregnet. For svensk regning noteres en del mindre kullaster fra UK. til forskellige svenske havne, bl. a. 600 ts. Forth/Gøteborg til sv. kr. 20, 600 ts. Tyne/Vänern til sv. kr. 25, 2000 ts. Humber/Gefle til sv. kr. 20.50. For 2000 ts. koks fra Emden/Weser til Gefle indikeres sv. kr. 17.50, og samme rate noteres for 2000 ts. koks fra Polen til Stockholm. Der er stadig kun få trælastafslutninger. En tysk 350 favne båd sluttedes for profs fra Mäntyluoito til ECUK. til 140/- pr. favn. Malm fra Oxelösund til ECUK. betaltes med 27/6d., og som noget nyt kan nævnes, at 1250 tonner meldes sluttet for kul fra en lettisk havn til Nordfrankrig til 38/-. Malm fra Narvik til ECUK. sluttedes gentagne gange til 34/-.

Den nedadgående kurve, der har præget rateudviklingen på de åbne markeder i de sidste par måneder, har naturligvis også indvirket i følgelig grad på timecharteraterne. En moderne norsk dieselbåd, ca. 9300 ts. d.w., ca. 12½ mil på ca. 12 ts. olie, sluttedes således for 5/8 måneder til 32/6d.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Brand i lasten

I Sø- og Handelsretten holdtes forleden dag søforhør i anledning af, at D.F.D.S.'s motorskib *California* den 2. marts under en rejse fra Brasilien til Danmark fik brand i lasten, medens skibet befandt sig i Atlanterhavet.

Branden blev opdaget ved middagstid, da der kom røg ud af lufrøret til II-lasten. En undersøgelse viste, at det brændte i nogle sække solsikkemel i underlasten. Man forsøgte at slukke med forskellige kemiske slukningsmidler, men da forsøget mislykkedes, måtte man tage skibets brandslange i anvendelse. Først efter fire timers forløb var man herre over ilden. Men da var der også ødelagt ca. 150 sække solsikkemel og nogle mellemdæksluger m.m. Skibets fører, kaptajn M. S. Kristensen, oplyste i søfor-

høret, at ilden måtte skyldes selvantændelse i solsikkemel. Dette var igen en følge af, at der under indladdningen i Rio var opstået et uheld med en olietænde, som var styrtet ned og gået i stykker. Antagelig var olie fra tønden trukket igennem luger og sejldug og ned til solsikkemel og havde her fremkaldt selvantændelse.

Skibsregisteret

S.s. *Norco* af Svendborg, OYIZ, er udslettet som solgt til udlandet.

A/S Dampskibsselskabet Torm, København, er ejer af nybygget m.s. *Estrid Torm* af København, OYGV, brutto- og nettotonnage henholdsvis 5830 og 3436 tons.

S.s. *Argus* af København, OUEJ, er forandret til m.s. Skibets brutto- og nettotonnage er nu henholdsvis 609 og 186 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *E. M. Dalgas* af København, OYIE, er nu henholdsvis 2861 og 1664 tons.

Ordre til Frankrig fra Chile

Cia. Sud Americana de Vapores, Valparaiso, har bestilt to 9250 tons d.w. lastskibe hos Ateliers et Chantiers de la Loire. Som betaling skal Frankrig aftage salpeter.

Odense Staalskibsværft

Odense Staalskibsværft har påbegyndt en større udvidelse, der vil sætte værftet i stand til at bygge tankbåde på 26.000 tons. Højeste kapacitet har hidtil været 18.500 tons.

Denne udvidelse vil nødvendiggøre, at Odense kanal får større dybde og stedvis også større bredde.

PERSONALIA

75 år

Skibsførerforeningens tidligere sekretær og redaktør, kaptajn *Chr. E. Olsen*, fylder den 29. marts 75 år.

70 år

Medlem af skibsførerforeningens bestyrelse, kaptajn *Niels Vange*, som er fører ved Storebæltsoverfarten, runder den 31. marts en af livets store milepæle, nemlig 70 år.

60 år

Kaptajn *Carl N. Jørgensen*, der er fører i Dansk-Norsk D/S., kan den 29. marts fejre sin 60 års fødselsdag.

Kaptajn *N. Jensen*, som er bosiddende i Svendborg og er fører i A/S Hedaa, kan den 3. april fejre sin 60 års fødselsdag.

D. S. B.

Styrmænd under Statsbanerne, *Arnold Mathias Jensen*, Storebæltsoverfarten, er udnævnt til skibsfører under Statsbanerne fra 1. april 1952 at regne med tjeneste ved Helsingør—Hälsingborg-overfarten.

VALUTAKURSER pr. 25. marts 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 6.95.

Positionsliste pr. 25. marts 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Lisbon 28.3. — *Hans Mærsk* forv. afg. Huelva 23.3. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Halifax 28.3. — *Betty Mærsk* forv. ank. Ridham (London) 5.4. — *Lica Mærsk* forv. ank. Ridham (London) 6.4. — *Marit Mærsk* forv. ank. West Hartlepool 29.3. — *Robert Mærsk* forv. afg. Antwerpen 29.3. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 31.3. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Mackenzie 24.3. — *Else Mærsk* ank. Kobe 19.3. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Bahrain 25.3. — *Agnete Mærsk* afg. Bangkok 19.3. til Colombo. — *Mathilde Mærsk* afg. Bangkok 14.3. til Yokohama. — *Emilie Mærsk* forv. ank. London 24.3. — *Herta Mærsk* forv. afg. Djakarta 23.3. til Dungun. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 26.3. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Colombo 26.3. — *Arnold Mærsk* afg. Singapore 23.3. til Port Swettenham. — *Cornelius Mærsk* forv. afg. New York 25.3. — *Oluף Mærsk* afg. Yokohama 22.3. til Kobe. — *Leise Mærsk* forv. afg. New York 22.3. til Newport News. — *Sally Mærsk* afg. Keelung 23.3. — *Chastine Mærsk* pass. Panama 15.3. til Los Angeles. — *Gertrude Mærsk* forv. ank. Aden 25.3. — *Lexa Mærsk* afg. San Francisco 19.3. til Manila. — *Hulda Mærsk* afg. Yokohama 15.3. til San Francisco. — *Laura Mærsk* afg. San Francisco 18.3. til Manila. — *Grete Mærsk* forv. afg. New York 21.3. — *Trein Mærsk* afg. Keelung 21.3. til Kobe. — *Anna Mærsk* afg. New York 20.3. — *Peter Mærsk* ank. Mambaguind 21.3. — *Olga Mærsk* forv. ank. New York 24.3. — *Nicoline Mærsk* afg. Saigon 22.3. til Bangkok. — *Jeppesen Mærsk* forv. pass. Panama 25.3. — *Kate Mærsk* afg. Bergen 24.3. til Rotterdam. — *Bente Mærsk* afg. Teneriffe 5.3. til Umm Said. — *Aase Mærsk* afg. Recife 20.3. til Curacao. — *Rosa Mærsk* afg. Punta Cardon 17.3. til Buenos Aires. — *Nelly Mærsk* afg. Istanbul 22.3. til Curacao. — *Emma Mærsk* afg. Swansea 14.3. til Persiske Golf. — *Charlotte Mærsk* ank. Palermo 23.3., derefter Curacao. — *Brigit Mærsk* afg. Tripoli (Libanon) 23.3. til Le Havre. — *Inge Mærsk* afg. Dunkerque 21.3. til Palermo. — *Caroline Mærsk* afg. Aruba 17.3. til Lands End for ordre. — *Katrine Mærsk* afg. Port of Spain 20.3. til Dakar. — *Henning Mærsk* ank. Swansea 24.3., derefter Palermo. — *Marie*

Mærsk afg. Piræus 21.3. til Port Said. — *Eleonora Mærsk* afg. Port de Bouc 17.3. til Bahrain for ordre. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.3. til Dunkerque. — *Mette Mærsk* afg. Aruba 20.3. til Madras og Calcutta. — *Jane Mærsk* afg. Fawley 17.3. til Ras Tanura. — *Elisabeth Mærsk* afg. Fawley 22.3. til Bahrain for ordre. — *Ebba Mærsk* afg. Kuwait 22.3. til Antwerpen. — *Anglo Mærsk* afg. Aruba 18.3. til Shellhaven. — *Gerd Mærsk* afg. Rotterdam 22.3. til Tripoli (Libanon).

Basse & Co.

Krusaa forv. ank. Durazzo 27.3. — *Egaa* pass. Finisterre 24.3., til Bathurst. — *Susaa* forv. afg. Lisbon 25.3., til Bristol. — *Else Basse* ank. Rotterdam 23.3., derfra Italien. — *Paris* forv. ank. Torreveja 26.3. — *London* forv. afg. Hull 27.3., til Hamburg.

Danla

Cyrl ank. West Hartlepool 22.3. — *Danfjord* afg. Canton 18.3. — *Danholm* pass. Las Palmas 25.3. p. v. t. Buenos Aires. — *Tovetil* pass. Bodø 23.3. p. v. t. Stettin.

Danneborg

Aggersborg afg. La Guaira 18.3. til New York. — *Brattingsborg* afg. Rotterdam 23.3. til Curacao. — *Christiansborg* forv. ank. Suez 26.3. p. v. t. Landsend f. o. — *Eilensborg* forv. ank. Antwerpen 25.3. — *Flynderborg* afg. New Orleans 20.3. — *Frederiksborg* ank. Rotterdam 20.3., derefter England. — *Lilleborg* ank. Safi 22.3., derefter Bremen. — *Nordborg* forv. ank. Port Talbot 24.3. — *Skodsborg* ank. Bilbao 22.3., derefter Holland. — *Spigerborg* ank. West Hartlepool 14.3., derefter Rotterdam. — *Taarnborg* pass. Dover 24.3. til Immingham. — *Uranienborg* ank. Frederikshavn 20.3. for dok. — *Ørneborg* pos.: 24.3. 57.40 n. — 39.35 v. til Kbhvn.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Takoradi 26.3. — *Bornholm* ank. Lissabon 25.3., forv. afg. 28.3. — *Bretagne* forv. ank. Suez 28.3. p. v. t. Karachi. — *Grønland* pass. Aden 24.3. p. v. t. Port Said. — *Halland* afg. Libreville 25.3. til Freelown. — *Irania* Kiel, dok. — *Irland* afg. Port Arthur 21.3. til Marseille, forv. ank. 7.4. — *Normandiet* afg. Murmansk 23.3. til Stettin. — *Shetland* afg. Kuwait 25.3. til England via Suez. — *Slesvig* forv. ank. Yokohama 27.3.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Antwerpen for dokning 28.3. — *Esso København* forv. ank. Aruba 27.3. Derefter Nyborg og Aalborg. — *Esso Nyborg* afg. Nyborg 25.3. til Amuay.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Nantes 31.3. — *Concordia* forv. ank. Middlesbrough 30.3. — *Dania* forv. ank. Odense 28.3. — *Hafnia* forv. ank. Hull 28.3. — *Scandia* Aarhus, dok.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Gdansk 23.3. til Brest. — *Th. Adler Swanholm* ank. Gdynia 23.3. — *Wm. Th. Malling* afg. Gdynia 22.3. til Dublin.

D.F.D.S.

Argentina afg. New York 20.3. til Galveston/Houston o. v. — *Arizona* ank. Buenos Aires 7.3. — *Arkansas* afg. Malta 24.3. til Piræus, Alexandria, Beirut o. v. — *Bastholm* afg. Horsens 25.3. til Aalborg, Kbhvn., Antwerpen, Levanten. — *Birkholm* afg. Limassol 24.3. til Iskenderun, Izmir o. v. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 24.3. til U.S.A. — *Brasilien* ank. Piræus 23.3., derfra 25.3. til Eleusis, Nordafrika, Rotterdam o. v. — *Brynhild* ank. Aberdeen 19.3. — *Bygholm* afg. Lattakia 23.3. til Izmir, Istanbul, Eleusis. — *California* ank. Nr. Sundby 25.3., derfra til Aalborg/Finland. — *Colombia* ank. Hangö 23.3., derfra ca. 2.4. til Kbh.-Buenos Aires. — *Diana* ank. Kbh. 24.3., herfra 28.3. til Aarhus, Hull. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbh. forv. 27.28.3. — *Egholm* afg. Istanbul 24.3. til Eleusis, Oran, Rotterdam, Emden. — *Florida* afg. Halifax 21.3. til Oslo/Kbh. o. v. — *Halfdan* ank. Kbh. 24.3., afg. ca. 28.3. til Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Kbh. — *Harald* ank. Huelva 19.3., derfra til Sluiskil (Holland). — *Hebe* ank. Kbh. 24.3., herfra forv. 26.3. til Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Hindholm* afg. Kbh. 22.3. til London, Newport, Swansea, Liverpool. — *Hjortholm* ank. Kymassi 24.3., derfra forv. 25.3. til Piræus, Iraklion, Calamata, Sevilla o. v. — *Ivar* afg. Gdynia 24.3. til Rouen. — *Katholm* afg. Aarhus 24.3. til Randers, Aalborg. — *Knud* afg. Huelva 19.3. til Antwerpen. — *Knudshoved* afg. Kbh. ca. 25.3. til Dunkirk, Havre, Bordeaux o. v. — *Korsholm* afg. Esbjerg 25.3. til Kolding, Kbh. — *Lemnos* ventes til Kbh. 31.3.-1.4. — *Louisiana* afg. Buenos Aires 7.3. via Las Palmas til Kbh. o. v. — *Maine* afg. Antwerpen 24.3. til Dunkirk, Lissabon, Middelhavet. — *Melos* ank. Antwerpen 21.3., derfra 25.3. til Casablanca, Middelhavet. — *Nevada* afg. Las Palmas 23.3. til Aabenraa/Aarhus o. v. — *Oregon* ank. Santos 24.3., derfra forv. 26.3. til Rio de Janeiro/Recife-Danmark/Finland. — *Paraguay* afg. New York forv. 24.3. til Oslo/Kbh. — *Rhodos* ank. Casablanca 18.3., derfra forv. 26.3. til Tanger,

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner**

Nemours, Oran, Algier o. v. — *Saga* ank. Antwerpen 25.3. afg. ca. 26.3. til Hamburg, Kbh. — *Samos* ank. Genoa 22.3., derfra forv. 25.3. til Marseille, Barcelona, Tarragona, Valencia o. v. — *Svanholm* afg. Horsens 24.3. til Gdynia, St. Malo, Manchester, Kbh. — *Texas* afg. Algier 24.3. til Malta, Beirut, Lattakia o. v. — *Thyra* ank. forv. Leith 26.3., derefter Newcastle, Middlesbrough, Kbh. — *Tomsk* afg. Hamburg 24.3. til Antwerpen, Odense, Kbh. — *Trondhjem* ank. Kbh. 24.3., herfra 27.3. til Odense, Aalborg, Hull. — *Tula* ank. Aarhus 25.3., afg. ca. 26.3. til Aalborg, Kbh. — *Tunis* ank. Kbh. 23.3., herfra 26.3. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Uffe* afg. Manchester 25.3. til Antwerpen, Kbh., Aarhus, Aalborg. — *Uruguay* ank. Kbh. 23.3., herfra 25.3. til Aalborg/Landskrona/Kbh.-USA. — *Venezuela* ank. Buenos Aires 21.3. — *Virginia* afg. Montevideo 20.3. til Bahia-Bremen o. v.

Grønlandsdepartementet

Umanak pos. 24.3. kl. 08.00 59.37 n. 33.05 v. p. v. t. Ivigtut. — *Disko* pos. 24.3. kl. 08.00 57.56 n. 44.24 v. p. v. t. Kbhvn. — *Sværdfisken* pass. Lindesnes 24.3. kl. 04.30 p. v. t. Julianehåb. — *Kasket* ank. Julianehåb 22.3. — *Julius Thomsen* pos. 24.3. kl. 11.00 60.04 n. 30.44 v. p. v. t. Julianehåb.

Heimdal

Axel Carl afg. New Orleans 21.3. — *Hans P. Carl* ank. Coffs Harbour 18.3. — *Poul Carl* ank. Melbourne 20.3.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Antwerpen 26.3. til Huelva. — *Jens Toft* forv. afg. Liverpool 4.4. til Istanbul. — *Karen Toft* forv. ank. Rieme 27.3.

Kongssund

Kongshavn afg. Gdansk 20.3. til London via Kbhvn.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Rio de Janeiro 24.3. Derefter Santos. — *Argentinean Reefer* ventes afg. Buenos Aires 27.3. til Rio de Janeiro. — *Bella Dan* ventes til Philadelphia 26.3. Derefter New York. — *Egyptian Reefer* forv. afg. Santos 25.3. til Buenos Aires. — *Gerda Dan* afg. New York 21.3. til Chile. — *Indian Reefer* afg. Rotterdam 24.3. til Valparaiso. — *Jelva Dan* ventes afg. Sunderland 27.3. til Gefle via Kbhvn. — *Jutta Dan* forv. ank. Hull 25.3. Derefter Helsingfors. — *Kamma Dan* ventes til Valparaiso 27.3., sydg. — *Katja Dan* ank. Mäntyluoto 22.3. Derefter Themsen. — *Laila Dan* ank. Huelva 24.3. Derefter Danmark. — *Laura Dan* afg. Torrevieja 24.3. til Reykjavik. — *Leena Dan* ventes til Callao 30.3., sydg. — *Lilian Dan* ank. Ellesmere Port 24.3. Derefter Rotterdam. — *Linda Dan* forv. ank. Åbo 25.3. Derefter Kotka. — *Lotta Dan* ventes afg. Ålborg 27.3. til Kotka. — *Maria Dan* ventes afg. Mazagan 27.3. til Casablanca. — *Marna Dan* ventes afg. San Vicente 27.3., nordg. — *Nerma Dan* afg. Suezkanalen 24.3. p. v. t. England. — *Ninna Dan* ank. Kotka 21.3. Derefter Themsen. — *Paula Dan* ventes til Callao 30.3., nordg. — *Randa Dan* pass. Kielerkanalen 25.3. p. v. t. Themsen. — *Selma Dan* ventes til Bristol 26.3. Derefter Cardiff. — *Silja Dan* afg. Masnedø 24.3. til Mäntyluoto. — *Stina Dan* ventes afg. Kaskø 26.3. til Raumo. — *Tessa Dan* afg. New Orleans 21.3. til Chile. — *Ulla Dan* pass. Kap Finisterre 24.3. p. v. t. Port Lyautey. — *Vilma Dan* ventes til Baltimore 26.3. Derefter Philadelphia.

Motortramp

Stensby forv. afg. Britisk Columbia 31.3. til London. — *Tureby* ank. Bunbury 16.3. Derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. afg. London ca. 29.3. til Hampton Roads. Derefter Japan.

Myren

Asbjørn forv. ank. Antwerpen 5.4. — *Astrid* afg. Marokko 26.3. til Bremen. — *Birte* afg. Amsterdam 25.3. til Antwerpen, Casablanca. — *Chr. Sass* forv. afg. Oslo

28.3. til Trondheim, Bergen, Stavanger, U.S.A. — *Clara* forv. ank. Marokko 29.3., derefter Liverpool.

Norden

Norden afg. Newport News 23.3. til Japan via Panama. — *Nordfarer* afg. Adelaide 15.3. til Aden. — *Nordhval* ank. Sydney 22.3. — *Nordkap* ank. Melbourne 12.3. — *Nordkyn* ank. Cardiff 24.3. — *Nordpol* ank. Newport (Mon) 23.3. — *Nordvest* ank. Melbourne 13.3.

Orient

Astoria ank. Melbourne 20.3. — *Westralia* afg. Antwerpen 26.3. til Hull.

Progress

Valborg Nielsen ank. New Orleans 22.3. — *Elisabeth Nielsen* ank. Libreville 21.3. — *Marianne* ant. afg. Gdynia 25.3. — *Else Nielsen* afg. Maracaibo 19.3. — *Lily Nielsen* ank. Leixoes 23.3. — *Henry Tegner* afg. Tyne 22.3. — *Ellen Nielsen* afg. Spanien 21.3. — *Hugo Nielsen* ank. Valencia 24.3. — *Margrete* ant. ank. Södertälje 25.3. — *Karen* ank. Granton 24.3. — *Marx* ank. Tyne 21.3. — *Sophie* pass. Cuxhaven 24.3. — *Thyra* ank. Liverpool 24.3. — *Fylla* ant. ank. Antwerp 25.3. — *Polly* klasser i Svendborg.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng pass. Ushant 21.3. p. v. t. Hampton Roads. — *Lena Schmith* afg. Antwerpen 22.3. til Sauda.

Torm

Estrid Torm afg. Kbhvn. 22.3. — *Herdis Torm* afg. Tocopilla 10.3. — *Olga Torm* afg. Taltal 6.3. — *Gerd Torm* afg. Cabedello 13.3. — *Tekla Torm* afg. Montevideo 22.3. — *Agnete Torm* ank. Haifa 13.3. — *Kirsten Torm* ank. Santos 13.3. — *Gertrud Torm* afg. New York 13.3. — *Ragnhild Torm* afg. Cristobal 21.3. — *Helvig Torm* ank. New York 23.3. — *Thyra Torm* ank. London 23.3. — *Gyda Torm* ank. Ivigtut 22.3. — *Anne Torm* ank. La Rochelle 23.3. — *Hilde Torm* ank. Sunderland 20.3. — *Gudrun Torm* ank. Huelva 19.3. — *Alice Torm* ank. Svendborg 20.3. — *Gunhild Torm* afg. Hull 22.3.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Dunkerque 20.3. — *Otto Petersen* afg. 25.3. fra Zonguldak til Algier. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam pass. Hawaii 12.3. til Vancouver, Everett. — *Asia* pass. Messina 22.3. til Aden, Karachi. — *Bintang* ank. Bangkok 21.3., derefter Japan. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* afg. Genoa 22.3. til London, Rotterdam. — *Fionia* ank. Bangkok 22.3., derefter Singapore, Port Swettenham. — *India* afg. Nagasaki 22.3. til Hongkong, Manila. — *Java* ank. Fremantle 9.3., derefter Burnie, Bell Bay. — *Kambodia* afg. Colombo 24.3. til Aden, Port Said. — *Kina* ank. Haifa 22.3., derefter Beyrouth, Genoa. *Korea* ank. Bremen 24.3., derefter Hamburg, Kbh. — *Lalandia* ank. Kbhvn. 25.3., derefter Middlesbrough, Rotterdam. — *Magdala* ank. Nakskov 21.3., derefter Kbh., Hamburg. — *Malacca* ank. Melbourne 9.3., derefter Aden, Port Said. — *Malaya* ank. Kbhvn. 20.3., derefter Göteborg, Oslo. — *Manchuria* afg. Port Said 24.3. til Beyrouth, Genoa. — *Meonia* pass. Messina 25.3. til Port Said, Aden. — *Mombasa* pass. Flores 22.3. til Liverpool, Dublin. — *Mongolia* ank. Calcutta 21.3., derefter Chalna, Madras. — *Morelia* ank. Kobe 22.3., derefter Moji, Hongkong. — *Nikobar* afg. Vancouver 12.3. til Yokohama, Kobe. — *Panama* pass. Gavdo 24.3. til Port Said, Aden. — *Patagonia* afg. Hongkong 24.3. til Manila, Yokohama. — *Selandia* ank. Bangkok 6.3., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Serampore* ank. Cebu 23.3., derefter San Francisco, Los Angeles. — *Siam* afg. Kbhvn. 24.3. til Landsend f. o. — *Tranquebar* afg. Manila 24.3. til Cebu, Catanauan.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Mariusone»

Telefon Central 12057

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY

HYRE- & EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

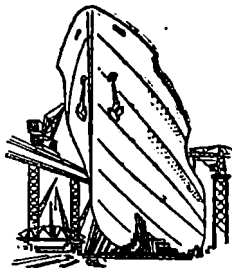


— siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

ALF JARL THURØE

ST. KONGENSGADE 40
KØBENHAVN

Telefon Central 4390

Telegr.-Adr.: ALFJARL

Alt til elektrisk

SKIBSINSTALLATION

○

RADIO

○

VÆRKTØJ

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

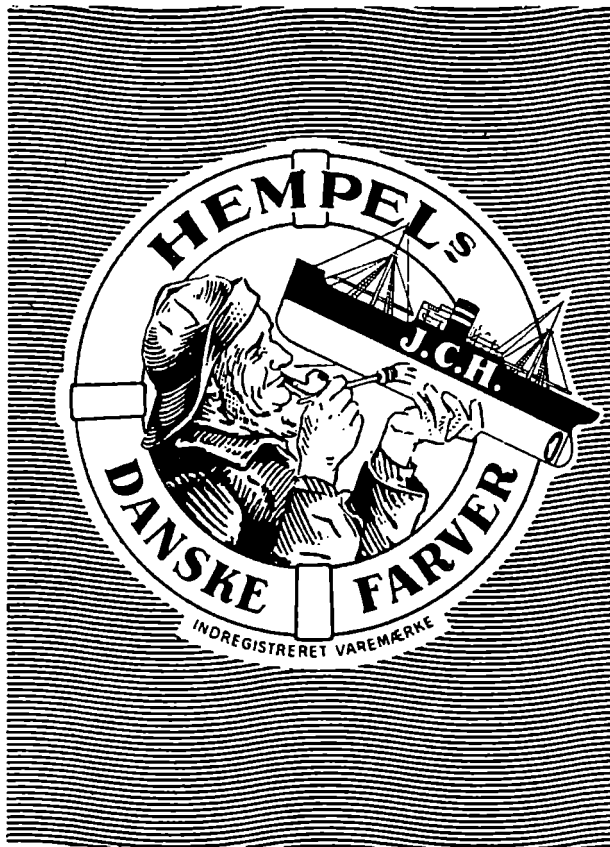
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
 Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
 Flydedok: Løftkapacitet 6800 ts.
 Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

GASOLIE DIESELolie

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 • KØBENHAVN K. • C.5021

De kan få dem overalt

PÅ HAVET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gaasværkshavnen 8,3 m. Ved Engbave Brygge 6,8 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pøse 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. Alle Afgifter undt, Knippelbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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

Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst, meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Lading. I Frihavnen beserges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vadmkomende Stovador-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde, Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Bormester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 6 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinen 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,8 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,6—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjtebønder og flere fyriliner. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodsvang. Lødepengge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbAd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodragtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Losning og lastning: Losning og lastning beserges af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 3 mobile bensin-elektriske køre-kraner med henholdsvis 8 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeporroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer på indtil 800 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Fritager ved toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet: 3,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 8 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 Lødsvang. Vand: Dampskibe u. 600 R.T. 12 Kr., over 600 — 20 Kr. Sjøskibe 20—30 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre inderhavn indtil 6,4 m. Havnepengge pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 øre, udg. 37,5 øre. Reducerede afgifter for sejlfartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og oliefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodstakster af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Losning og lading foretages af private efter faste takster. Kran løftende 60 tons. Moderne skibsværft: 2 tørdokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 3900 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m., ca. 1000 løb.m. bolværk til større skibe (5,5—7,5 m vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesammenslutnings normaltakster. Bugserdampere uforuden. Ingen lodsvang når lods ikke benyttes, iøvrigt moderat. 2 kraner til losning af homogene laster samt stykrodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt, flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalerbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskinkraft over 100 B.R.T. 15 øre for indenbys, 30 øre for udenbys. Under 100 B.R.T. 12 øre for indenbys, 24 øre for udenbys. Alle andre fartøjer 10 øre for indenbys, 20 øre for udenbys. Ingen lodsvang uden ved bugsering (se lodsv.). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetaktet 5,00 kr. Losnings- og lastningsomkostn. efter moderate takster. Dobb. jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibssmedie. Ophalerbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S**



**HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 14

FREDAG DEN 4. APRIL 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

SVEJSTE SKIBE

Lloyd's Register of Shipping, London, har udsendt følgende beretning om problemet: Svejste skibe:

Da der i adskillige svejste skibe er indtruffet skader ved skroget, har man i nogle kredse rejst tvivl om pålideligheden af svejsning anvendt ved skibskonstruktion. Anledningen er de uheld, som er indtruffet i hårdt vejr i løbet af vinteren, og særlig de to tilfælde, der næsten samtidig fandt sted i februar udfor Amerikas østkyst, hvor to amerikanske tankskibe brækkede. Det er ganske naturligt, at der spørges, om man kender grunden til sådanne uheld, og om der er fundet passende midler til at hindre gentagelser.

Af optegnelser fremgår det, at uheldene er indtruffet næsten udelukkende ved svejste standardskibe, af hvilke der blev bygget mange hundrede under krigen, særlig i U.S.A. Denne umådelige produktionsbedrift blev kun muliggjort ved den gennemførte anvendelse af svejsning, som omgående blev indført. At det var berettiget at bruge disse metoder, har resultatet bekræftet, idet skibene på beundringsværdig måde har løst de opgaver, for hvilke de blev bygget, og de har været af afgørende betydning for, at slaget om Atlanten kunne vindes. Fejl i nogle få skibe må ses i forhold til det meget store antal, der blev leveret; ialt omkring 2600 »Liberty« skibe og 530 tankbåde af den type, med hvilke ulykkerne i februar indtraf.

De første brud af alvorligere natur indtraf i 1943 og henledte meget stærkt opmærksomheden på, at der ved svejste skibskonstruktioner kunne være problemer, som ikke var forudset, og et særligt udvalg, der blev nedsat i U.S.A. i samme anledning, påbegyndte omgående en nøje undersøgelse.

Skønt svejsning på dette tidspunkt blev anvendt i langt mindre udstrækning i britisk skibsbygning indså man straks den betydning, der måtte tillægges disse uheld, og i juni 1943 blev »The Admiralty Ship Welding Committee« nedsat med Sir Amos Ayre som formand. Begge institutioner har udført et stort forskningsarbejde og har i det hele taget vedligeholdt nær forbindelse med udveksling af oplysninger. Lloyd's Register har med stor iver taget del i disse og andre undersøgelser af lignende natur.

Et nærmere studium af de tidlige havarier afslørede fejl i detail-konstruktionen, og der blev omgående taget skridt til afhjælpning, både ved de standardskibe, der var under bygning, og ved andre lignende, der var i drift. Man indførte forandringer, der tilstræbte at bortfjerne kærsvirkninger, som var tilbøjelige til at fremme revnedannelse, og i mange tilfælde indførtes nittede langskibs forbindelser. Autoritative amerikanske statistikker angiver, at disse forholdsregler har vist sig effektive og stærkt har mindsket antallet af tilfælde, hvor det drejer sig om alvorlige brud.

Efterkrigstidens tilbagevenden til individuel konstruktion i modsætning til standard konstruktion er

i mange lande blevet markeret ved en omfattende reorganisering af værfternes anlæg og udstyr for på den mest effektive måde at nyttiggøre svejsningens udvikling. Den overgang fra nitning til svejsning, der har fundet sted, — naturligvis i forskellig grad afhængig af lokale og nationale forhold — viser, at der næres tiltro til svejste konstruktioner.

Siden krigen har Lloyd's Register tilset bygningen af mange hundrede overvejende svejste skibe, hvor resultaterne af tidligere erfaringer og af det udførte forskningsarbejde er nyttiggjort, og disse skibe har i drift vist sig fuldt tilfredsstillende.

De gældende regler for tankskibe er affattede for svejst udførelse, der nu er almindelig anerkendt praksis for sådanne. I lastskibe bliver langskibs spanter og forhindelser ved bund- og styrkedæk anvendt i stigende grad, og dette system anbefales, fordi det øger konstruktionens styrke. Sikkerhed mod tendens til revnedannelse opnås ved at undgå bratte overgange og kærsvirkninger, og kvaliteten af og kontrollen med arbejdet overvåges nøje, ikke alene under selve svejseprocessen, men på alle stadier af fabrikation og tilpasning. Disse krav fremhæves udtrykkeligt i de gældende regler og er også blevet videre udbredt i særligt udformede, praktiske anvisninger, hvis anvendelse er genstand for skibsbyggeres og inspektørers stadige opmærksomhed.

Det stålmateriale, der var anvendt til nogle af de krigsbyggede skibe, der havde havarier, var egnet til nittede konstruktioner, men ved senere undersøgelser fandt man, at det var tilbøjeligt til brud på grund af skørhed, når det blev påvirket ved en kærsvirkning og navnlig ved lave temperaturer. Der er i reglerne indført sådanne nye krav om kvalitet og afprøvning, at anvendelse af materiale af den art udelukkes, og yderligere forholdsregler er angivet gældende for de sværere plader, der ofte kræves, navnlig i tankskibe.

En analyse af selskabets optegnelser om forholdene i drift understreger den betydning, som en rigtig fordeling af last og ballast har for at mindske de langskibs påvirkninger på skroget, særlig i hårdt vejr. Vejledning på dette område er, når det drejer sig om søgørende tankskibe klasset i Lloyd's Register, tilstillet alle rederier, og på deres anmodning er der blevet og bliver stadig udarbejdet anvisninger for den mest hensigtsmæssige nedlastning af mange skibstyper.

»The Admiralty Ship Welding Committee« har som et resultat af sine undersøgelser angivet, at »anvendelsen af svejsning til bygning af skibe er blevet fuldstændig retfærdiggjort. Med en sund konstruktion, godt arbejde og sejgt stål er pålideligheden af svejste skibe hævet over enhver tvivl.« Lloyd's Register deler fuldstændig dette synspunkt. Under behørig hensyntagen til konstruktion, arbejds kvalitet og materiale, i forbindelse med stadig årvågenhed, imødeser selskabet tillidsfuldt yderligere fremskridt ved anvendelse af svejsning.

Det er værd at bemærke, at hidtil er der ikke indtruffet alvorlige havarier af ovennævnte art med svejste skibe bygget efter 1945.

40 ÅRS JUBILÆUM

Tirsdag d. 1. april kunne direktør *Oscar Thielsen* fejre 40-års jubilæum i Københavns frihavn og blev selvsagt i den anledning hædret og hyldet af alle de mange, der i det lange spænd af år har lært ham at kende som privatmand eller i embeds medfør.

Direktør Thielsen er født d. 24. august 1887 som søn af frihavnsdirektør E. Thielsen og kom d. 1. april 1912 som ung juridisk kandidat til frihavnen som sekretær. I 1928 kom udnævnelsen til underdirektør og fire år senere, i 1932, til administrerende direktør. Det har ikke været nogen let opgave, direktør Thielsen har fået at løse i de tyve år, han nu har været chef for frihavnen, men når opgaven trods de mange svære år er blevet løst, er æren derfor først og fremmest hans.

M.S. »KONGEDYBET«

Den 26. marts afleverede B. & W. m.s. *Kongedybet* til A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866.

Det er det 12. skib, selskabet får bygget hos Burmesiter & Wain. Dets nærmeste forgængere er *Hammershus*, bygget 1936, og *Rotna*, bygget 1940. Begge disse skibe vil fremtidig sammen med *Kongedybet* betjene ruten mellem København og Rønne, idet *Frem* agtes solgt.

Skibet hører til Bureau Veritas' højeste klasse med følgende hoveddata: Største længde 292' 0", længde mellem p.p. 269' 0", bredde 43' 6", sidehøjde til hoveddæk 16' 11", sidehøjde til awningdæk 24' 6", lastet middel-dybgang ca. 14' 4½", bruttotonnage 2313,8 tons, kontinuerlig fart 15½ knob.

Skibet, der således er ca. 475 br.t. større end *Rotna*, har 5 dæk. På de nederste dæk findes midtskibs kamrene til 1. kl. passagerer og agter salonerne til fællesklassen. På promenadedækket midtskibs er placeret saloner for 1. kl. passagerer og på bådedækket kamre og opholdsrum for kaptajnen samt dæks- og maskinofficererne. Iøvrigt afviger skibets udseende en del fra *Rotnas* navnlig derved, at dækskabet på dækket, hvortil landgangen fører, er lagt helt ud i borde, hvorved vejrdækket mellem dækskabet og skibslønningen bortfalder; der vindes derved betydelig plads til passagerkamre. Landgangen, der fører op til dette dæk, går gennem en landgangsport i skibssiden, gennem hvilken man først kommer ind på et mindre lukket dæk og derfra ind i en stor hall med en bred midtertrappe, der fører til alle skibets dæk.

Overbygningen er i udstrakt grad udført af aluminium.

Kongedybet har på 1. kl. ialt 118 kamre med 259 køjer, hvoraf 26 i etmandskamre (*Rotna* 104 kamre med 231 køjer, hvoraf 16 i etmandskamre).

Passagerkamrene er alle tapetseret med hvid plasticbeklædning. Alle døre i passagerkamre er udført med en fyldning anbragt i gummiramme. Denne fyldning kan sparkes eller trykkes ud, hvorved der fremkommer en åbning, stor nok til at lade en person passere. Hele passagerupteringen er mekanisk ventileret i forbindelse med opvarmningssystemet.

Der er i *Kongedybet* taget særlig sigte på i sommersæsonen at kunne befordre ca. 1500 passagerer på dækket såvel i nat- som i dagsejlads, hvorfor skibet foruden brede promenadedæk langs salonhuse er forsynet med 3 delvis overdækkede verandaer med store vinduer i siderne.

Som en særlig sikkerhedsforanstaltning for passagererne er skibet forsynet med et elektrisk, automatiskvirkende brandalarmsystem, som ved lys- og klokkesignal på kommandobroen og andre steder i skibet straks angiver, hvis temperaturen i et af ski-

bets 284 rum stiger over en vis grad. Desuden findes der på broen en særlig røgdetektor, som markerer den mindste røgudvikling i lastrummene.

Redningsudstyret i skibet er også søgt forbedret, blandt andet ved at to af redningsbådene er motorbåde.

Som tekniske hjælpemidler for navigationen findes radar, gyrokompas, radiopejler og ekkolod. Desuden er der telefonisender og -modtager.

Lastrummene er specielt indrettet med henblik på befording af stykgods på lossebakker og containers og på, at disse kan placeres hurtigt og let i rummene ved hjælp af små elektriske trucks. Til betjening af godset findes iøvrigt 4 elektriske dækskraner, nemlig 2 stk. 3 tons og 2 stk. 4 tons kraner.

Hovedmaskinen er en B&W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, 2-takts, 7-cylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameteren 500 mm, slaglængde 1100 mm, i stand til at udvikle 3400 i.h.k. svarende til 2700 c.h.k. ved 155 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemaskineriet består af 3 stk. 4-cyl. B&W 4-takts hjælpemotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 160 kW ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut.

M.S. »OLUF SVEN«

Rederiet *Oluf Svendsens Eff.* overtog d. 26. marts m.s. *Oluf Sven* fra Gideons værft i Groningen, Holland. Skibet, der bygges med hjælp af Marshallmidler, er konstrueret af ingeniør *Axel Svendsen* og måler 499 bruttoregistertons.

Med sine 499 bruttotons skal *Oluf Sven* laste ca. 925 tons d.w. Lastekapaciteten er beregnet til 63.000 cbf. grain (60.000 cbf. bales), og den 1000 h.k. Crossley dieselmotor skal give skibet 12 knobs fart på last. De to lasteluger betjenes foruden af fire almindelige bomme af en 10 tons sværbom.

Oluf Sven føres af kaptajn *John Ertmann*, og maskinmester *A. Philipsen* er maskinchef om bord.

M.S. »CHASTINE MÆRSK«

Skibsreder *A. P. Møller* har solgt m.s. *Chastine Mærsk*, 9030 tons d.w., bygget 1945 på Odense Staalskibsværft, til det belgiske rederi *Armement Deppe*, Antwerpen. Skibet, der under belgisk flag vil få navnet *Bruges*, skal afleveres til august.

BRANDSIKRING AF SKIBE

Aktieselskabet *Dansk Automatisk Brandalarm*, der gennem adskillige år har installeret automatiske brandalarmanlæg i ejendomme i land, har i disse dage installeret det første komplette automatiske brandalarmanlæg om bord i et skib, B-P Kompagniets 291 tons d.w. tankbåd *Abadan*. Ved konstruktionen af dette nye anlæg er det lykkedes D.A.B. A/S at overvinde de ulemper, der tidligere har klæbet ved anvendelsen af automatiske brandalarmer om bord i skibe, og som viste sig ved, at skibets vibrationer enten satte brandmelderne ud af funktion eller fik dem til at give falsk alarm, ligesom alarmeringstiden var for lang under hensyntagen til de særlige faremomenter om bord i et skib. I det nye anlæg er detektorernes »ædlere« dele nedsænket i et hylster fyldt med olie, som dels sikrer dem mod vibrationerne og dels imod rustangreb. Det nye patenterede, danske system har i nogen tid været gennemprøvet, bl. a. på m.s. *Kronprins Olav*.

Selve anlægget består forøvrigt af 15 detektorer, der ved almindelige blykabler er forbundet med et centralskab med en alarmklokke. På skabet kan man straks se, hvilken detektor der har alarmeret, så man med det samme kan gå i gang med at bekæmpe bran-

den. Ved en prøve om bord på m.s. *Abadan* viste alarmeringstiden sig kun at være 26 sekunder.

Det skal dog bemærkes, at det nye system ikke overflødig gør de om bord i skibene hidtil anvendte røgdetektorer, idet de nye brandmeldere ikke egner sig til anvendelse i lastrum, men fortrinsvis i saloner, kamre, maskinrum o. lign.

Det danske patent har allerede vakt betydelig opmærksomhed, bl. a. i Norge, Sverige og England.

KIELER-KANALEN

Skibsmæglerfirmaet *Sartori & Berger*, Kiel, meddeler, at afgifterne for besejlingen af Kielerkanalen vil blive beregnet efter nye tariffer fra og med d. 16. april d. å. at regne. Den nugældende tarif daterer sig så langt tilbage som til 1924 omend med visse ændringer, og de stærke stigninger i kanalens driftsudgifter har nu nødvendiggjort en revision af tarifferne. De nye bestemmelser adskiller sig fra de gamle bl. a. derved, at afgifterne for fremtiden vil blive beregnet på basis af skibenes bruttotonnage og ikke som hidtil efter deres nettotonnage, og lodspenogene for Elben, der hidtil har været inkluderet helt i kanalaftgifterne, vil for fremtiden kun blive inkluderet med 30 pct. for skibe op til 1000 br.t. Skibene vil forøvrigt afgiftsmæssigt blive inddelt i 11 grupper efter tonnagen. For skibe tilhørende gruppe I — fra 50—250 br. tons — er hverken betaling for lods eller kanalrørgænger inkluderet i afgiften, for skibe tilhørende grupperne II—VII — fra 250—2500 br. tons — er lodspenge men ikke betaling for eventuel kanalrørgænger inkluderet i afgiften, medens både lodspenge og betaling for kanalrørgænger er inkluderet i afgiften for skibe tilhørende grupperne VIII—XI, skibe over 2500 br. tons. De nye tariffer vil betyde en væsentlig forhøjelse af kanalaftgifterne, der dog ikke vil modsvare den almindelige prisstigning siden 1933.

DANNEBROG

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Dannebrog har fornylig afholdt generalforsamling. Dampskibsselskabet giver, som tidligere omtalt, 25 pct. i udbytte, hvad der svarer til 3,71 pct. af egenkapitalen. Den korresponderende reder, skibsreder *Chr. Harhoff* aflagde beretning, hvori det bl. a. hedder:

Rederiets beretning for året 1950 sluttede med udtalelse om, at udsigterne for 1951 syntes lovende, og denne forventning er ikke blevet gjort til skamme, idet fragtmarkedet stort set — med nogen forbigående afsvækkelse i sommermånederne — har ligget fast, med fragtstigninger, der har givet pæne overskud på rejserne, selvom driftsomkostningerne — ikke mindst til bunkerolie og bunkerul — har vist en fortsat stigning.

Selskabet disponerede ved årets begyndelse over 13 skibe, af hvilke de fire hovedsagelig har været beskæftiget i nordamerikansk fart for amerikanske tidsbefragtere. De øvrige skibe har sejlet i fart på Afrika og Europa, men på grund af mangel på kulaster fra Storbritannien kun med ganske enkelte anløb af danske havne. Bruttoindsejlingen mellem fremmede havne beløber sig til ca. 95 pct. af den samlede indsejling.

M.s. *Dansborg* blev afleveret til de nye ejere i marts 1951.

Det ved Lindholmens Varv, Göteborg, kontraherede 16.300 tons motortankskib *Christiansborg* blev med nogen forsinkelse overtaget af selskabet den 3. oktober 1951 og gik straks i fart for norske tidsbefragtere.

Som ifjor omtalt har selskabet ved Sølvesborgs Varvs- og Rederiaktiebolag et 3700 tons skibsskrog under bygning, men afleveringen heraf bliver meget forsinket på grund af materialevanskeligheder.

Endvidere er der i januar i år afsluttet kontrakt med belgisk værft om bygning af et ca. 19.000 tons motortankskib med forventet aflevering ultimo 1954.

Selskabets skibe har gennemgående sejlet heldigt uden større havarier. Den samlede flådes ophold på grund af reparation andrager 183 dage.

Medens der er al mulig grund til at glæde sig over ekspeditionsforholdene i nordeuropæiske og skandinaviske havne, er der lande, hvor ekspeditionerne er under al kritik. Det er derfor tilfredsstillende at vide, at man fra The Organisation for European Economic Co-operation (OEEC) med støtte af International Chamber of Shipping har rejst spørgsmålet om forbedring heraf.

Hvorledes udsigterne for 1952 fragtmæssigt vil stille sig, kan vanskeligt bedømmes, så længe de økonomiske forhold ikke frit får lov at udfolde sig, men dirigeres af statsindgreb overalt i verden. Medens fragtniveauet ved årsskiftet lå ganske fast, er der i dette års første måneder indtrådt en væsentlig afsvækkelse i tonnageefterspørgslen, bortset fra tankmarkedet, der stadig ligger fast.

Alle valg var genvalg.

HEIMDAL — 20 PCT.

På et den 19. marts afholdt bestyrelsesmøde i A/S Dampskibsselskabet »Heimdal« oplystes det, at selskabets nettooverskud for 1951 efter fradrag af renter, skatter, administrationsudgifter m. m. udgjorde 833.834 kr., hvortil kommer overførsel fra 1950 88.684 kr.

Bestyrelsen foreslog at udbetale et udbytte for 1951 på 20 pct. med ialt 200.000 kr. — et forslag, der blev vedtaget på den d. 29. marts afholdte generalforsamling. På generalforsamlingen henviste skibsreder *Jørgen Carl* forøvrigt til beretningen, hvori det bl. a. hedder, at ved årets begyndelse var selskabets flåde anbragt i oversøiske timecharters, som for s.s. *Axel Carls* vedkommende løb uforandret hele året ud, medens certepartierne for s.s. *Hans P. Carl*, s.s. *Poul Carl* og s.s. *Martin Carl* udløb henholdsvis i marts, juni og november, så at disse skibe nåede at udnytte det daværende fragtniveau.

Det er svært at udtale sig om udsigterne for indværende år, udtaler beretningen videre. På mange markeder har der været en almindelig svækkelse, mens andre endnu ikke har vist nogen sikker tendens. To af selskabets skibe har timecharterkontrakter for en tid fremover til vellønnende rater. Imidlertid må man regne med fortsat stigende udgifter og andre vanskeligheder, blandt hvilke den vigtigste er mangelen på fuelolie.

Ved havarier og reparationer m. m. er der i 1951 kun mistet 35 driftsdage ialt, heri indbefattet s.s. *Martin Carls* 1. survey nr. 1. Retssagen mod den sydafrikanske regering om erstatningerne for s.s. *Kalø* trækker stadig i langdrag, men det synes nu, som om der er en chance for at få afsluttet sagen i år.

Beretningen oplyser, at s.s. *Martin Carl* udførte en meget heldig rejse fra Canada til Rotterdam i november 1951 og var på vej tilbage til Canada for en lignende rejse, da skibet juleaften grundstødte på New Foundland, ca. 3 sømil vest for Cape Race. Der gik ingen menneskeliv tabt, men i løbet af en uge var skibet slået helt i stykker, og da der ikke var nogen mulighed for bjergning, blev det kondemneret d. 31. december.

I denne forbindelse oplyste skibsreder *Carl*, at rederiet har set sig om efter erstatningstonnage. Der vil dog under hensyntagen til den lange leveringstid ikke blive tale om en nybygning, men man har koncentreret sig om købet af secondhand tonnage, ikke over 3—4 år gammel. Endnu er der dog ikke truffet nogen afgørelse om køb.

SVITZER

Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise afholdt ordinær generalforsamling forleden dag. Direktør, orlogskaptajn *Hector Kjær*, aflagde beretning og regnskab. I beretningen hedder det bl. a., at der i 1951 i de hjemlige farvande bjergedes 14 strandede damp- og motorskibe og 50 mindre fartøjer imod henholdsvis 12 og 37 i 1950. 6 skibe blev indberget med havari fra søen (imod 12), og antallet af forgæves ture var 38 imod 41.

I Middelhavet har entreprisen i forbindelse med sine udenlandske medarbejdere bjerget seks strandede skibe og indberget fire skibe med havari fra søen (imod henholdsvis syv og seks i 1950) samt foretaget 28 forgæves ture imod 21. I Rødehavet har *Protector* bjerget to større skibe mod eet i 1950. Derimod er der ikke foretaget indbjergninger med havari fra søen, hvoraf der i 1950 blev foretaget fire. I Grønland har Svitzer i forbindelse med sine norske medarbejdere foretaget fire indbjergninger med havari fra søen samt fire bjergningsarbejder.

I løbet af foråret 1951 udskiftedes bjergningsdamperen *Bien's* dampmaskine med en 500 HK Ruston dieselmotor, og skibet blev derefter stationeret i Helsingør. Derimod er færdiggørelsen af den i sidste års beretning omtalte dieselelektrisk drevne 640 HK bjergningsbåd *Skuld* blevet forsinket. Den skulle have været indsat i driften i efteråret, men bliver først klar i denne måned.

Beretningen oplyser endvidere, at beskæftigelsen i hjemlige farvande og på Middelhavet har været ret god i den forløbne del af indeværende år, hvorimod *Protector*, der er stationeret i Aden, hidtil ikke har været beskæftiget.

Decharge for regnskabet og godkendelse af beretningen og overskudets fordeling blev meddelt uden afstemning, og alle valg var genvalg.

DANSK-NORSK — 10 pct.

Fra Det Dansk-Norske Dampskibsselskab foreligger nu den foreløbige regnskabsmeddelelse for 1951. Det fremgår heraf, at selskabets driftsoverskud beløber sig til 781.166 kr. Efter fradrag af administrationsudgifter, omkostninger, tab ved havarier, klassifikationsudgifter samt skatter, ialt 493.257 kr., bliver netto-overskudet 287.909 kr. Tillagt overførselen fra forrige år 28.002 kr., bliver der til disposition 315.911 kr., som bestyrelsen foreslår fordelt således:

Henlæggelse til afskrivningsfond 82.089 kr., 10 pct. udbytte til aktionæerne 60.000 kr., tantième til bestyrelsen 16.000 kr., henlæggelse til ekstra reservefond 100.000 kr. og overførsel til næste år 57.822 kr.

PROGRESS — 25 PCT.

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« meddeler, at skibenes driftsoverskud for 1951 har udgjort 11.233.458 kr., hvortil kommer indvundne renter 346.669 kr., som i forbindelse med overførslen fra forrige år, 651.029 kr., giver en samlet indtægt af 12.231.156 kr.

Efter fradrag af kaplak til kaptajnerne samt administrationsomkostninger etc., ialt 2.225.491 kr., er til disposition 10.005.665 kr., hvilket beløb bestyrelsen foreslår generalforsamlingen anvendt således:

25 pct. udbytte til aktionæerne 1.631.250 kr., ekstraordinær afskrivning på nybygninger 5.426.322 kr., henlæggelse til kursreguleringsfond 700.000 kr., henlæggelse til skatter 1.400.000 kr. og overførsel til næste år 848.093 kr.

Samtidig oplyser bestyrelsen, at man har gjort brug af den ved generalforsamlingen sidste forår vedtagne beslutning om nedsættelse af aktiekapitalen, hvilket er sket ved annullering af selskabets beholdning af egne aktier, 725.000 kr., hvorefter aktiekapitalen nu udgør 6.525.000 kroner.

MYREN — 25 PCT.

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« meddeler, at driftsoverskudet for året 1951 udgør 7.357.928 kr., hvortil kommer overførsel fra forrige år, 395.314 kr., samt renter 742.510 kr., ialt 8.495.752 kr.

Efter fradrag af tab ved havarier og administrationsudgifter fremkommer et beløb til disposition på 7.578.454 kr.

Bestyrelsen foreslår dette beløb fordelt som følger: Henlæggelse til dispositionsfond 600.000 kr., til klassifikationsfond 1.482.995 kr., til nyanskaffelseskonto 3.000.000 kr. og til konto for skatter 1.000.000 kr. samt at udbetale i udbytte 25 pct. med 1.000.000 kr.

Efter udredelse af tantième til de kommitterede fremkommer der en saldo på 429.458 kr., som overføres til 1952.

NORDEN — 20 PCT.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Norden« Aktieselskab, meddeler, at selskabets regnskab for året 1951 udviser en overførsel fra forrige år af 224.778 kr., renteindtægt m. m. 988.445 kr. og bruttoindtægt for samtlige skibe 19.605.383 kr., hvorfra trækkes udgifter for samtlige skibe 7.439.439 kr., hvorefter restbeløbet bliver 13.379.167 kr. Administrationsomkostninger udgør 823.816 kr., afskrivning på skibene 890.136 kr., ekstraordinær afskrivning på skibene 2.495.875 kr., ekstraordinær afskrivning på nybygningskontrakt 1.916.667 kr., 1. halvdel af skibsfartens ydelse til staten 260.018 kr., tantième til de kommitterede 29.740 kr. Restbeløbet, 6.962.916 kr., foreslås fordelt således:

20 pct. udbytte 1.520.000 kr., henlæggelse til udbyttereguleringsfond 380.000 kr., henlæggelse til pensionsfond 244.431 kr., henlæggelse til kursreguleringsfond 1.336.952 kr., henlæggelse til konto for klassifikationer og tab ved havarier 1.300.000 kr., henlæggelse til konto for skat 1.900.000 kr. og overførsel til næste år 281.522 kr.

DANSK-FRANSK — 25 PCT.

Bestyrelsen for Akts. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab meddeler, at driftsoverskudet for 1951 andrager 13.531.446 kr., hvortil kommer renter 462.576 kr. og diverse indtægter og agio 86.042 kr.

Efter henlæggelse til konto for skatter 1.200.000 kr., ordinær afskrivning på skibene 988.550 kr. samt administration, omkostninger og kontingenter m. m., derunder tantième til direktion og personale, ialt 662.645 kr., fremkommer der et nettooverskud på 11.228.870 kr., som tillagt overførsel fra forrige år, 472.966 kr., giver til disposition 11.701.836 kr., der foreslås fordelt med 25 pct. udbytte til aktionæerne, 1.500.000 kr., og ekstraordinær afskrivning på kontraherede og leverede nybygninger 9.700.000 kr., medens restbeløbet efter fradrag af bestyrelsens tantième, 60.000 kr., overføres i ny regning med 441.836 kr.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibssalg

M.s. *Malene Scan* (ex s.s. *Edith*) er af Rederiaktieselskabet Scan-Ship solgt til Sverige. Skibet, der er bygget i England i 1899 og måler 242 brutto-registertons, blev indkøbt til Danmark i 1947 og ombygget til motorskib.

Aktieselskabsregisteret

»Dampskibsselskabet »Draco« A/S« af København. Encprokura er meddelt: Niels-Jørgen Pii.

Finsk søsætning for F.Å.A.

Crichton-Vulcan-varvet i Åbo har fornylig søsat et 7800 tons d.w. motorskib, *Equator*, til Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors. Det er det største skib, som indtil nu er bygget i Finland. Skibet, der vil få en fart af 16 knob, skal indsættes i trafikken på Sydamerika.

UGENS FRAGTBERETNING

Tendensen på fragtmarkederne er stadig vigende, og der er ikke tegn til, at dette forhold vil ændre sig i den nærmeste fremtid.

I transatlantisk fart er der sluttet yderligere tonnage til Antwerpen eller Rotterdam til \$7.50 med option af Hamburg eller Bremen til \$7.75, på sterling basis er betalt 61/3d. til Rotterdam alene. Hampton Roads/Nordfrankrig sluttedes til \$9.15 og Hampton Roads til Bilbao betaltes med \$10.10. Korn fra Northern Range til Antwerpen eller Rotterdam betaltes med \$8 med fri losning, option indtil halv last byg til \$8.25. Tungt korn fra Northern Range til Nordfrankrig sluttedes til \$11.60, Northern Range/Triest fik tonnage til \$10 med fri losning, og korn Albany/New York til Vestitalien sluttedes til \$9.37. Fra St. Lawrence til UK. betaltes rater helt ned til 13/- pr. qr. for juli lastning, 13/6d. for maj og 13/9d. for april/maj. Raterne for props fra Canada til UK. var uforandrede omkring 275/- à 280/- pr. favn afhængig af positionen. Af anden forretning fra Northern Range kan nævnes kul til Japan til rater mellem \$14 og \$15.25 og kul fra Northern Range til Buenos Aires til 118/9d.

Sukkerraterne fra Vestindien var også vigende. *Ministry of Food* sluttede parcel på 5/6000 ts. fra Cuba til UK. til 97/6d. med option af San Domingo lastning til 90/-, og sidste melding fra London går ud på, at private befragtere nu indikerer samme rate men med taxes for rederiets regning. Sukker Cuba/Antwerpen sluttedes til \$14.75, og for en 9500 tonner betaltes \$18.25 til Grækenland.

Fra Golfen sluttedes props til Antwerpen til \$90.000 lumpsum fio. for liberty størrelse, sulphur fra Galveston til UK. betaltes med 80/-, korn til Triest sluttede 9000 tonner til \$14, og 2 både sluttedes med ris fra Golfen til Colombo til henholdsvis 160/- for april/maj og 155/- for maj/juni.

River Plate markedet er praktisk talt livløst. En mellemstor båd meldes sluttet fra Buenos Aires og Montevideo til Antwerpen/Hamburg Range til 72/6d. basis 70 cbft. med forskellige losseoptioner, bl. a. til Danmark til 87/6d. Malm fra Brasilien til Baltimore sluttedes til \$5.15.

Fra Nordpacific blev betalt 105/- for korn til UK. med option af Antwerpen/Hamburg Range til 102/-, lumber og stykgods til UK. sluttedes til 110/- pr. ton d.w. cargo fio. for juli, hvilket var en nedgang i ugens løb på 5/-. Lumber og stykgods fra British Columbia til Northern Range sluttedes til \$117.000 lumpsum fio. for liberty båd, og en 10.000 tonner fik \$215.000 lumpsum fio. for stykgods fra Nordpacific til den persiske bugt.

Der meldes ikke om nogle afslutninger i den forløbne uge fra Nordkina. Fra Philippinerne sluttedes sukker til Northern Range til \$14 fio., og flere både sluttedes for malm fra Masinloc til Northern Range til rater mellem \$11 og \$12 fio. Endvidere sluttedes dansk 6000 ts. motorskib for copra fra Philippinerne til 2 havne Venezuela til £60.000 på berth terms. Malm fra Dungun til Japan tog igen adskillige skibe til den uændrede rate af 51/6d. fio., kul fra Calcutta til Hongkong sluttedes til 90/-, til Singapore til 75/- og til Colombo til 70/-.

Efterspørgslen fra Australien er stærkt begrænset. Sidste slutning var en 10.000 tonner fra Vest/Sydaustralien eller Victoria til UK. til 97/6d. for hvede og/eller mel i sække, option byg i sække til 100/-. Tidligere på ugen blev der sluttet til 100/- for bulkhvede ex-silo, option bulkhvede ex-bags til 105/-.

Fra Sydafrika har der ikke været kulafslutninger. En 8000 tonner sluttedes for malm fra Beira til Northern Range til den lidt højere rate af \$16. En 6800 tonner sluttedes for fosfat fra Rødehavet til Finland til 60/-.

Fra Sortehavet er sluttet yderligere tonnage for korn til Ægypten. Raten for disse forretninger er nu nede i 39/- fio. Korn fra Sortehavet til UK. sluttedes til 70/- med option Antwerpen/Hamburg Range til 67/6d. Af hjemgående forretninger fra Middelhavet kan nævnes: Malm Bona/ECUK. til 43/-, fosfat Sfax/Avonmouth 43/-, malm fra Almeria til UK. 44/-, fosfat Casablanca/ECUK. 37/6d. og malm fra Oran til Rotterdam til 40/-.

På vore hjemlige markeder er forholdene uden større ændringer. For april lastning er sluttet 3000 tonner for kul fra ECUK. til gode danske havne til rater omkring 17/6d., og for koks er betalt omkring 28/- for større skibe. Trælastmarkederne fra Østersøen viser endnu kun ringe interesse for tonnage for den kommende sæson, og det synes, som om der vil finde en meget betydelig nedskæring sted i den engelske import af skåret træ fra Finland og Sverige. Af afslutninger kan nævnes: 700 favne props fra Wasklot til ECUK. til 145/- pr. favn, 700 favne props Mäntyluo to til Bristolkanalen til 155/- pr. favn. Malm fra Oxelösund til ECUK. sluttedes til 27/6d.

På timechartermarkedet er befragterne ret tilbageholdende i deres dispositioner. Et 8000 ts. motorskib, ca. 12½ mil på ca. 12 ts. olie, sluttedes for en Østafrikarundtur til 33/9d. I Vestindiafarten er der ret god efterspørgsel efter moderne både på omkring 3500 ts., dansk 3400 oliebrænder sluttedes således til \$24.000 pr. måned for et 6 måneders certeparti.

40 års jubilæum

Den 1. april kunne fyr- og vagervæsenets skibsinspektør, kaptajn *R. M. Rasmussen*, fejre 40-årsdagen for sin ansættelse i etaten. Kaptajn Rasmussen har i det lange åremål, han nu har tjent fyr- og vagervæsenet, gennem sin store dygtighed og pligttroskab vundet en velfortjent anerkendelse ikke mindst i skibsfartskredse, der tilfulde forstår at vurdere hans store indsats til sikring af skibsfarten i de danske farvande.

80 år

Tidligere fører i D.F.D.S., kaptajn *Vilh. J. Pedersen*, fylder den 14. april 80 år. Kaptajn Pedersen er bosiddende i Søborg.

70 år

Tidligere fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, kaptajn *L. Rasmussen*, fylder den 5. april 70 år. Kaptajnen er bosiddende i Nakskov.

60 år

Fører af m.s. *Agnete*, kaptajn *J. Larsen*, fylder den 12. april 60 år. Kaptajn Larsen var fører i D/S »Progress«, indtil han købte m.s. *Agnete*. Fødselaren er bosiddende i Odense.

Inspektør i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, kap-

tajn *Svend Fage Pedersen*, kan den 15. april fejre sin 60 års fødselsdag i sit hjem i København.

VALUTAKURSER pr. 1. april 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.02½.

Positionsliste pr. 1. april 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. afg. Lissabon 2.4. — *Hans Mærsk* forv. afg. Huclva 31.3. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Halifax 31.3. — *Betty Mærsk* forv. ank. Ridham 5.4. — *Lica Mærsk* forv. ank. Ridham 6.4. — *Marit Mærsk* forv. ank. West Hartlepool 31.3. — *Robert Mærsk* forv. afg. Rotterdam 31.3. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 1.4. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Corinto 3.4. — *Else Mærsk* ank. Shimizu 29.3. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Karachi 31.3. til Bombay. — *Agnete Mærsk* forv. afg. Colombo 2.4. — *Mathilde Mærsk* ank. Nagoya 28.3. — *Emilie Mærsk* forv. afg.

Rotterdam 1.4. — *Herta Mærsk* afg. Dungun 29.3. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Baltimore 30.3. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Colombo 2.4. — *Arnold Mærsk* forv. afg. Medan 3.4. — *Cornelius Mærsk* ank. New York 18.3. — *Oluf Mærsk* forv. afg. Hongkong 1.4. til Bangkok. — *Leise Mærsk* afg. Norfolk 23.3. til Panama. — *Sally Mærsk* ank. Hongkong 24.3. — *Chastine Mærsk* afg. Los Angeles 26.3. til Yokohama. — *Gertrude Mærsk* afg. Massawa 30.3. til Suez. — *Lexa Mærsk* afg. San Francisco 19.3. til Manila. — *Hulda Mærsk* forv. ank. San Francisco 28.3. — *Laura Mærsk* forv. ank. Manila 8.4. — *Grete Mærsk* ank. Baltimore 27.3. — *Trein Mærsk* ank. Kobe 29.3. — *Anna Mærsk* ank. St. John N.B. 22.3. — *Peter Mærsk* afg. Sagay 27.3. til Manila. — *Olga Mærsk* forv. afg. New York 2.4. — *Nicoline Mærsk* afg. Kohsichang 30.3. til Cebu. — *Jeppesen Mærsk* forv. ank. New York 31.3. — *Kate Mærsk* ank. Rotterdam 27.3. — *Bente Mærsk* afg. Teneriffe 5.3. til Bahrein. — *Aase Mærsk* afg. Recife 20.3. til Curacao. — *Rosa Mærsk* afg. Punta Cardon 17.3. til Buenos Aires. — *Nelly Mærsk* afg. Beyrouth 26.3. til Mena al Ahmadi. — *Emma Mærsk* afg. Swansea 14.3. til Persian Gulf. — *Charlotte Mærsk* afg. Palermo 27.3. til Curacao. — *Bright Mærsk* afg. Tripoli 23.3. til Le Havre. — *Inge Mærsk* afg. Dunkirk 21.3. til Palermo. — *Caroline Mærsk* afg. Aruba 17.3. til Liverpool. — *Katrine Mærsk* afg. Trinidad 20.3. til Dakar. — *Hening Mærsk* afg. Swansea 30.3. til Palermo. — *Marie Mærsk* afg. Port Said 28.3. til Persian Gulf. — *Eleonora Mærsk* afg. Port de Bouc 17.3. til Mena al Ahmadi. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.3. til Dunkirk. — *Mette Mærsk* afg. Aruba 20.3. til Madras. — *Jane Mærsk* afg. Fawley 17.3. til Ras Tanura. — *Elisabeth Mærsk* afg. Fawley 22.3. til Bahrein f. o. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 22.3. til Antwerpen. — *Anglo Mærsk* afg. Aruba 16.3. til Shellhaven. — *Gerd Mærsk* afg. Rotterdam 22.3. til Tripoli.

Basse & Co.

Krusaa ank. Venice 31.3. — *Egaa* forv. ank. Bathurst 31.3. — *Susaa* afg. Porto 29.3. til Bristolkanalen. — *Else Basse* afg. Rotterdam 29.3. til Gallipoli. — *Paris* afg. Torrevieja 31.3. til Reykjavik. — *London* ank. Hamburg 29.3. forv. afg. 1.4.

Danla

Cyril pass. Lissabon 2.4. p.v.t. Huelva. — *Danfjord* afg. Canton 18.3. — *Danholm* pos. 2.4. — *Ækvator* — 25.52 v. p.v.t. Buenos Aires. — *Tovelil* afg. Stettin 31.3. til Gdynia.

Dannebrog

Aggersborg forv. afg. New York 4.4. — *Brattingsborg* afg. Rotterdam 23.3. til Curacao. — *Christiansborg* pass. Port Said 27.3. til Landsend f. o. — *Ellensborg* afg. Rotterdam 29.3. til Swansen. — *Flynderborg* afg. Barranquilla 29.3. til Puerto la Cruz. — *Frederiksborg* ank. Swansea 28.3. derfra til Casablanca. — *Lilleborg* afg. Safi 27.3. til Bremen. — *Nordborg* afg. Port Talbot 29.3. til Bilbao. — *Skodsborg* afg. Bilbao 28.3. til Rotterdam eller Vlaardingen. — *Spigerborg* ank. West Hartlepool 14.3. derfra til Rotterdam. — *Taarborg* afg. Immingham 27.3. til Casablanca. — *Uranienborg* ank. Frederikshavn 20.3. for dok. — *Ørneborg* pos. 31.3. 56.51 N. — 15.32 V. til Ardrossan.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Takoradi 28.3. til Boma. — *Bornholm* afg.

Lissabon 29.3. til Dakar. — *Bretagne* afg. Suez 29.3. til Karachi. — *Gronland* pass. Port Said 29.3. p.v.t. England. — *Halland* afg. Monrovia 31.3. til Freetown. — *Irania* Kiel, dok. — *Ireland* afg. Port Arthur 21.3. til Marseilles. — *Normandiet* ank. Stettin 30.3. — *Shetland* afg. Kuwait 25.3. til Port Said. — *Slesvig* afg. Yokohama 30.3. til Br. Columbia.

D.D.P.A.

Esso Kobenhavn afg. Aruba 30.3. for Nyborg og Aalborg. — *Christian Holm* ank. Antwerpen 28.3. for rep. — *Esso Nyborg* forv. ank. Amuay, Venezuela, 12.4., derefter Nyborg, Kbhvn.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Bilbao 5.4. — *Concordia* forv. ank. Hull 5.4. — *Dania* forv. afg. Oxelösund 3.4. til Middlesbrough. — *Hafnia* forv. afg. Odense 4.4. til Oxelösund. — *Scandia* forv. afg. Aarhus 5.4. til Nordenham.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Brest 29.3. — *Th. Adler Svanholm* afg. Gdynia 28.3. — *Wm. Th. Malling* afg. Dublin 1.4.

D.F.D.S.

Argentina afg. Galveston forv. 31.3. til Houston/New Orleans/Norfolk/New York. — *A. P. Bernstorff* afg. Esbjerg 1.4. til Kbhvn., Aalborg, Newcastle. — *Arizona* ank. Rosario 29.3. — *Arkansas* ank. Alexandria 30.3., derfra forv. 3.4. til Beirut, Famagusta, Limassol o. v. — *Bastholm* ank. Antwerpen 31.3., derfra forv. 2.4. til Alger, Malta, Levanten. — *Birkholm* ank. Istanbul 29.3., derfra til Eleusis, Alexandria. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 24.3. til U.S.A. — *Braillan* ank. Eleusis 28.3., derfra forv. 1.-2.4. til Rotterdam/Emden, Danmark. — *Brynhild* afg. Middlesbrough 28.3. til Setubal, Antwerpen. — *Bygholm* ank. Istanbul 27.3., derfra ca. 1.-2.4. til Eleusis. — *California* ank. Aalborg 27.3., derfra forv. 3.4. til Hangö/Kbhvn.-Recife/Buenos Aires. — *Colombia* afg. Kbhvn. ca. 4.4. via Las Palmas til Buenos Aires. — *Diana* ank. Hull 1.4., derfra forv. 4.4. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 1.4. til Thorshavn/Trangisvaag/Reykjavik. — *Egholm* afg. Eleusis 29.3. til Rotterdam. — *Florida* ventes ank. Oslo ca. 3.4., derefter Kbhvn./Aarhus/Odense. — *Halldan* afg. Rotterdam 1.4. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* afg. Huelva 27.3. til Sluiskil (Holland). — *Hebe* afg. Aarhus. 29.3. til Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Hindsholm* afg. Newport 1.4. til Swansea, Liverpool, Kbhvn. — *Hjortholm* afg. Calamata 31.3. til Lissabon, Antwerpen, Rotterdam, Danmark. — *Ivar* ank. Rouen 30.3. — *Klintholm* afg. Antwerpen 31.3. til Middelfart, Kbhvn. — *Knud* afg. Antwerpen 29.3. til Setubal, Antwerpen. — *Knudshoved* afg. Havre 31.3. til Bordeaux, Pallice, Havre, Dunkirk, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Kbhvn. 31.3. til Antwerpen, Horsens, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Malaga 24.3. til Kbhvn., ventes her 2.4. — *Louisiana* afg. Las Palmas 30.3. til Kbhvn./Aarhus/Göteborg/Malmö/Helsingfors. — *Maine* ank. Lissabon 31.3., derfra forv. 2.4. til Middelhavet. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 29.3., herfra 2.4. til Nakskov, Aalborg, London. — *Marocco* ank. London 31.3., derfra forv. 1.4. til Esbjerg. — *Melos* ank. Casablanca 30.3., derfra forv. 3.4. til Tanger, Nemours, Oran, Alger o. v. — *Nevada* afg. Las Palmas 23.3. til Aabenraa/Aarhus/Aalborg/Nr. Sundby/Odense, ventes ank. Aabenraa ca. 3.4. — *Oregon* afg. Rio de Janeiro 31.3. til Recife-Dan-



**BENDIX
EKKOLOD**
— det bedste
SCANIX CORP.
Vesterport 235 . København V.
Telf. Palæ 6195-96

MAX MØLLER A/s

Herluf Trollesgade 23 København K
**SKIBSUDRUSTNING
SKIBSBYGNINGSMATERIEL**
Central 12510 Telegr.-adr. Powermax

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandværkskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:
KARL GRAMMERSTORF
 SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER
 KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

mark/Finland. — *Paraguay* afg. New York 24.3. til Oslo/Kbhvn. — *Rhodos* ank. Alger 31.3., derfra forv. 1.4. til Tunis, Palermo, Catania o. v. — *Saga* ank. Kbhvn. 31.3., afg. ca. 4.4. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Samos* ank. Almeria 31.3., derfra 1.4. til Malaga, Sevilla, Leixoes, Kbhvn. — *Svanholm* afg. Gdynia 28.3. til St. Malo, Manchester, Kbhvn. — *Texas* ank. Beirut 1.4., derfra til Lattakia, Iskenderun, Izmir o. v. — *Thyra* ank. Kbhvn. 31.3., derfra 3.4. til Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Tomsk* ank. Odense 1.4., afg. ca. 2.4. til Kbhvn., Hamburg, Antwerpen, Danmark. — *Trondhjem* forv. ank. Hull 1.4. — *Tula* afg. Hamburg 31.3. til Antwerpen, Aalborg, Kbhvn. — *Tunis* ank. London 31.3., derfra forv. 4.4. til Kbhvn. — *Uffe* afg. Antwerpen ca. 2.4. til Kbhvn., Aarhus, Aalborg. — *Uruguay* ank. Kbhvn. 31.3., herfra 1.4. til U.S.A. — *Venezuela* ank. Buenos Aires 21.3. — *Virginia* afg. Bahia 31.3. via Las Palmas til Bremen/Danmark o. v.

Grønlandsdepartementet

Umanak ank. Frederikshåb 29.3. — *Disko* pos. 31.3. kl. 08.00 59.58 n. 06.40 v. p.v.t. Kbhvn. — *Sværdfisken* pos. 30.3. kl. 20.00 60.27 n. 29.50 v. p.v.t. Julianehåb. — *Kasket* pos. 30.3. kl. 20.00 57.57 n. 38.39 v. p.v.t. Kbhvn. — *Julius Thomsen* ank. Julianehåb 30.3. — *Tikerak* afg. Kbhvn. 9.4. til Ivigtut, Grønneidal og Julianehåb.

Helmdal

Axel Carl afg. Banes (Cuba) 29.3. — *Hans P. Carl* ank. Devonport 28.3. — *Poul Carl* afg. Coffs Harbour 2.4.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Huelva 1.4., derefter Rotterdam. — *Jens Toft* forv. afg. Liverpool 4.4. til Istanbul. — *Karen Toft* afg. Rieme 2.4. til Huelva.

Kongssund

Kongshavn ank. London 1.4., derefter Karachi.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Santos 31.3. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Rio de Janeiro 1.4. — *Bella Dan* ventes afg. New York 2.4. til Chile. — *Egyptian Reefer* ventes afg. Buenos Aires 4.4. — *Gerda Dan* pass. Panamakanalen 28.3., sydg. — *Indian Reefer* ventes til Curacao 6.4. — *Jelva Dan* pass. Kbhvn. 30.3. p.v.t. Gefle. — *Jutta Dan* pass. Kielerkanalen 1.4. p.v.t. Helsingfors. — *Kamma Dan* afg. Talcahuano 31.3., nordg. — *Katja Dan* ventes afg. Mäntyluoto 2.4. til Themsen. — *Laila Dan* ventes afg. Huelva 4.-5.4. til Kalundborg. — *Laura Dan* pass. Kap Finisterre 28.3. p.v.t. Reykjavik. — *Leena Dan* ventes til Mollendo 5.4., sydg. — *Lilian Dan* forv. ank. Rotterdam 1.4. — *Linda Dan* ventes afg. Åbo 3.4. til Preston. — *Lotta Dan* ventes afg. Raumo 4.4. til St. Louis du Rhone. — *Maria Dan* afg. Casablanca 31.3. til Bremen. — *Marna Dan* ventes til Callao 7.4., nordg. — *Nerma Dan* ventes til Le Havre 4.4., derefter Umm Said. — *Ninna Dan* afg. Kotka 30.3. til Themsen. — *Paula Dan* ventes pass. Panamakanalen 3.4., nordg. — *Randa Dan* afg. Themsen 1.4. til Szczecin. — *Selma Dan* forv. ank. Ghent 1.4., derefter Stockholm. — *Silja Dan* ventes afg. Mäntyluoto 3.-4.4. til Rochester. — *Stina Dan* afg. Kbhvn. 31.3. til Ellesmere Port. — *Tessa Dan* ventes til Callao 3.4., sydg. — *Ulla Dan* forv. afg. Port Lyautey 1.4. til Casablanca. — *Vilma Dan* ventes til New York 4.4., derefter Chile.

Mototramp

Stensby forv. afg. British Columbia 1.4. til London. — *Tureby* afg. Fremantle 27.3. til Christmas Island, derefter Fremantle. — *Vedby* afg. London 31.3. til Hampton Roads, derefter Japan via Honolulu.

Myren

Asbjørn forv. ank. Antwerpen 7.4. — *Astrid* afg. Marokko 29.3. til Bremen. — *Birte* afg. Antwerpen 31.3. til Casablanca. — *Chr. Sass* afg. Stavanger 1.4. til Bergen. — *Clara* ank. Port Lyautey 2.4.

Norden

Norden afg. Balboa 31.3. til Japan. — *Nordfarer* afg. Adelaide 15.3. til Aden. — *Nordhval* ank. Sydney 22.3. —

Nordkap ank. Melbourne 12.3. — *Nordkyn* ank. Cardiff 24.3. — *Nordpol* afg. Newport (Mon.) 27.3. til Marseilles, forv. ank. 4.-5.4. — *Nordvest* ank. Melbourne 13.3.

Orient

Astoria afg. Melbourne 29.3. til Aden. — *Westralia* ank. Hull 28.3., derefter Amerika.

Progress

Valborg Nielsen ank. Havana 27.3. — *Elisabeth Nielsen* afg. Libreville 28.3. — *Marianne* ant. ank. Rouen 31.3. — *Else Nielsen* ant. ank. St. John N.B. 1.4. — *Lily Nielsen* pass. Ushant 30.3. — *Henry Tegner* afg. Tyne 22.3. — *Ellen Nielsen* afg. London 31.3. — *Hugo Nielsen* ant. ank. Liverpool 1.4. — *Margrete* ank. Nyhamn 30.3. — *Karen* ank. Porsgrunn 29.3. — *Marx* ant. ank. Sarpsborg 1.4. — *Sophie* ank. Skive 30.3. — *Thyra* afg. Partington 31.3. — *Fylla* afg. Horsens 1.4. — *Polly* klasser i Svendborg.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng forv. ank. Hampton Roads 6.4. — *Lena Schmith* ank. Bergen 30.3., derefter Windau.

Torm

Estrid Torm afg. Kbhvn. 22.3. — *Herdis Torm* ank. Baltimore 26.3. — *Olga Torm* pass. Panamakanalen 16.3. — *Gerd Torm* afg. Philadelphia 31.3. — *Tekla Torm* ank. Paranagua 28.3. — *Agnete Torm* afg. Haifa 29.3. — *Kirsten Torm* ank. Buenos Aires 29.3. — *Gertrud Torm* afg. Casablanca 30.3. — *Ragnhild Torm* ank. Valparaiso 30.3. — *Helvig Torm* afg. New York 27.3. — *Thyra Torm* afg. Rotterdam 31.3. — *Gyda Torm* afg. Ivigtut 27.3. — *Anne Torm* afg. Bilbao 29.3. — *Hilde Torm* ank. Sletting 30.3. — *Gudrun Torm* afg. Huelva 29.3. — *Alice Torm* ank. Svendborg 20.2. — *Gunhild Torm* ank. Gdynia 31.3.

Vendila

E. M. Dalgas ventes ank. Dakar 10.4. — *Otto Petersen* ventes ank. Cherbourg 7.4. — *P. N. Dam* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam ank. Everett 28.3., derefter Seattle, Tacoma. — *Asia* pass. Suez 27.3. til Aden, Karachi. — *Bintang* ank. Bangkok 21.3., derefter Japan. — *Erria* ank. Portland 6.1. — *Falstria* ank. London 31.3., derefter Rotterdam, Gdynia. — *Fionia* ank. Bangkok 22.3., derefter Singapore, Port Swettenham. — *India* afg. Hongkong 31.3. til Manila, Gassan. — *Java* afg. Fremantle 31.3. til Burnie, Bell Bay. — *Kambodia* afg. Aden 29.3. til Port Said, Haifa. — *Kina* afg. Beyrouth 30.3. til Genoa, Antwerpen. — *Korea* ank. Kbhvn. 30.3., derefter Aalborg, Göteborg. — *Lalandia* ank. Middlesbrough 31.3., derefter Rotterdam, Port Said. — *Magdala* ank. Nakskov 21.3., derefter Kbhvn., Hamburg. — *Malacca* afg. Melbourne 27.3. til Aden, Port Said. — *Malaya* ank. Göteborg 29.3., derefter Oslo, Brevik. — *Manchuria* afg. Beyrouth 27.3. til Genoa, Antwerpen. — *Mconia* pass. Suez 29.3. til Aden, Singapore. — *Mombasa* ank. Liverpool 26.3. derefter Dublin, Antwerpen. — *Mongolia* afg. Calcutta 31.3. til Chalna, Madras. — *Morelia* ank. Hongkong 31.3., derefter Manila og andre philippinske udhavne. — *Nikobar* ank. Kobe 30.3., derefter Hongkong, Manila. — *Panama* pass. Guardafui 1.4. til Penang, Port Swettenham. — *Patagonia* afg. Manila 27.3. til Yokohama, Nagoya. — *Selandia* ank. Singapore 29.3., derefter Penang, Colombo. — *Serampore* afg. Cebu 24.3. til San Francisco, Los Angeles. — *Siam* pass. Stroma 26.3. til Corpus Christi, Port Said. — *Tranquebar* ank. Parang 31.3., derefter San Francisco, Los Angeles.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
 Agents of regular lines

Telegrams:
 Vinkeco

Telephone:
 ROTTERDAM 11 48 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 99, København K, tlf. Central 17090, samt på alle postkontorer.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til SARTORI - KIEL


Telefoner: Kiel 5445-48 for **SARTORI & BERGER - KIEL** Fjernskriver: Kiel-Holt. 029832
 Holtenau 36002/3 KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG Br-Koog 021298
 Br-Koog 396-7

Skibsmæglere og Redere — Havarilagerter — Bunkerul og Olie

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4
København



Telegr.-adr. »Mariusone Telefon Central 12057

 **International**
— siden 1899 the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter fra alle lande viser, at INTERNATIONAL's produkter er de mest anvendte verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K Telegramadr.:
Telefon 9246 MONTANAKUL

 *Danmarks første PILSNER..*

TUBORG Pilsner

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES & PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Kabyskomfuere

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN S
Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

HEMPEL
DANSKE FÆRVER
INDREGISTRERET VAREMERKE

BP

TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

Se kan få dem overalt

**PALOMINO
SHERRY**

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

JAN M. LYNGBY A/S
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 18 778-15 770
TELEGR. „JANBY“

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO

**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
Grundlagt 1866
INDEHAVERE:
UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler
ODENSE
Telgr. Adr.: "Clemmensen" Telf. 14 og 83
Rigstelefon 88

FAABORG

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

FRIIS & FREDERIKSEN
Skibsmæglere
ODENSE—BOGENSE
Indehavere:
H. Christensen . Th. Jessen, statsaut.
Telefon 30 og 2830 Telegram-Adr. FRIIS

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 410 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

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

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
Lloyds Agent
TELEFON TLGR. ADR.
NO. 4.601 SCHULTZ

RANDERS

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS
Telefoner 91 & 92 Statstelefon 17
Telegr. Adr. »Hassager«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: »Chartering Mariager«
Post-Adresse: »Cimbria« pr. Mariager

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 A. THEJLL *Etableret 1852*
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG
Tlf.: 25 (2 Lin.), 262 Telegr.-Adr.
Rigstelefon 2 »Hude«
Privat 1030 Giro Konto 12403 Svendborg

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.
VED
HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV
RIGSTELEFON NR. 7
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 108, 408 & 018

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 15

FREDAG DEN 18. APRIL 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

KØBENHAVNS HAVN

Københavns havn blev i marts måned anløbet af 1756 skibe på tilsammen 745.900 n.r.t. Heraf kom fra indenrigske havne 1135 skibe på 281.541 tons og fra udenrigske havne 621 skibe på 464.359 tons.

Forrest blandt nationerne lå som sædvanlig Danmark med 378.166 tons, derefter fulgte, ligesom i de nærmest foregående måneder, USA med 98.008 tons, hvilket er en følge af de fortsatte store kultransporter med amerikanske skibe. Derefter kom Norge med 67.270 tons, tæt fulgt af Sverige med 66.224 tons, og Tyskland er nu rykket op på femtepladsen med 31.935 tons. Holland tegnede sig for 29.365 tons, hvoraf 5636 tons faldt på indenrigsfarten. Storbritannien for 25.062 tons og Finland for 19.410 tons.

KRIGSFORSIKRINGEN FOR DANSKE SKIBE

Direktør *Svend Bramsen* fratræder efter eget ønske på grund af alder med udgangen af juni måned posten som forretningsfører og direktør for Krigsforsikringen for danske Skibe, hvilket hverv han har varetaget siden krigsforsikringens oprettelse i september 1939.

Fra 1. juli overtages hvervet som forretningsfører og direktør for Krigsforsikringen for danske Skibe af kontorchef *Carl Sagild*, der ligeledes har varetaget denne stilling fra krigsforsikringens oprettelse. Kontorchef *Sagild*, der er 48 år, har fået sin forsikringsuddannelse herhjemme og i udlandet, og var ansat i forsikringsselskabet »Salamandra«, da han i 1939 overtog stillingen i krigsforsikringen.

M.s. GRETA DAN

Den 7. april sejlede rederiet *J. Lauritzens* seneste nybygning, m.s. *Greta Dan*, på prøvetur i Limfjorden. Skibet, som er et søsterskib til m.s. *Bella Dan*, ventes at indtage en ladning fra Norge til Ægypten og får således på sin jomfrurejse lejlighed til sejlads i både nordlige og tempererede farvande. Senere er det tanken, at det nye smukke motorskib skal indsættes i rederiets West-Coast-linie mellem New York og Sydamerikas vestkyst. M.s. *Greta Dan* er derfor specielt bygget til denne fart, som i høj grad beskæftiger sig med transport af stykgods. Der er 14 stk. 5 ts. bomme med elektrisk spil og to sværvægtsbomme til brug for losning og lastning af svært gods, som busser, lokomotiver, sporvogne og tunge maskindele.

Skibets hoveddata er: Længde overalt ca. 114,5 m, dybgang fuldt lastet 7,42 m, lasteevne 6.100 ts., last-rumscubik ca. 350.000 cu.ft., fart 15½ knob. Skibet er bygget til British Lloyd's højeste klasse. Maskineriet består af 1 stk. B. & W. 8 cyl. dieselmotor på ca. 6.000 IHK. Navigationsinstrumenterne er af moderne type. Skibets fører er kaptajn *C. J. Nielsen* og maskinchef er *Orla Nielsen*.

M.t. MESSIDOR

Odense Staalskibsværft afleverede den 5. april motortankskibet *Messidor* til Société des Transports Maritimes Pétroliers i Paris. Med sine 19.000

tons d.w. er det hidtil største tankskib fra Odense og i øvrigt fra noget dansk værft. Dets hoveddimensioner er følgende: Længde overalt 557' (169,77 m), bredde på spant 70' 9" (21,57 m), dybde moulded 39' 6" (12,04 m), dybgående lastet 30' 6" (9,30 m), dødvægt 19.020 engelske tons (19.330 metriske tons), fart med fuld last 15 knob.

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse og til at opfylde de franske loves fordringer, og skroget er fuldsvejet og med korrigerede skodder. Der er 21 tanke for olielast med en kapacitet af 898.000 cbft. Skibet er rigget med en mast midtskibs på broen og to lademaster. Hovedmaskineriet er en B. & W. 8-cyl. 2-takts enkeltvirkende dieselmotor, der udvikler 9200 i.h.k. ved 115 omdrejninger. Hjælpemaskineriet såvel i maskinrummet som på dækket er dampdrevet. Der er to skotske kedler og en udstødskedel samt tre dampdrevne lastpumper, hver med en kapacitet af 500 tons i timen. Der er installeret radar, gyrokompas, ekkolod, radiopejler samt autoalarm og nødsender.

Apteringen for officerer og mandskab er, som sædvanlig i skibe af denne type, meget tiltalende, smuk og rummelig og i enhver henseende moderne. Den kunstige ventilation tjener samtidig til opvarmning af kahytterne.

M.s. ØSTBORNHOLM SOLGT

Det østbornholmske Dampskibsselskab har solgt m.s. *Østbornholm* til den italienske skibsreder *Andrea Cirrencione*, Palermo. Skibet vil afgå til Sicilien ca. 1. maj efter en mindre ombygning. M.s. *Østbornholm*, der er bygget ved Aalborg Værft i 1939, er på 770 br. tons. Det blev som bekendt stærkt beskadiget ved bombardementet af Neksø i 1945, mine-sprængtes og sank senere ved Falsterbo under bugsering til værft, men blev påny hævet og repareret. Under italiensk flag vil skibet få navnet *Egadi* og skal anvendes til kystfart på Sicilien.

25 ÅRS JUBILÆUM

Den 23. april fejrer sekretær *Holger Christensen* i Assuranceforeningen Skulds danske afdeling 25 års jubilæum.

Forinden jubilaren overtog stillingen som sekretær i Skuld, havde han fået sin uddannelse i Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia og assurancefirmaet Grøn & Witzke.

Det arbejde, hr. Christensen gik ind til i Skuld, var således af en helt anden karakter end det, han hidtil havde beskæftiget sig med, men hr. Christensen havde en sjælden evne til at sætte sig ind i de skadestilfælde, der forelægges Skuld som rederierens Protection & Indemnity assurandører. — De mange sager, som han gennem årene har fået overgivet til behandling, har han været yderst grundig med, og han har med stor styrke varetaget redernes interesser.

Herfor vil han sikkert på sin jubilæumsdag modtage mange beviser på sympati.

Forsikring skal man ha'.

(i **BALTICA**)

D.F.D.S.

Det forenede Dampskibsselskab afholdt ordinær generalforsamling d. 2. april. Bestyrelsens formand, bankdirektør Poul Andersen, henviste i sin indledningstale til selskabets beretning, i hvilken det bl. a. hedder, at den stigning i fragterne, som begyndte i sidste halvdel af 1950, fortsatte i 1951 og kulminerede i årets sidste måneder, hvor der indtrådte en svækkelse, som ved årets udgang resulterede i vigende fragter. Det er svært at overse den kommende udvikling, eftersom storpolitik og valutamæssige forhold vil øve deres indflydelse derpå. I øvrigt er udgifterne vokset jævnsides med fragttigningerne i det åbne marked.

Til imødegåelse af de forøgede udgifter er der foretaget fragtførhøjelser på visse udenlandske ruter, men i forhold til udgiftsstigningerne har disse forhøjelser været meget beskedne, og på alle de indenlandske og nogle af de udenlandske ruter er fragterne uændrede.

Når den indsejlede bruttofragt ikke des mindre ligger betydeligt højere end i 1950, skyldes det andre årsager, navnlig den omstændighed, at selskabet har haft fuld rådighed over de ti nybygninger, som tilkom i 1950, og at en forøget del af tonnagen har kunnet beskæftiges i fri fart mellem udenlandske havne til meget lønnende rater.

I en oversigt over de forskellige trades, hvori selskabet er interesseret, siges det bl. a., at farten på Nordamerika har været opretholdt med afsejlinger hver 14. dag med passagerer og gods i begge retninger. Lasttilgangen fra USA til Danmark har været god, men da en del af tilførslerne til Danmark er baseret på Marshall-hjælpen, må det forudses, at en formindskelse af denne hjælp vil påvirke farten.

Farten på Sydamerika har været tilfredsstillende, særlig på grund af den gode udgående beskæftigelse, men ekspeditionen af skibene i de brasilianske havne er efterhånden af en sådan længde og uberegnelighed, at det er vanskeligt at opstille nøjagtige kalkulationer for besejlingen, samtidig med at alle udgifter til skibenes losning og lastning har været i kontinuerlig stigning.

Takket være det gode materiel, selskabet nu har til rådighed, har de europæiske ruter kunnet drives på fuldtud hensigtsmæssig måde. Dette gælder særlig farten på Middelhavet.

Passagerfarten på Esbjerg—Harwich ruten har i sommertiden været drevet med seks ugentlige ture. Landbrugs-eksportfarten er som hidtil drevet i godt samarbejde med engelske rederier, og m.s. *Ficaria*, der er specielt konstrueret til denne eksport og blev afleveret fra værftet i slutningen af året, har allerede vist sig meget velegnet og fordelagtig.

Farten på Island og Færøerne er opretholdt i omtrent samme omfang som tidligere.

Beretningen nævner, at raterne på de indenlandske ruter ikke er forhøjet siden maj 1945 til trods for udgifternes store stigning. Dette viser bedst, hvor yderst værdifuldt det har været, at tonnagen er fornyet, og at der er sket en gennemgribende rationalisering af godsbehandlingen både i land og om bord.

Selskabets flåde bestod ved årets begyndelse af 44 dampskibe, 40 motorskibe, otte bugserfartøjer og fem søgående lægtre med en samlet brutto-registertonnage af 193.052 tons samt 47 dækkede pramme på ialt 3593 tons. I årets løb tilkom m.s. *Ficaria* på 1811 tons fra Helsingør Skibsværft, og ved ombygning og ommåling af ældre skibe forøgedes tonnagen med 69 tons. Ved salg fragik dampskibene *Benedikt*, *Falken*, *Taarnholm* og *Tyr* samt bugserbåden *Læsø* og otte dækkede pramme, d. v. s. ialt 3573 b.r.t., og ved udgangen af 1951 omfattede flåden derefter 40 dampskibe, 41 motorskibe, syv bugserfartøjer, fem søgående lægtre og 40 dækkede pramme på tilsammen 194.952 tons.

Byggeprogrammet omfatter seks motorskibe på tilsammen 17.200 brutto-registertons (29.300 tons d.w.), alle bestilt på Helsingør Skibsværft. Det drejer sig om følgende enheder: Et motorskib på 1800 b.r.t. (2400 tons d.w.) til landbrugseksport-farten, tre motorskibe à 1800 b.r.t. (2900 d.w.) til europæisk fart og to motorskibe à 5000 b.r.t. (9100 tons d.w.) til Sydamerika-farten.

AALBORG VÆRFT

Aktieselskabet Aalborg Værft afholdt generalforsamling d. 7. april. I selskabets beretning for 1951 hedder det bl. a., at værftet har været ret godt beskæftiget, særlig med nybygninger. Der har fortsat været materialevanskeligheder, specielt for skibsbygningsstål, mens tilgangen af kvalificeret arbejdskraft er bedret noget. Der er afleveret tre nybygninger, nemlig en 4250 tons d.w. oliefyret fragtdamper *Silja Dan* til rederiet J. Lauritzen, et 2162 b.r.t. passagermotorskib *Nordlys* til Bergenske Dampskibsselskab og et 335 tons d.w. kystbevogtningsskib *Thor* til den islandske stat. Reparationsarbejder er udført på 159 skibe, heraf 31 udenlandske, og der er dokket 76 skibe på tilsammen 119.715 b.r.t. Afdelingen for landarbejder har været tilfredsstillende beskæftiget.

Værftet har 11 skibe i ordre, nemlig tre passagerskibe (hvoraf to til Norge), fem cargolinere, to køleskibe og et specialskib til fart på Østgrønland. Landarbejdsafdelingen har fire større og en række mindre kedelanlæg og andre arbejder i ordre, og beskæftigelsen er således tilfredsstillende også på længere sigt, dersom der kan skaffes materialer.

Driftsregnskabet udviser efter foretagne afskrivninger m. m. en saldo på 1.009.286 kr., hvortil kommer overførselen fra forrige år, 100.029 kr. Det vedtoges at fordele det disponible beløb med 100.000 kr. til lovmæssig og 200.000 kr. til ekstraordinær reservefond, 250.000 kr. til kursreguleringskonto, 50.000 kr. til dispositionsfond, 360.000 kr. til 6 pct. aktieudbytte, 40.000 kr. til hjælpe- og lånefonds for medarbejdere, hvorefter 109.316 kr. overføres i ny regning.

I tilslutning til den trykte beretning fremsatte formanden, skibsreder Knud Lauritzen, en række bemærkninger med relation til den nys overståede overenskomst-situation. Den derved opståede månedlange usikkerhed medførte, at værftet gik glip af 40—50.000 arbejdstimer, fordi overarbejde blev nægtet, og man derfor måtte afslå at reparere et større skibshavari.

SVENDBORG SKIBSVÆRFT — 12 pct.

På en generalforsamling i A/S Svendborg Skibsværft den 18. marts vedtoges det at udbetale uforandret 12 pct. i udbytte til aktionærerne. Værftet har i det forløbne år afleveret to nybygninger til skibsreder Marius Nielsen & Søn, »Progress«, og endvidere er afleveret et skibsskrog, bygget for B. & W. og bestemt for Københavns Havnevesen, bygningen af et lodsmotorskib til Statens Lodsdirektorat er begyndt, og der er sluttet kontrakt om bygning af 7 nye skibe, herunder bl. a. et søsterskib til de to, der allerede er bygget til »Progress«, og endvidere to 850 tons motorskibe til skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg. Værftets netto-overskud er 530.510 kr. mod 434.503 kr. i fjor. Der afskrives 93.497 kr. og henlægges 450.000 kr.

DET FORENEDE BUGSERSELSKAB — 16 pct.

Bestyrelsen for A/S Det forenede Bugsererselskab meddeler, at årets overskud efter ordinære afskrivninger har fundet sted, andrager 275.113 kr., hvortil kommer overførsel fra 1950 611 kr. Det samlede beløb 275.724 kr. foreslås fordelt som følger: Udbytte 16 pct. samt tantième 127.516 kr., ekstraordinære afskrivninger 147.000 kr. og overførsel til 1952 1208 kr.

UGENS FRAGTBRETNING

Udviklingen på fragtmarkederne i de forløbne 14 dage har været uden særlig fremtrædende træk. Den svage tendens, der har karakteriseret markederne i de sidste par måneder, gør sig stadig gældende, omend tempoet i ratenedgangen nu er mere moderat.

I transatlantisk fart er der stadig mangel på kulladninger til Europa, og det er yderst få forretninger, der gøres inden for denne gren af markedet. Af sidste slutninger kan nævnes: Hampton Roads/Antwerpen eller Rotterdam til rater mellem \$7.15 og \$7.25 for henholdsvis april og maj tonnage, kul Hampton Roads/Danmark er sluttet til 64/-. Korn fra Northern Range til Jugoslavien sluttedes til 92/6d. med option af Golfplastning til 100/-. Korn fra Northern Range til UK./Cont. er sluttet til 14/3d. pr. qr. basis UK. med 7½d. reduktion hvis losning Antwerpen eller Rotterdam. Trælast fra Canada til UK. sluttedes til 275/- pr. favn props. For korn fra St. Lawrence til UK. sluttedes flere skibe til rater mellem 13/- og 13/6d. pr. qr. afhængig af positionen. Korn St. Lawrence til Antwerpen direkte betaltes med \$7.75, og St. Lawrence/Sverige sluttedes til 78/-. Af anden forretning fra St. Lawrence kan nævnes: 9500 ts. byg til Japan \$16, 9000 ts. tungt korn til San Antonio til \$12.50, og fra Northern Range sluttedes kul til Japan til \$15 og til Buenos Aires til 107/6d.

Sukker fra Cuba til Dublin sluttedes til 105/-, til UK. betaltes 91/3d., og for 3000 ts. sukker Cuba/Casablanca blev betalt \$15. 9000 ts. sukker Cuba/Japan sluttedes til \$18.50.

Fra Golfen sluttedes korn til Vestitalien til \$9.75, hvede fra Golfen til Indien sluttedes til 140/- basis losning vest- og til 147/6d. basis losning østkysten af Indien. Ris fra Lake Charles til Colombo betaltes med 155/-. Pitprops fra Mobile til Antwerpen betalte \$90.000 lumpsum fio. for 10.500 tonner.

River Plate markedet er stadig uden større aktivitet. En kontrakt om 27.000 ts. korn fra n.a. San Lorenzo til Frankrig sluttedes til 59/- på berth terms, 8000 tonner sluttedes n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range til 59/- for majs eller millet, og liner space dækkende 20.000 ts. majs fra n.a. San Lorenzo til UK. sluttedes til 70/-. Malm fra Victoria til Baltimore tog flere både til \$5.25, 9600 tonner sluttedes for malm Victoria/Antwerpen til 60/- for maj lastning, og en april båd sluttedes for malm Victoria til Bremen til 57/-.

Vestkysten af Sydamerika viser stadig ingen interesse for tramptonnage. Fra Nordpacific har aktiviteten derimod igen været betydelig med mange både sluttet for korn til Indien til rater omkring 130/- til øst- og 137/6d. til vestkysten af Indien. Korn til Japan betaltes med omkring \$12, og korn fra British Columbia til UK. sluttedes til 105/- med option af losning Antwerpen eller Rotterdam til 102/-, korn fra Nordpacific til Sydafrika sluttedes

til 135/-, og for lumber fra British Columbia til Northern Range sluttedes tysk motorskib, 6000 ts. d.w. cargo, 352.000 cbft. bale til \$72.000 lumpsum fio.

Fra Nordkina sluttedes der nogle enkelte både for blandet kornlast. Sidste slutning blev gjort til 135/- basis Antwerpen eller Rotterdam, option Stettin eller Gdansk til 145/-. Fra Indien er sluttet yderligere kullaster fra Calcutta. Til Singapore betaltes 75/-, til Hongkong 85/-, til Colombo 62/6d. og til Aden 70/-. Malm fra Vizagapatam til Northern Range sluttedes til \$12, og for lignende last til UK. betaltes 77/6d. Malm Dungun/Japan tog yderligere tonnage til 51/6d. fio.

Det australske marked er stadig uden større efterspørgsel. Hvede eller mel i sække fra Sydaustralien til Beira sluttedes til 105/-. Adskillige både sluttedes for mel i sække til Ceylon til rater mellem 70/- og 75/- afhængig af position og lasterange.

Fra Sydafrika er det stadig vanskeligt at skaffe stem for kullaster. En enkelt båd meldes sluttet for malm fra Beira til Northern Range til \$14.50.

Middelhavs- og Sortehavsmarkederne er uden større ændringer. Korn fra Sortehavet til Alexandria eller Port Said sluttedes til 38/6d. fio. Hjemgående fra Middelhavet kan nævnes: pyrites fra Vassiliko til Rotterdam sluttedes til 51/6d. for 2800 tonner, bauxite fra Eleusis Bay til Rotterdam sluttedes til 50/- for 6600 tonner, malm fra Bona til Bristol Kanalen betaltes med 44/- for 6000 tonner for spot lastning, hvorimod juni tonnage kun fik 40/- for lignende forretning. Pyrites fra Huelva sluttedes til Rotterdam til 38/6d. og til Ghent eller Antwerpen til 42/6d.

I vore hjemlige farvande er beskæftigelsesmulighederne langt fra tilfredsstillende. Der er ikke rigtigt kommet gang i trælastbefragtingerne, og i kul- og koksfarten er mulighederne også begrænsede. Af sidste trælastslutninger kan nævnes: 700 favne props Fredrikshavn til ECUK. til 140/- pr. favn, samme rate betaltes for 500 favne props fra Kotka til ECUK., adskillige skibe sluttedes for props fra Sydsverige til ECUK. til 110/- pr. favn. Kulraterne fra østkyst UK. til god dansk havn ligger stadig omkring 17/6d. å 18/- for både omkring 2500 tons.

På timechartermarkedet er efterspørgslen stærkt begrænset, og raterne for moderne motorskibstonnage ligger nu i nærheden af 30/- for perioder omkring 6 måneder.

Tankmarkedet, der i lange tider har været i rederens favør, har nu også vendt sig, og der har i de seneste dage fundet betydelige ratereduktioner sted, og befragterne er nu tilbageholdende såvel for clean som dirty tonnage. Af sidste slutninger kan nævnes: 8000 tonner, clean, transatlantisk trade, MOT. plus 190 pct., for amerikanske befragtere ligger niveauet omkring USMC. raterne plus 75 pct. for dirty og USMC. plus 100 pct. for clean tonnage.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i marts afholdte elektroinstallatør-prøve for maskinister mødte 52 eksaminander, hvoraf 45 bestod.

Sømandsskolerne

På statens sømandsskole i Frederikshavn afsluttedes fornylig et tre måneders kursus med det hidtil største hold sømandselever, skolen i Frederikshavn endnu har haft, 108 unge sømænd, der ved en højtidelighed, som overværedes bl. a. af repræsentanter for handelsflåden, fik overrakt deres afgangsbeviser. Seks af de dygtigste elever fik præmier af rederiet A. P. Møller.

M.s. Erria

Det er nu blevet bestemt, at m.s. *Erria*, der hærgedes af en voldsom brand i begyndelsen af januar nær Portland, U.S.A., skal repareres ved det hollandske værft Wilton-Fijenoord i Rotterdam. Den hollandske slæbebåd *Zwarte Zee* skal slæbe skibet fra Pacificysten til Holland. Det forventes, at m.s. *Erria* vil være søklar igen i februar 1953.

S.s. Kärnan brandhæret

Skærtorsdag udbød der en heftig brand ombord i færgen *Kärnan*, mens den lå i Helsingborg havn klar til afgang med biler og passagerer om bord. Brandårsagen var en sprængning af et olierør, og ved branden blev færgen så hårdt medtaget, at den må tages ud af trafikken et par måneder. Ingen mennesker kom til skade.

Ordensdekorationer

Under 20. marts 1952 er det allernådigst tilladt efternævnte at anlægge og bære udenlandske dekorationer som følger:

Den britiske dekoration »1939—45 Star«: Maskinchef *K. V. Christensen*, København, fhv. skibsfører *R. H. Christensen*, Marstal, og skibsfører *H. S. Linnemann*, København.

Den britiske dekoration »Atlantic Star« med spænde: Maskinchef *K. V. Christensen*, København, og fhv. skibsfører *R. H. Christensen*, Marstal.

Den britiske dekoration »Italy Star«: Skibsfører *H. S. Linnemann*, København.

Den britiske dekoration »Italy Star«: Fhv. skibsfører *R. H. Christensen*, Marstal, og skibsfører *H. S. Linnemann*, København.

Den britiske krigsmedaille: Maskinchef *K. V. Christensen*, København, fhv. skibsfører *R. H. Christensen*, Marstal, og skibsfører *H. S. Linnemann*, København.

4. klasse af den thailandske Hvide Elefant Orden: Styrmand *E. H. Danstrup*, København.

VALUTAKURSER pr. 15. april 1952

London 19.30, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.04½.

Positionsliste pr. 15. april 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Port Talbot 9.4. — *Hans Mærsk* forv. ank. Ardrossan 12.4. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Ridham 18.4. — *Betty Mærsk* forv. afg. Ridham 11.4. — *Lica Mærsk* forv. afg. Ridham 12.4. — *Marit Mærsk* forv. afg. Vlaardingen 9.4. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 14.4. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Dunkirk 9.4. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Corinto 8.4. — *Elsæ Mærsk* afg. Osaka 4.4. til Bangkok. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Singapore 14.4. — *Agnete Mærsk* forv. afg. Karachi 11.4. til Khorramshahr. — *Mathilde Mærsk* afg. Hongkong 7.4. til Manila. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Isabella de Sagua (Cuba) 17.4. — *Herta Mærsk* ank. Yawata 7.4. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Le Havre 18.4. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Calicut 9.4. — *Arnold Mærsk* forv. ank. Alleppey 10.4. — *Cornelius Mærsk* forv. afg. New York 5.4. til Panama. — *Oluf Mærsk* forv. afg. Bangkok 11.4. — *Leise Mærsk* pass. Panama 30.3. til San Francisco. — *Sally Mærsk* forv. afg. Bangkok 11.4. til Philippinerne. — *Christine Mærsk* forv. ank. Yokohama 13.4. — *Gertrude Mærsk* forv. ank. Genoa 9.4. — *Lexa Mærsk* ank. Manila 7.4. — *Hulda Mærsk* afg. Los Angeles 2.4. til Panama. — *Laura Mærsk* ank. Manila 8.4. — *Grete Mærsk* afg. Newport News 5.4. til Panama. — *Trein Mærsk* afg. Kobe 1.4. til San Francisco. — *Anna Mærsk* forv. ank. Antwerpen 13.4. — *Peter Mærsk* ank. Kobe 7.4. — *Olga Mærsk* afg. Baltimore 8.4. til Philadelphia. — *Nicoline Mærsk* ank. Sagay 7.4. — *Jeppesen Mærsk* forv. afg. New York 11.4. — *Kate Mærsk* forv. afg. Rotterdam 9.4. til Curacao. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 2.4. til Teneriffe. — *Aase Mærsk* afg. Punta Cardon 3.4. til Landsend for ordre. — *Rosa Mærsk* afg. Buenos Aires 8.4. til Curacao. — *Nelly Mærsk* ank. Bahrain 7.4., derefter Bombay. — *Emma Mærsk* afg. Swansea 14.3. til Mena al Ahmadi. — *Charlotte Mærsk* afg. Palermo 27.3. til Curacao. — *Brigit Mærsk* afg. Le Havre 7.4. til Rouen. — *Inge Mærsk* afg. Palermo 3.4. til Persiske Golf. — *Caroline Mærsk* afg. Dingle 6.4. til Caripito. — *Katrine Mærsk* afg. Dakar 2.4. til Curacao. — *Hening Mærsk* ank. Palermo 6.4., derefter Persiske Golf. — *Marie Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 3.4. til U.K.C. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 5.4. til Port de Bouc. — *Valkyrien Mærsk* ank. Dunkerque 7.4., derefter Persiske Golf. — *Mette Mærsk* afg. Aruba 20.3. til Madras og Calcutta. — *Jane Mærsk* ank. Ras Tanurah 9.4., derefter Landsend for ordre. — *Elisabeth Mærsk* afg. Fawley 22.3. til Mena al Ahmadi. — *Ebba Mærsk* afg. Kuwait 22.3. til Antwerpen. — *Anglo Mærsk* afg. Shellhaven 6.4. til Mena al Ahmadi.

Gerd Mærsk ank. Etang de Berre 6.4., forv. afg. 12.4. til Mena al Ahmadi.

Basse & Co.

Egaa ank. Hull 15.4., derefter Finland. — *Krusaa* ank. Alexandria 13.4., derefter La Goulette. — *Susaa* afg. Casablanca 15.4. til Danmark. — *Else Basse* ank. Gallipoli 14.4., derefter Marseilles. — *London* pass. Las Palmas 14.4. p.v.t. Dakar. — *Oslo* Kiel, dok. — *Paris* ank. Reykjavik 12.4., derefter Baltimore.

Dania

Cyrl pass. Finisterre 11.4. p.v.t. Middlesbrough. — *Danfjord* ank. Singapore 8.4. — *Danholm* ank. Buenos Aires 14.4. — *Tovell* ank. Bordeaux 14.4., derefter Nantes.

Dannebrog

Aggersborg ank. Buenaventura 14.4. — *Brattingsborg* afg. Port of Spain 14.4. — *Christiansborg* pass. Gibraltar 15.4. til Tripoli. — *Ellensborg* ank. Aarhus 11.4., derfra til Svendborg. — *Flynderborg* afg. Maracaibo 8.4. til New York. — *Frederiksborg* ank. Casablanca 14.4., derfra til Setubal. — *Lilleborg* ank. Oslo 12.4., derfra til Polen. — *Nordborg* ank. Santander 12.4., derfra til Port Talbot. — *Skodsborg* ank. Kbhvn. 13.4., derfra til Svendborg. — *Spigerborg* pass. Gibraltar 14.4. til Alexandria. — *Taarnborg* ank. Immingham 11.4., derfra til Casablanca. — *Ura-nienborg* Frederikshavn, dok. — *Ørneborg* ank. Kbhvn. 9.4.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Boma 11.4. til Freetown. — *Bornholm* afg. Dakar 7.4. til Pointe Noire. — *Bretagne* afg. Karachi 15.4. til Mombasa. — *Gronland* pass. Finisterre 13.4. p.v.t. Gaboon. — *Halland* ank. Rotterdam 16.4. — *Irania* Kiel, dok. — *Irland* ank. Malta 15.4. — *Normandiet* Nakskov, dok. — *Shetland* ank. Mersey 14.4. — *Slesvig* ank. New Westminster 17.4.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. afg. Antwerpen 18.4. til Aruba. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 19.4., derefter Aalborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 3.5., derefter Kbhvn. — *Dania* forv. ank. Port Jerome, Frankrig, 19.4., derefter Hellerup.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. afg. Wear 19.4. til Kbhvn. — *Concordia* forv. afg. Halmstad 17.4. til Dordrecht. — *Dania* afg. Hull 16.4. til Kyndby. — *Hafnia* forv. afg. Tyne 17.4. til Vesterås. — *Scandia* forv. afg. Oslo 17.4. til Ghent.

Det danske Kulkompani

Ivan Kondrup ank. Rotterdam 13.4. — *Th. Adler Svanholm* ank. Kbhvn. 14.4. — *Wm. Th. Malling* afg. Bergen 15.4. til Sunderland.

D.F.D.S.

Argentina ank. New Orleans 15.4. for rep. — *Arizona* afg. Buenos Aires 10.4. via Las Palmas til Bremen/Danmark o. v. — *Arkansas* afg. Izmir 15.4. til Istanbul, Eleusis, Alexandria, Emden, Kbhvn. — *Bastholm* afg. Malta 14.4. til Alexandria, Beirut, Cypern o. v. — *Birkholm* afg. Alexandria 15.4. til Kbhvn., Herrenwyk. — *Bolivia* ank. Brownsville 16.4., derfra forv. 16.4. til Galveston/Houston/New Orleans. — *Brasilien* afg. Piræus 3.4. til Rotterdam, Aalborg, Kbhvn. — *Brynhild* afg. Antwerpen 13.4. til Sevilla, evt. Huelva. — *Bygholm* ank. Cartagena 15.4., derfra 17.4. til Malaga, Kbhvn, Herrenwyk. — *California* ank. Hangö 6.4., derfra forv. 18.4. til Kbhvn.-Recife/Buenos Aires. — *Colombia* afg. Las Palmas 13.4. til Buenos Aires. — *Diana* ank. Hull 15.4., derfra forv. 18.4. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 17.4. til Godthaab/Reykjavik/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* afg. Rotterdam 15.4. til Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *Florida* ank. Kbhvn. 10.4., herfra 16.4. til USA. — *Halldan* ank. Antwerpen 16.4., afg. ca. 16.4. til Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Huelva 16.4., derfra til Holland. — *Hebe* ank. Leith 15.4., derfra 16.4. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 15.4., afg. ca. 19.4. til Odense. — *Hjortholm* afg. Lissabon 12.4. til Antwerpen, Rotterdam, Odense, Kbhvn. — *Ivar* afg. Huelva 14.4. til Antwerpen. — *Klintholm* afg. Antwerpen 15.4. til Odense, Kbhvn. — *Knud* ank. Antwerpen 14.4., afg. ca. 16.4. til Setubal, Antwerpen. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. 16.4. til Dunkirk, Bordeaux, Pallice o. v. — *Korsholm* afg. Kbhvn. 15.4. til Antwerpen, Randers, Kbhvn. — *Lennos* ank. Antwerpen 11.4., derfra forv. 16.4. til Casablanca, Middelhavet. — *Louisiana* ank. Aarhus 16.4., derfra forv. 19.4. til Göteborg/Malmö/Helsingfors. — *Maine* ank. Alexandria 14.4., derfra forv. 18.4. til Beirut, Famagusta, Limassol o. v. — *Melos* ank. Palermo 15.4., derfra forv. 16.4. til Catania, Neapel, Genoa o. v. — *Nevada* afg. Aalborg forv. 18.4. til Odense, St. Lawrence. — *Oregon* afg. Las Palmas 16.4. til Madeira/Danmark/Finland. — *Paraguay* afg. Kbhvn. forv. 22.4. til New York/Hampton Roads. — *Rhodos* afg. Marseille 15.4. til Tarragona, Denia, Torrevicja o. v. — *Rota* ank. Odense 10.4., derfra 18.4. til Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Saga* ank. Kbhvn. 13.4., afg. ca. 18.4. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Svanholm* ank. Man-

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco

ROTTERDAM

Telephone:
11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

chester 10.4., afg. ca. 18.4. til Havre, Antwerpen, Kbhvn. — *Texas* ank. Istanbul 15.4., derfra til Eleusis. — *Thyra* afg. Kbhvn. 10.4. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Tomsk* ank. Kbhvn. 16.4., afg. ca. 19.4. til Hamburg, Antwerpen, Horsens. — *Trondhjem* ank. Hull 15.4., derfra forv. 18.4. til Kbhvn. — *Tula* afg. Hamburg 14.4. til Antwerpen, Aalborg, Kbhvn. — *Tunis* ank. London 15.4., derfra 18.4. til Kbhvn. — *Uffe* ank. Aarhus 13.4., afg. ca. 16.4. til Aalborg, Frederiksværk, Kbhvn., Newport o. v. — *Uruguay* ank. New York 15.4., derfra forv. 16.4. til Norfolk/New York-Oslo/Kbhvn. — *Venezuela* ank. Buenos Aires 21.3. — *Virginia* ventes afg. Las Palmas 16.4. til Bremen/Danmark.

Grønlandsdepartementet

Umanak pos. 14.4. kl. 08.00 59.59 n. 14.24 v. p.v.t. Kbhvn. — *Disko* forv. afg. Kbhvn. 17.4. til Frederikshåb, Færingehavn, Holsteinsborg, Ivigtut. — *Sværdfisken* ank. Julianehåb 8.4. — *Kasketot* afg. Kbhvn. 19.4. til Julianehåb, Narssaq. — *Tikerak* pos. 14.4. kl. 08.00 60.30 n. 06.45 v. p.v.t. Ivigtut. — *Julius Thomsen* ank. Frederikshåb 10.4. — *Dronning Alexandrine* forv. afg. Kbhvn. 17.4. til Godthåb.

Heimdal

Axel Carl afg. Havana 11.4. — *Hans P. Carl* ank. Brisbane 9.4. — *Poul Carl* ank. Melbourne 5.4.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Huelva 18.4. — *Jens Toft* forv. ank. Istanbul 18.4. — *Karen Toft* afg. Huelva 17.4. til Ghent.

Kongssund

Kongshavn afg. London 8.4. til Karachi.

J. Lauritzen

African Reefer forv. ank. Rio de Janeiro 14.4. — *Argentinean Reefer* afg. Santos 14.4. til Buenos Aires. — *Bella Dan* ventes til Callao 18.4., sydg. — *Egyptian Reefer* afg. Santos 14.4. til Buenos Aires. — *Gerda Dan* ventes til Valparaiso 19.4., sydg. — *Greta Dan* ank. Herøen 10.4., ventes afg. 17.4. til Alexandria. — *Indian Reefer* forv. ank. Valparaiso 15.4. — *Jelva Dan* forv. afg. Kasko 15.4. til Rochester. — *Jutta Dan* ventes afg. Kotka 17.4. til Themsen. — *Kamma Dan* ventes til New Orleans 22.4., nordg. — *Katja Dan* ventes til Abo 18.4. — *Laila Dan* ventes afg. Kalundborg 16.4. til London. — *Laura Dan* ventes afg. Island 3.-8.5. til Grækenland. — *Leena Dan* ventes til Valparaiso 18.4., nordg. — *Lilian Dan* ventes afg. Helsingfors 10.4. til Tolkis. — *Linda Dan* ventes afg. Worthington 16.4. til Slugsund. — *Lotta Dan* afg. Ceuta 14.4. til St. Louis du Rhonc. — *Maria Dan* pass. Kap Finisterre 15.4. p.v.t. Palermo. — *Marna Dan* ventes til Panamakanalen 16.4., nordg. — *Nerma Dan* ventes pass. Suezkanalen 16.4., sydg. — *Ninna Dan* pass. Kielerkanalen 14.4. p.v.t. Helsingfors. — *Paula Dan* ventes afg. New York 17.4. til Philadelphia. — *Randa Dan* ventes afg. Raumo ca. 18.4. til Themsen. — *Selma Dan* ventes afg. Stockholm 18.4. til Kotka. — *Silja Dan* forv. afg. Rochester 15.4. til Amsterdam. — *Stina Dan* ventes afg. Thames Haven 18.-19.4. til Sydfinland. — *Tessa Dan* ventes til Tocopilla 19.4., nordg. — *Ulla Dan* forv. afg. Nordenham 15.4. til Aalborg. — *Vilma Dan* ventes til Panamakanalen 17.4., sydg.

Motortramp

Stensby afg. Britisk Columbia 1.4. til London via Panama. — *Tureby* ank. Fremantle 9.4., derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. ank. Hampton Roads 15.4., derefter Japan via Panama og Honolulu.

Myren

Asbjørn forv. afg. Antwerpen 19.4. til Nr. Sundby, Kbhvn. — *Astrid* afg. Bremen 13.4. til Setubal, Belgien. — *Birte* forv. afg. Casablanca 17.4. til Huelva, Belgien. — *Chr. Sass* afg. Trondheim 5.4. til New York, Albany. — *Clara* afg. Casablanca 12.4. til Liverpool.

Norden

Norden afg. Balboa 31.3. til Muroran. — *Nordfarer* afg. Aden 12.4. til Port Said. — *Nordhval* ank. Sydney 22.3. — *Nordkap* ank. Adelaide 4.4. — *Nordkyn* afg. Cardiff 8.4. til Hampton Roads. — *Nordpol* afg. Marseilles 11.4. til Port Said. — *Nordvest* afg. Adelaide 8.4. til Aden.

Orient

Astoria pass. Cape Leeuwin 4.4. p.v.t. Aden. — *Westralia* afg. Hull 4.4. til Galveston.

When only the best will do

BENSON and HEDGES

OLD BOND STREET · LONDON

DERES SKIBSEANDLER HAR DEN

Progress

Valborg Nielsen ant. ank. Matanzas 13.4. — *Elisabeth Nielsen* afg. Dakar 7.4. — *Marianne* ank. Trelleborg 13.4. — *Else Nielsen* afg. St. John N.B. 8.4. — *Lily Nielsen* afg. Gefle ant. 15.4. — *Henry Tegner* ank. Godthaab 7.4. — *Ellen Nielsen* afg. Sunderland 7.4. — *Hugo Nielsen* afg. Gandia 13.4. — *Margrete* afg. Middlesbrough 12.4. — *Karen* ank. Vestnorge 12.4. — *Marx* afg. Hull 9.4. — *Sophie* afg. Antwerpen 12.4. — *Thyra* afg. Sete 11.4. — *Fylla* ank. Themsen 9.4. — *Polly Svendborg*, dok.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng afg. Newport News 9.4. til Rierne. — *Lena Schmith* afg. Windau 14.4. til Holtenau f. o.

Torm

Estrid Torm ank. Philadelphia 12.4. — *Herdis Torm* ank. Santiago de Cuba 10.4. — *Olga Torm* pass. Panamakanalen 16.3. — *Gerd Torm* afg. New York 11.4. — *Tekla Torm* afg. Cabedello 14.4. — *Agnete Torm* ank. Avonmouth 11.4. — *Kirsten Torm* ank. Santos 10.4. — *Gertrud Torm* ank. Istanbul 10.4. — *Ragnhild Torm* afg. Valparaiso 4.4. — *Helvig Torm* ank. Santos 13.4. — *Thyra Torm* ank. Alexandria 11.4. — *Gyda Torm* afg. Baltimore 11.4. — *Anne Torm* afg. Lissabon 13.4. — *Hilde Torm* ank. Bilbao 12.4. — *Gudrun Torm* afg. Amsterdam 12.4. — *Alice Torm* ank. Svendborg 20.2. — *Gunhild Torm* ank. Bilbao 13.4.

Vendilla

E. M. Dalgas ank. Kaolack 14.4. — *Otto Petersen* ank. Rotterdam 16.4. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam ank. Portland 6.4., derefter San Francisco, Los Angeles. — *Asia* ank. Karachi 7.4., derefter Bombay, Colombo. — *Bintang* afg. Osaka 14.4. til Nagoya, Yokohama. — *Falstria* ank. Kbhvn. 11.4., derefter New York. — *Java* ank. Burnie 7.4., derefter Bell Bay, Melbourne. — *Jutlandia* ank. Yokohama 1.4. — *Kambodia* afg. Genoa 15.4. til Barcelona, Antwerpen. — *Kina* pass. Brunsbüttelkoog 15.4. til Gdynia, Kbhvn. — *Korea* ank. Oslo 12.4., derefter Hamburg, Rotterdam. — *Lalandia* pass. Finisterre 14.4. til Port Said, Aden. — *Magdala* ank. Antwerpen 13.4., derefter Rotterdam, Marseilles. — *Malacca* pass. Chagos 9.4. til Aden, Suez. — *Malaya* ank. Oslo 10.4., derefter Brevik, Rotterdam. — *Manchuria* ank. Bremen 13.4., derefter Hamburg, Aalborg. — *Neonia* pass. Minikoi 11.4. til Singapore, Saigon. — *Mongolia* ank. Chalna 2.4., derefter Madras, Colombo. — *Morelia* afg. Zamboanga 13.4. til Singapore, Port Swettenham. — *Nikobar* afg. Manila 13.4. til Tabaco, Bislig. — *Panama* afg. Port Swettenham 14.4. til Singapore, Bangkok. — *Patagonia* afg. Moji 13.4. til Hongkong, Manila. — *Selandia* ank. Colombo 15.4., derefter Aden, Port Said. — *Serampore* ank. Los Angeles 12.4., derefter Tacoma, Vancouver. — *Siam* afg. Corpus Christi 12.4. til Suez. — *Tranquebar* pass. Farallon de Pajaros 6.4. til San Francisco, Los Angeles.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgiuet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
Kongens Nytorv 6 · København K.

ASSURANCEFORENINGEN
SKULD . NORGE
(Gjensidig)
DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 · KØBENHAVN · TEL. C. 16.861


- siden 1899

International
the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN 5



„VIKING“
Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog

IVER C. WEIBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 8
KØBENHAVN K. - C. 7809

A/S
EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE
KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

Kalyskomfuere
for kul, olie og elektricitet
Forlang forslag med tilbud
BRØNNUMS MASKINFABRIK
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846
GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.
TEL.-ADR.: SALVESEN

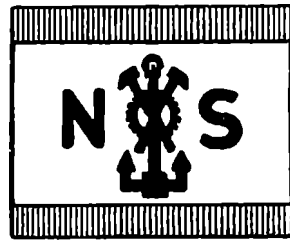
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

EN FRISK DRIK
OGSAA TIL
BLANDING...



Carlsberg



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe Indtill 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand S. Christoffersen & Co. Stevedore M. Jensen	Labore
Randers	Næstformand og Kasserer Hans Brandt	
København	Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aalborg	Hassing & Dresøher	
Aarhus	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg	Einar Sørensen	
Frederikshavn	Søren Andersen	Stevedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kalundborg	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
Korsør	Søren Olsen	
Kastrup	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
—	Julius Nielsen's Stevedore- foretning A/S	
—	Flakholm Stevedore Co. A/S	
Løgstør	Chr. S. Odgaard & Co.	Andrea
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Basballe
Nyborg	Henrik Basballe	
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Svendborg	O. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforetning v. Kaptajn Thygesen	

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 18 779-15779
TELEGR. 'JANBY'



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER
&
-MOTORER



Medlemsliste

- | | |
|--|--|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rhederi M. Jepsen A/S, Aabenraa. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kongssund. |
| Rederiet Arrenak I/S. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| C. Clausen. | D/S »Myren«. |
| D/S »Dania«. | A. P. Møller. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Norden«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Orient«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Orion«. |
| Det Danske Petroleum Aktieselskab. | D/S »Pacific«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Phoenix«, Esbjerg. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Progress«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | Hans Svenningsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Holland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 16

FREDAG DEN 25. APRIL 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

»EN KRIGSERKLÆRING«

Der findes som bekendt brådne kar i alle samfundslag. Det gælder også sømandsstanden, og enhver ved jo, hvilken skade disse »brådne kar« kan anrette, ikke alene for standens anseelse udadtil, men også i det daglige liv og arbejde om bord i skibene. Disse uheldige elementer frembyder også herhjemme en stadig og alvorlig trusel mod de rolige og gode arbejdsforhold, som sømandsorganisationerne i samarbejde med rederiforeningerne søger at skabe for søens folk, og alle, der ønsker ro og redelige forhold i skibsfarterhvervet, kan derfor slutte op bag den »krigserklæring«, formanden for det svenske Sjöfolksförbundet, *Jerker Svensson*, har sendt vildskuddene indenfor den svenske sømandsstand i form af en kraftig leder i forbundets blad *Sjömannen*.

Det hedder i denne leder, der også kan sige danske sømænd meget, bl. a.: »Der har i de senere år ikke været eet eneste år, hvor vi ikke har kunnet konstatere betydelige økonomiske og sociale fremskridt for sømændene. Vi er nået et langt stykke frem mod vort mål at gøre sømandserhvervet til en beskæftigelse, der byder sine udøvere gode kår. Har vi i denne henseende lov til at se tilbage på udviklingen med tilfredshed, er dette desværre ikke tilfældet med et andet forhold, nemlig den mindre gode optræden fra visse søfolks side. Lad os med samme slå fast: Dette kan ikke længere tolereres! De kollektivt aftaler, vi har med rederne er gensidige. De pålægger rederne visse forpligtelser, men kræver også, at ethvert medlem af Svenska Sjöfolksförbundet skal opfylde sin pligt. Og det er først og fremmest at udføre det arbejde, man har påtaget sig, efter bedste evne og altid at optræde ordentligt og nøgtern. Det burde stå klart for enhver, at man ved at optræde som drivert eller drukkenbolt e. lign. har brudt aftalen og dermed også forskert sin ret overfor modparten, ligesom man derigennem modarbejder organisationens arbejde for alle de mange pligttopfyldende medlemmer. Det siger sig selv, at hvis en ikke ubetydelig del af forbundets medlemmer de facto er aftalebrydere, vanskeliggøres forbundets arbejde med yderligere at forbedre sømændenes kår betydeligt. Nu må det imidlertid være nok. Organisationens ledelse vil for fremtiden gå hårdere frem. Der vil ikke blive vist nogen barmhjertighed mod forsømmelige elementer, der hverken vil få hjælp eller understøttelse fra organisationens side. Men der må også andre midler til. Der er her først og fremmest tale om mangel på moral og rygrad, og ingen er derfor nærmere til at øve en helsebringende indflydelse på de svage karakterer end de pligttopfyldende sømænd. Det er derfor ethvert medlems pligt overfor kammeraterne og organisationen at hjælpe efter bedste evne til at rense ud blandt de uheldige elementer. Hvis det sker, vil det ikke vare længe, før vi har fået stukket hul på

den byld, der nu plager os. Dette er en advarsel — til to sider. Først til de uheldige elementer om at tage sig iagt, for fra nu af vil der ikke blive vist dem nogen overbærenhed. Og dernæst til sømændenes store flertal, de pligttopfyldende. Pas på! Der er fare på færde. Husk på, at sømandserhvervet er et ansvarsfuldt erhverv.

FRAGTRATETALLET

Med fragtraterne i januar-marts 1949 som basis (sat lig 100) er fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater for prompte lastning indenfor trampfarten, beregnet til 211 for marts 1952. I februar måned var tallet 218. Nedgangen i fragtraterne, der tog sin begyndelse i januar måned, efter at toppunktet for de sidste 1½ års stærkt opadgående bevægelse var nået i december 1951, er således også fortsat i marts måned. Faldet i raterne siden december 1951 andrager nu 10 pct. Herefter ligger raterne dog stadig mere end dobbelt så højt som i midten af året 1950, da den nævnte opadgående bevægelse tog sin begyndelse.

Nedgangen i marts 1952 har med undtagelse af enkelte uændrede rater omfattet samtlige trades.

H.M.S. GALATHEA

Fregatten *Galatheas* lange havundersøgelsestogt, der startede d. 15. oktober 1950, nærmer sig nu sin afslutning. Efter et besøg i San Francisco og San Pedro er skibet nu på vej mod Panamakanalen og det karibiske hav. Det er tanken, at hjemkomsten til København vil finde sted søndag d. 29. juni i år.

M.S. JUTLANDIA

Hospitalsskibet *Jutlandia* har nu forladt de ko-reanske farvande for hjemgående. Det er tanken, at skibet efter at have landsat 184 sårede krigsdeltagere i abessinske, tyrkiske, græske, franske og belgiske havne vil vende tilbage til København den 11. juni.

KULIMPORTEN

Nu foreligger der en opgørelse over importen af kul og koks i årets to første måneder, og tallene ser ikke værst ud, skriver Erhvervenes Oplysningsråd.

Af kul er der i januar og februar indført 657.712 tons mod 622.483 i samme periode i fjor, men et skår i glæden er det unægteligt, at mere end halvdelen, nemlig 349.000 tons, har måttet hentes i USA, så store fragtomkostninger er løbet på. I begyndelsen af 1951 var USA overhovedet ikke leverandør.

Fra England er der i januar—februar kommet 264.000 tons, nøjagtig 100.000 tons mere end i de samme to måneder i fjor, og Vesttyskland har sendt 26.000 tons — en merleverance på 10.000 tons.

Den store forskydning skyldes, at Polen er gledet ud af billedet. Fra dette land blev der i januar—februar i fjor importeret 413.000 tons, medens der i år intet er kommet.

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

— Det nyeste og mest effektive —

Hvad koksene angår, er der i årets to første måneder indført 235.791 tons mod 184.904 i samme periode i fjor, altså en lille bedring, men i januar—februar 1950 udgjorde tallet 478.398 tons eller mere end det dobbelte.

SØMANDSFONDEN

Den danske Sømandsfond (stiftet af Dansk Dampskibsrederiforening den 24. februar 1944) vil i den nærmeste tid foretage uddeling af understøttelser for 1952 til trængende efterladte efter danske søfolk omkommet under krigen 1939—45. Ansøgningsskemaer kan rekvireres på fondens kontor, Amaliegade 33, København K., og må indsendes til kontoret inden 15. maj.

TYSK-NORSK SAMSEJLING

Repræsentanter for tyske og norske redere besluttede på et møde fornylig at genoptage de tidligere fællesruter. Til at begynde med vil ruten Hamburg—Vestnorge blive betjent af de tyske redier Ernst Russ og A. Kirsten, Det bergenske Dampskibsselskab og Det nordenfjeldske Dampskibsselskab. Ruten mellem Bremen og Østnorge skal betjenes af det tyske rederi Neptun og Søndenfjelds norske Dampskibsselskab. Også det gamle samarbejde mellem Bergenske og Neptun på Antwerpen—Vestnorges-ruten vil blive genoplivet.

DE DANSKE HAVNE

Samlige danske havne blev i 1951 anløbet af 80.652 skibe med en samlet tonnage på 19.834.000 n.r.t. Der udlossedes ialt 15.533.000 tons gods og indladedes 5.860.000 tons. De tilsvarende tal for 1950 var 76.113 anløb, 19.434.000 n.r.t., udlosset 15.484.000 tons og indladet 5.158.000 tons gods.

A. P. MØLLER 35 pct.

A. P. Møllers Rederier, A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, har afsluttet deres regnskaber for 1951. Af regnskaberne fremgår følgende:

Tank- og ruteskibe i interessentskab med solidarisk ansvar mellem de to selskaber:

Inclusive overførsel fra 1950, 875.218 kr., og efter at der på skibene ordinært er afskrevet 7.014.834 kr. og ekstraordinært afskrevet på skibe og nybygninger 65.480.175 kr., fremkommer en saldo på 50.003.524 kr., hvoraf 44.000.000 kr. overføres til konto for nybygninger, medens der af det resterende overføres 2.500.000 kr. til hvert af selskaberne. Til næste år overføres 1.003.524 kr.

Flåden er i årets løb forøget med 5 skibe på tilsammen 63.115 t dødvægt.

En væsentlig del af overskuddet hidrører fra driften af en række fremmede skibe.

A/S Dampskibsselskabet Svendborg: Inclusive overførsel fra 1950, 635.444 kr., samt overførsel fra interessentskabet 2.500.000 kr., og efter at der på skibene er afskrevet ordinært 595.889 kr. og ekstraordinært 743.331 kr., viser dette selskab et overskud på 8.607.859 kr., der foreslås fordelt således:

Til aktionærerne 2.173.500 kr. (35 pct.), til de kommitterede 60.000 kr., til konto for nybygninger 5.753.000 kr., at overføre til næste år 621.359 kr.

Skatter for 1951 kalkuleres til ca. 9.400.000 kr., hvilket beløb ikke er taget til udgift over driften eller hensat under status.

Dampskibsselskabet af 1912 A/S: Inclusive overførsel fra 1950, 658.599 kr., samt overførsel fra interessentskabet 2.500.000 kr., og efter at der på skibene er afskrevet ordinært 823.342 kr. og ekstraordinært 792.620 kr., viser dette selskab et overskud på 12.638.693 kr., som foreslås fordelt således:

Til aktionærerne 3.150.000 kr. (35 pct.), til de kommitterede 36.000 kr., til konto for nybygninger

8.800.000 kr., til at overføre til næste år 652.693 kr.

Skatter for 1951 kalkuleres til ca. 10.800.000 kr., hvilket beløb ikke er taget til udgift over driften eller hensat under status.

I engangsydelse til staten er for de to selskaber i 1951 afholdt ca. 2.200.000 kr. Et lignende beløb falder på 1952.

DANIA 25 pct.

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »Dania« meddeler, at regnskabet for 1951 inklusive en overførsel fra forrige år på 426.973 kr. udviser et overskud på 4.076.218 kr., som det på den d. 17. ds. afholdte generalforsamling besluttedes at anvende således:

2.348.164 kr. til afskrivning på skibene, 300.000 kr. til henlæggelse til dispositionsfond, 100.000 kr. til kursreguleringsfond, 200.000 kr. til udbyttereguleringsfond, 100.000 kr. til pensionsordning, 375.000 kr. til 25 pct. dividende til aktionærerne og 653.054 kr. til overførsel til næste år.

I selskabets beretning hedder det bl. a.:

I marts måned indkøbtes fra Norge m.s. *Brynje*, der er bygget i 1938. Skibet er på 7850 tons dødvægt, og det fik ved overtagelsen, der fandt sted i september, navnet *Danffjord*.

I juni afhændedes s.s. *Danvig* til Finland, fordi skibet ikke helt opfyldte de forventninger, der var stillet til det, og for at skaffe penge til betaling af det indkøbte motorskib. S.s. *Danvig* afleveredes i september til de nye ejere. Da der i tidligere år er foretaget ekstraordinære afskrivninger på skibet, og det må forventes, at skattevæsenet vil forlange en regulering foretaget, er den regnskabsmæssige for tjeneste ved salget, 2,274,848 kr., indtil videre opført som en særlig post under passiver.

PACIFIC 20 pct.

Dampskibsselskabet »Pacific«s overskud i 1951 uden afskrivninger på skibene og efter betaling af skat andrager 490.364 kr., hvortil kommer en renteindtægt på 114.951 kr. samt en overførsel fra 1950 på 181.887 kr. Efter ordinær afskrivning på skibene, som bestyrelsen foreslår foretaget med 440.287 kr., bliver til rest pr. 31. december 1951 et beløb på 346.915 kr., hvoraf der — efter betaling af vedtægtsmæssig tantième til bestyrelsen — foreslås udbetalt 10 pct. i udbytte til aktionærerne med 180.000 kr., medens restbeløbet på 136.649 kr. foreslås overført til 1952.

Under hensyntagen til, at de uheld, som ramte selskabet i 1951, må anses for ekstraordinære, har bestyrelsen anset det for forsvarligt at foreslå nævnte 10 pct. udbytte for driftsregnskabet suppleret med 10 pct. bonus fra dispositionsfonden, således at den samlede udbetaling til aktionærerne for 1951 bliver 20 pct.

J. L.-FONDET

Styrelsen for J. L.-Fondet, som stiftedes ved A/S D/S »Vesterhavet«s 50 års jubilæum i 1945, har i disse dage afholdt møde, hvor regnskabet for 1951 behandledes.

Der er i 1951 ydet bidrag til Det Grønlandske Selskab, Nordisk Sommeruniversitet, Sømandshjemmet »Bethel«, forsamlingshus i Lydersholm, servicemand for søfarende, Søfartens Hygiejnekomité, Maskinist-skolernes Studiefond, Sct. Georgs Gildet i Graasten, »Vejledning for danske søfarende i Buenos Aires«, pjece vedrørende regulering af søerne i København, Erhvervsarkivet i Aarhus, Italienshjælpen, »De Gamles Stuer«.

Fondet har en villa på Scherfigsvej 9, København, som stilles til rådighed for humanitære formål. Den har i fjor været benyttet særdeles meget. Fondets kapital er ca. 8 millioner kroner.

UGENS FRAGTBRETNING

Fra New York meddeles, at NSA. oplyser, at pr. 1. april var der ialt 538 GAA. skibe i fart. Af disse sejler 182 skibe for MSTs. regning, 266 skibe har allerede fået oplægningsnotice og resten vil ligeledes blive trukket ud af fart i løbet af indeværende kvartal.

Iøvrigt har der ikke fundet større forandringer sted indenfor de forskellige sektioner af fragtmarkedet. Kulraterne fra Hampton Roads til Europa er praktisk talt uændrede, idet der blev betalt \$7.50 for en april båd fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam og samme rate for en maj båd til Hamburg. En maj/juni båd sluttedes Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam til \$6.50, og på sterlingbasis sluttedes en maj båd til 53/- til Antwerpen eller Rotterdam og 55/- til Hamburg. Korn fra Northern Range sluttedes til 14/- pr. qr. til U.K. med option af Antwerpen eller Rotterdam direkte til 13/4d. og korn fra Northern Range til Jugoslavien fik tonnage til den uændrede rate af 92/6d. Korn fra St. Lawrence til UK. sluttedes til 13/- pr. qr. for juli lastning, til Eire betaltes 15/9d. pr. qr. for maj tonnage og 15/3d. pr. qr. for juni lastning. Byg fra St. Lawrence til Danmark sluttedes til 77/6d. og hvede St. Lawrence til Triest fik tonnage til \$9.75. Props fra Canada til UK. sluttedes til 290/- pr. favn for 800 favne båd. Af anden forretning kan nævnes: byg fra St. Lawrence til Japan til \$15, kul fra Hampton Roads til Japan til rater mellem \$15 og \$13.90, kul fra Hampton Roads til Buenos Aires til 109/-, og for lignende forretning betaltes på dollarbasis \$14.50, kul Hampton Roads/Rio til \$11.50. Korn fra Northern Range til Brasilien sluttedes til \$12.75.

Der har kun været beskeden forretning i sukker fra Vestindien. Cuba/UK. sluttedes til 97/6d., option San Domingo lastning til 90/-, Cuba/Hamburg sluttedes til \$13.50, en 3100 tonner sluttedes for sukker fra San Domingo eller Porto Rico til UK. til 90/-, og en 4800 tonner accepterede 87/6d. for lignende forretning. En 9500 tonner sluttedes for sukker 2 havne Cuba til Khorramshahr til \$22.50.

Fra Golfen sluttedes korn til Vestitalien til \$9.50, korn Golfen/Haifa betaltes med \$12.50 for juni og \$13 for maj, korn Golfen/Antwerpen sluttedes til \$10 for april, liner space for ialt 12.500 ts. sluttedes for sulphur Golfen/Antwerpen til \$9.15 og endelig betaltes 77/6d. for 9600 ts. sulphur fra Golfen til UK.

River Plate markedet er nærmest livløst. Malm fra Brasilien til Mobile sluttedes til \$5.05.

Nordpacific markedet var igen relativt aktivt. Korn til Indien sluttedes til 127/6d. til øst- og 135/- til vestkysten, korn til Sydafrika sluttedes til 140/-, Korn fra Vancouver til Japan fik tonnage til \$11.25, malm fra Californien til Japan betaltes med \$11 fio., korn British Columbia/Brasilien sluttede 9000 tonner til \$17.50. Flere både sluttedes for lumber og stykgods til UK. til 110/- pr. ton dw., fio., adskillige både sluttedes for Intercoastal lumber til rater omkring \$117.500 for liberty størrelse, og en-

delig kan nævnes, at en båd på 9700 ts. cargo, 477.000 cbft. bale fik \$205.000 lumpsum, fio. for lumber fra British Columbia til Sydafrika.

Fra Nordkina meldes kun om afslutningen af en enkelt båd for blandet kornlast til 135/- til Antwerpen/Rotterdam eller Hamburg med option losning Stettin til 142/6d. og Gdansk eller Gdynia til 145/-. Kul fra Calcutta til Singapore sluttedes til den uændrede rate af 75/-, kul Calcutta/Colombo sluttedes til 58/- og Calcutta/Aden til 70/-. Malm fra Vizagapatam til Japan sluttedes til 70/-, og malm fra Vizagapatam til USNH. betaltes med \$10.50.

Efterspørgslen fra Australien er meget beskeden. Kun en enkelt båd meldes sluttet fra Vesta Australien eller Victoria til Egypten til 80/- for løs last ex-silo. Malm fra Port Pirie til Bristol kanalen sluttedes til 98/6d.

Fra Sydafrika meldes ikke om afslutninger. Cottonseed i sække er sluttet fra Port Sudan til UK. til 80/-.

Raterne for korn fra Sortehavet ligger en ubetydelighed lavere end i forrige uge. Korn til Port Said eller Alexandria sluttedes til rater mellem 36/6d. og 37/- fio., og en enkelt båd rapporteres sluttet fra Sortehavet til Rotterdam eller Antwerpen til 60/-, fio. Fra Middelhavet sluttedes bl. a.: malm fra Bona til Ymuiden eller Antwerpen til 33/6d., malm La Goulette/Middlesbrough til 42/-, fosfat Sfax/UK. 47/-, pyrites Huelva/Rotterdam 41/6 d. og flere både sluttedes for fosfat fra Casablanca til UK. til rater mellem 36/6d. og 40/- afhængig af størrelse og lossehavn.

På vore hjemlige markeder har der ikke været mange ændringer. Kulraterne fra ECUK. til god dansk havn ligger stadig omkring 17/- for både på omkring 25/3000 tons, men for den mindre tonnage har raterne vist nedadgående tendens og der kan idag næppe opnås mere end omkring 21/- for en 1000 tonner. Flere mindre både er sluttet for koks fra Belgien til Danmark til omkring 30/- og for koks fra Emden eller Weser er sluttet adskillige mindre skibe til rater omkring 15/-. Trælastraterne er stort set uforandrede. Af ugens afslutninger kan nævnes: 420 favne props fra Fredrikshavn til ECUK. til 140/- pr. favn, 240 favne props Sydsverige nordligst Stockholm til 115/- pr. favn, og endelig kan nævnes, at 900 favne båd sluttedes for 4 consecutive rejser med props fra full range Finland til ECUK. til 160/- fra Sydfinland, 165/ fra Mellemsfinland og 175/- pr. favn fra Nordfinland.

På tankmarkedet er de europæiske befragtere stadig tilbageholdende. Londonbefragtere har sluttet clean tonnage for transatlantisk fart til MOT. plus 145 pct. og crudeoil sluttedes fra Libanon til UK. til MOT. plus 105 pct. à 115 pct. Amerikanske befragtere har været ret aktive i kystfarten for dirty tonnage og adskillige både sluttedes til USMC plus 50 pct. Efterspørgslen efter timecharter tonnage og skibe for consecutive rejser er meget begrænset.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Navigationsskolerne

Fænø navigationsskole afsluttede d. 18 april sine eksamener. 13 elever havde indstillet sig til skibsførerexaminationen. De bestod alle. 14 elever havde indstillet sig til styrmandseksamenen, 13 bestod. 8 elever tog radiotelegrafisteksamenen.

En kollisionsag

Sø- og Handelsretten har nu afsagt dom i en sag, hvori der fra polsk side var rejst et erstatningskrav på 143.948 zloty (efter kursen: 1 zloty = 1,73 kr.) mod dampskibsselskabet »Myren«, fordi selskabets damper *Astrid* havde sejlet en polsk fiskekutter i sønk. Ulykken fandt sted

tidligt om morgenen den 17. april 1948, da fiskekutteren W.S.G. 23, lå for anker under fiskeri i Østersøen ca. 11 sømil nordøst for Hela. *Astrid* var i ballastrejs fra København til Gdansk, og kutterens mandskab blev alle reddet og bjerget over på *Astrid*.

Det blev fra »Myren«s side hævdet, at fiskekutteren, der lå i befærdet farvand, ikke havde de behørigte lanterner sat og ikke førte fornøden udkig, derfor målte den selv bære skaderne. Sagsøgerne bestred dette, og retten fandt, at fiskekutteren efter sagens omstændigheder *må* have haft tændte lanterner. Derimod havde den ikke fast udkig, ligesom der ikke førtes kontrol med lanternernes brænden. Også på *Astrid* har udkiggen svigtet. Retten fandt nemlig ingen anden forklaring på, at dampere ellers

under de rådende sigtbarhedsforhold overhovedet ikke observerede kutteren før kollisionen, selvom kutterens lanterner ikke brændte tilfredsstillende. Der var således fejl på begge sider, og skaderne skal fordeles med halvdelen til hver. Retten satte fiskekutteren til den værdi, der blev hævdet af sagsøgerne, og anerkendte, at også brugerne og fiskerne havde lidt tab. »Myren« dømtes til at betale de polske sagsøgere 71.974 zloty samtl 8000 kr. i sagsomkostninger.

Fra svenske værfter

Afleveringer: Den 6. marts afleverede Eriksberg, Göteborg, lastmotorskibet *Vegaland*, 5840 tons d.w., til Angfartygs AB Tirfing, Göteborg. Hovedmaskineriet består af en 7-cyl., enkeltvirkende Eriksberg-B. & W. dieselmotor, 6700 e.h.k. Farten er 16,5 knob fuldt lastet.

Søsætninger: Den 9. februar søsattes ved Uddevallavarvet lastmotorskibet *Monica Smith*, 2600 tons d.w., under bygning til Rederi AB Ferlef, Stockholm. Hovedmaskineriet skal bestå af en 7-cyl., enkeltvirkende Atlas dieselmotor på 2050 a.h.k. Fart 12¾ knob lastet.

Den 20. februar søsattes ved Öresundsvarvet, Landskrona, lastmotorskibet *Norinda*, 3600 tons d.w., under bygning til Rederi AB Höganäs. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2250 e.h.k. Götaverken dieselmotor. Kontraktfart 13 knob fuldt lastet.

Den 27. februar søsattes ved Götaverken tankmotorskibet *Soya Andrea*, 17.500 tons d.w., under bygning til Rederi AB Wallstar, Stockholm. Hovedmaskineriet skal bestå af en 9-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor, 8300 i.h.k. Kontraktfart 14,5 knob lastet.

Den 27. februar søsattes ved Kockums, Malmö, tankmotorskibet *North America*, 24.300 tons d.w., under bygning til The Texas Company (Norway) A/S., Oslo. Hovedmaskineriet skal bestå af en 7-cyl., 2-takts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, 7000 a.h.k. Kontraktfart 14 knob lastet.

Skibsregisteret

Dampskibsaktieselskabet Draco A/S, København, er ejer af s.s. *Skern* af København, OYGG, brutto- og nettotonnage ifølge interim-nationalitetscertifikat henholdsvis 2996 og 1702 tons.

A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1806, Rønne er ejer af nybygget m.s. *Kongedybet* af Rønne, OYIK, brutto- og nettotonnage henholdsvis 2314 og 1386 tons.

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise er ejer af m.s. (bugserfartøj) *Skuld* af Kalundborg, OXQJ, brutto- og nettotonnage henholdsvis 135 og 0 tons.

S.s. *Benedikt* af Hobro, OXNE, er udslettet som ophugget.

PERSONALIA

70 år

Tidligere fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, kaptajn *H. Møller Madsen*, kunne den 24. april fejre sin 70 års fødselsdag i hjemmet i Esbjerg.

50 år

Fører i Det Østasiatiske Kompagni, kaptajn *Karl Jensen*, fylder den 28. april 50 år. Kaplajnen er bosiddende i Nyborg.

25 års jubilæum

Fører i Det Danske Petroleum A/S, kaptajn *S. Madsen*, fejrede den 23. april 25 års skibsfører-jubilæum i selskabet.

VALUTAKURSER pr. 22. april 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.06.

Positionsliste pr. 22. april 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. afg. Lisbon 25.4. — *Hans Mærsk* forv. ank. Dartmouth 3.5. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Ridham 25.4. — *Betty Mærsk* forv. ank. St. John NB. 8.5. — *Lica Mærsk* forv. ank. Portland, Me. 7.5. — *Marit Mærsk* forv. ank. Alexandria 22.4. — *Robert Mærsk* afg. Philadelphia 18.4. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Rotterdam 22.4. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Kobe 5.5. — *Else Mærsk* afg. Kohsichang 17.4. til Colombo. — *Kirsten Mærsk* afg. Hongkong 20.4. til Yokohama. — *Agnete Mærsk* forv. afg. Kuwait 21.4. til Bahrein. — *Mathilde Mærsk* forv. afg. Djakarta 21.4. til Bangkok. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Isa-

bela de Sagua (Cuba) 22.4. — *Herta Mærsk* ank. Nagoya 20.4. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Dunkirk 21.4. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Bahrein 25.4. — *Arnold Mærsk* ank. Djibouti 19.4. — *Cornelius Mærsk* pass. Panama 12.4. — *Olu Mærsk* forv. afg. Naradhivas 21.4. til Singapore. — *Leise Mærsk* afg. San Francisco 11.4. til Manila. — *Sally Mærsk* ank. Cebu 21.4. — *Chastine Mærsk* afg. Kobe 20.4. til Saigon. — *Gertrude Mærsk* afg. Genoa 10.4. til New York. — *Lexa Mærsk* afg. Hongkong 19.4. til Saigon. — *Hulda Mærsk* ank. New York 18.4. — *Laura Mærsk* ank. Kobe 20.4. — *Grete Mærsk* afg. Corinto 16.4. til San Francisco. — *Trein Mærsk* afg. San Francisco 18.4. til Los Angeles. — *Anna Mærsk* rep. i Kbhvn. — *Peter Mærsk* afg. Kobe 17.4. — *Olga Mærsk* forv. afg. Charleston 20.4. til Panama. — *Nicoline Mærsk* afg. Hongkong 18.4. til Yokohama. — *Jeppesen Mærsk* forv. afg. Baltimore 21.4. — *Kate Mærsk* forv. ank. Punta Cardon 29.4. — *Bente Mærsk* forv. ank. Teneriffe 3.5. — *Aase Mærsk* forv. ank. Liverpool 24.4. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Curacao 25.4. — *Nelly Mærsk* forv. ank. Bahrein 22.4. — *Emma Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 11.4. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Capetown 2.5. — *Brigit Mærsk* forv. ank. Curacao 28.4. — *Inge Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 20.4. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Caripito 21.4. — *Katrine Mærsk* forv. ank. Salem (Mass.) 21.4. — *Henning Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 26.4. — *Marie Mærsk* forv. ank. U.K.C. 4.5. — *Eleonora Mærsk* forv. ank. Port de Bouc 23.4. — *Valkyrien Mærsk* forv. ank. Persian Gulf 29.4. — *Mette Mærsk* forv. ank. Madras 23.4. — *Janc Mærsk* forv. ank. U.K.C. 2.5. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. U.K.C. 3.5. — *Ebba Mærsk* forv. ank. Palermo 23.4. — *Anglo Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 26.4. — *Gerd Mærsk* forv. ank. Port de Bouc 23.4.

Basse & Co.

Krusaa forv. afg. Tunis 22.4. — *Egaa* forv. afg. Hull 22.4. til Finland. — *Susaa* forv. ank. Fredericia 23.4. — *Else Basse* ank. Nice 20.4., derfra Marseilles. — *Paris* forv. ank. Baltimore 28.4., derfra London. — *London* forv. ank. Taboradi 22.4.

Dania

Cyril afg. Middlesbrough 22.4., til Huelva. — *Danfjord* afg. Singapore 21.4. til Port Said. — *Danholm* ank. Buenos Aires 14.4. — *Tovelil* ank. Nantes 18.4.

Danneborg

Aggersborg afg. Buenaventura 16.4. til Houston. — *Brattingsborg* afg. Paramaribo 20.4. til Demerara. — *Christiansborg* forv. ank. Tripoli 21.4. — *Ellensborg* ank. Svendborg 16.4. for dok. — *Flynderborg* ank. New York 14.4., derefter til La Guaira. — *Frederiksborg* afg. Setubal 21.4. til Santander. — *Lilleborg* ank. Gdynia 21.4., derefter til Italien. — *Nordborg* ank. Barry 20.4., derefter til Vigo. — *Skodsborg* ank. Svendborg 17.4. for dok. — *Spigerborg* ank. Alexandria 21.4., derefter til Derindje. — *Taarnborg* pass. Finisterre 19.4. til Casablanca. — *Üranienborg* ank. Frederikshavn 20.3. for dok. — *Ørneborg* ank. Kbhvn. 9.4. for dok.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Dakar 23.4. til Antwerpen. — *Bornholm* afg. Pointe Noire 22.4. til Belg. Congo. — *Bretagne* ank. Mombasa 23.4. — *Gronland* pass. Suez 21.4. p. v. l. Persiske Golf. — *Halland* ank. Göteborg 22.4. — *Irland* ank. Alexandria 23.4. — *Normandiet* forv. afg. Nakskov 26.4. til Antwerpen, Vestindien. — *Shetland* afg. Mersey 21.4. til Venezuela. — *Skotland* forv. afg. Kiel 26.4. til Philadelphia. — *Slesvig* ank. New Westminster 17.4., derefter Vancouver.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. afg. Antwerpen 25.4. til Aruba. — *Esso København* afg. Aalborg 22.4. til Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 3.5., derefter Kbhvn. — *Dania* afg. Port Jerome 20.4. til Hellerup.

De fornede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 25.4., derefter dok B. & W. — *Concordia* forv. afg. Immingham 26.4. til Randers. — *Dania* forv. afg. Wear 26.4. til Vesterås. — *Hafnia* forv. afg. Vesterås 26.4. til Holland. — *Scandia* forv. ank. Kbhvn. 26.4.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Kbhvn. 22.4., derefter i dok. — *Th. Adler Swanholm* afg. Gdansk 20.4. til Nantes. — *Wm. Th. Mallig* afg. Sunderland 22.4. til Drammen.

D.F.D.S.

Argentina ank. New Orleans 15.4. for rep. — *Arizona* afg. Buenos Aires 10.4. via Las Palmas til Bremen/Danmark. — *Arkansas* afg. Istanbul ca. 25.4. til Eleusis, Antw., Emden, Kbhvn. — *Bastholm* ank. Beirut 21.4., derfra forv. 22.4. til Famagusta, Limassol, Lattakia o. v. — *Birkholm* ventes til Kbhvn. ca. 27.4., derefter Herrenwyk. — *Bolivia* afg. New Orleans 21.4. til Norfolk/New York-Oslo/Kbhvn. — *Botnia* afg. Kbhvn. 22.4. til Thorshavn/Trangisvaag/Vaag. — *Brasilien* ank. Rotterdam 21.4., derfra 22.4. til

Aalb./N.Sundby. — *Brynhild* ank. Sevilla 20.4. — *Bygholm* ventes til Kbhvn. ca. 25.4., derefter Herrenwyk, Hamburg. — *California* afg. Kbhvn. 21.4. via Las Palmas til Recife/Buenos Aires. — *Colombia* ventes ank. Buenos Aires 27.4. — *Diana* ank. Kbhvn. 21.4., derfra 24.4. til Odense, Aarh., Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 17.4. til Godthaab. — *Egholm* ank. Dunkirk 21.4., derfra forv. 23.4. til Middelhavet. — *Florida* afg. Kbhvn. 16.4. til New York o. v. — *Halfdan* ank. Kbhvn. 21.4., afg. ca. 25.4. til Rotterdam, Antw., Hamburg, Kbhvn. — *Harald* afg. Huelva 19.4. til Amsterdam. — *Hebe* ank. Kbhvn. 21.4., herfra 25.4. til Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Hindsholm* ank. Odense 20.4. — *Hjortholm* afg. Antw. 22.4. til Rotterdam, Kbhvn., Odense. — *Ivar* ank. Antw. 21.4. — *Klintholm* ank. Kbhvn. 19.4., afg. ca. 23.4. til Antw., Danmark. — *Knud* afg. Antw. 18.4. til Setubal, Antw. — *Knudshoved* afg. Dunkirk 19.4. til Bordeaux, Pallice o. v. — *Korsholm* afg. Antw. 19.4. til Randers, Kbhvn., ank. Randers 22.4. — *Lemnos* ank. Casablanca 21.4., derfra til Tanger, Nemours, Oran, Algier o. v. — *Louisiana* ank. Göteborg 20.4., derfra forv. 26.4. til Malmö/Helsingfors. — *Maine* ank. Famagusta 22.4., derfra til Limassol, Lattakia, Istanbul, Izmir. — *Melos* ank. Genoa 21.4., derfra forv. 23.4. til Marseille, Barcelona, Tarragona o. v. — *Nevada* afg. fra Odense forv. 24.4. til St. Lawrence. — *Oregon* afg. Madeira 18.4. til Kbhvn.-Vasa/Jacobstad. — *Paraguay* ank. Kbhvn. 8.4., herfra 22.4. til U. S. A. — *Rhodos* ventes til Kbhvn. ca. 28.4. — *Rota* ank. Leith 22.4., derfra forv. 23.4. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Saga* ank. Antw., 21.4., afg. ca. 23.4. til Hamburg, Kbhvn. — *Svanholm* afg. Manchester 19.4. til Havre, Antw., Kbhvn., Aarhus, Randers. — *Texas* ank. Eleusis 21.4., derfra 23.4. til Alexandria, Rotterdam, Kbhvn. — *Thyra* afg. Aalborg 19.4. til London. — *Tonsk* afg. Hamburg 21.4. til Antw., Horsens. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 21.4., derfra 24.4. til Aalborg, Hull. — *Tula* ank. Aalborg 21.4., afg. ca. 22.4. til Kbhvn., Hamburg, Antw. — *Tunis* ank. Kbhvn. 21.4., herfra 23.4. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Uffe* afg. Fr.værk 22.4. til Kbhvn., Newport o. v. — *Uruguay* ank. New York 20.4., derfra forv. 23.4. til Oslo/Kbhvn./Aalborg. — *Venezuela* afg. Buenos Aires forv. 23.4. til Bahia, Blanca, Santos o. v. — *Virginia* afg. Las Palmas 16.4. til Bremen/Aarh./Kbhvn.

Grønlandsdepartementet

Umanak i Kbhvn. — *Disko* pos. 21.4. kl. 08.00 60.15. n., 09.10 v., p. v. t. Frederikshåb. — *Spærdfisken* pos. 20.4. kl. 20.00 58.54 n., 34.51 v., p. v. t. Kbhvn. — *Kasket* pos. 21.4. kl. 08.00 58.14 n., 05.10 ø. p. v. t. Julianehåb. — *Tikerak* pos. 21.4. kl. 08.00 59.04 n., 38.02 v. p. v. t. Ivigtut. — *Julius Thomsen* afg. Julianehåb 21.4. til Ivigtut.

Helmdal

Axel Carl afg. Antilla 19.4. — *Hans P. Carl* ank. Brisbane 9.4. — *Poul Carl* ank. Devonport 20.4.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Amsterdam 27.4. — *Jens Toft* ank. Istanbul 19.4. — *Karen Toft* forv. ank. Ghent 25.4.

Kongssund

Kongshavn afg. London 8.4. til Karachi.

J. Lauritzen

African Reefer ventes afg. Santos 23.4. — *Argentinean Reefer* ank. Buenos Aires 18.4. — *Bella Dan* ventes til Tocopilla 26.4., sydg. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 20.4. — *Gerda Dan* ventes afg. San Vicente 25.4., nordg. — *Greta Dan* pass. Dover 20.4. p. v. t. Alexandria. — *Indian Reefer* afg. Valparaiso 20.4. — *Jelva Dan* ventes afg. Rochester 23.4. til Inningham. — *Jutta Dan* forv. ank. Themsen 22.4. — *Kamma Dan* forv. afg. New Orleans 22.4. til Mobile. — *Katja Dan* forv. afg. Abo 22.4. til Kaskö. — *Laila Dan* forv. afg. London 22.4. til Helsingfors. — *Laura Dan* ventes afg. Island 3.-8.5 til Patras. — *Leena Dan* ventes til Callao 26.4., nordg. — *Lilian Dan* ventes afg. Næstved 24.4. til Kbhvn. — *Linda Dan* forv. ank. Stugsund 22.4., derefter Kotka. — *Lotta Dan* afg. St. Louis du Rhone 21.4. til Sfax. — *Maria Dan* ventes afg. Palermo 24.4. til Sfax. — *Marna Dan* ventes afg. New York 23.4. til Baltimore. — *Nerma Dan* ventes til Mena-al-Ahmad 26.4. — *Ninna Dan* ventes afg. Helsingfors 23.4. til Tolki. — *Paula Dan* ventes afg. New York 2.5. til Chile. — *Randa Dan* pass. Kielerkanalen 22.4. p. v. t. Themsen. — *Selma Dan* ventes afg. Kotka 23.4. til Bristol. — *Silja Dan* ank. Mäntyluoto 21.4., derefter Tolki. — *Stina Dan* ventes til Kotka 23.4., derefter Raumo. — *Tessa Dan* ventes til

Callao 25.4., nordg. — *Ulla Dan* ank. Aalborg 17.4. for rep. — *Vilma Dan* ventes til Callao 27.4., sydg.

Motortramp

Stensby pass. Panamakanalen 22.4. p. v. t. London. — *Tureby* ank. Fremantle 9.4., derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. pass. Panamakanalen 24.4. p. v. t. Japan via Honolulu.

Myren

Asbjorn forv. ank. Nr. Sundby 25.4., derefter Kbhvn. — *Astrid* ank. Setubal 20.4., derefter Antwerpen. — *Birte* afg. Casablanca 22.4. til Huelva, Antwerpen. — *Chr. Sass* forv. afg. New York 26.4. til Norge. — *Clara* ank. Liverpool 20.4., derefter Kaolack, Dakar.

Norden

Norden afg. Balboa 31.3. til Muroan. — *Nordfarer* afg. Port Said 18.4. til U.K. cl. Cont. — *Nordhval* ank. Brisbane 20.4. — *Nordkap* ank. Fremantle 23.4. — *Nordkyn* ank. Hampton Roads 23.4. — *Nordpol* afg. Suez 20.4. til Aden, Saigon. — *Nordvest* afg. Adelaide 8.4. til Port Said.

Orient

Astoria pass. Cape Leeuwin 4.4. p. v. t. Aden. — *Westralia* afg. Hull 4.4. til Galveston.

Progress

Valborg Nielsen ant. ank. New Orleans 20.4. — *Elisabeth Nielsen* ank. Hamburg 20.4. — *Marianne* ank. Tyne 18.4. — *Else Nielsen* ank. Sheernes 21.4. — *Lily Nielsen* pass. Ushant 20.4. — *Henry Tegner* afg. Ivigtut ant. 23.4. — *Ellen Nielsen* afg. Frederikshaab 20.4. — *Hugo Nielsen* ank. London 21.4. — *Margrete* pass. Gibraltar 21.4. — *Karen* afg. Vestnorge ant. 22.4. — *Marx* afg. Karskär v/ Gefle 21.4. — *Sophie* rep. i Svendborg. — *Thyra* afg. Cagliari ant. 22.4. — *Fylla* pass. Göteborg 22.4. — *Polly* dokker i Svendborg.

L. R. Schmith & Co.

Jane Laing forv. ank. Rieme 25.4. — *Lena Schmith* afg. Ymuiden 23.4. til Swansea.

Torm

Estrid Torm ank. New York 16.4. — *Herdis Torm* ank. Santiago de Cuba 10.4. — *Olga Torm* afg. Cardenas 18.4. — *Gerd Torm* ank. Casablanca 21.4. — *Tekla Torm* afg. Cabedello 14.4. — *Agnete Torm* afg. Liverpool 19.4. — *Kirsten Torm* afg. Rio de Janeiro 18.4. — *Gertrud Torm* ank. Beyrouth 22.4. — *Ragnhild Torm* afg. Curacao 15.4. — *Helvig Torm* ank. Santos 13.4. — *Thyra Torm* afg. Alexandria 18.4. — *Gyda Torm* afg. Baltimore 11.4. — *Anne Torm* ank. Amsterdam 22.4. — *Hilde Torm* afg. Rotterdam 21.4. — *Gudrun Torm* ank. Mäntyluoto 21.4. — *Alice Torm* afg. Vejle 22.4. — *Gunhild Torm* afg. Bilbao 19.4.

Vendilla

E. M. Dalgas forv. ank. Abidjan 24.4. — *Otto Petersen* afg. 22.4. fra Dunkirk til Alexandria. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam ank. Portland 6.4., derefter San Francisco, Los Angeles. — *Asia* afg. Bombay 20.4. til Colombo, Madras. — *Bintang* afg. Yokohama 21.4. til Osaka, Kobe. — *Falstria* pass. Lindsnes 22.4. til New York, Kbhvn. — *Fionia* afg. Penang 18.4. til Colombo, Bombay. — *India* ank. Surigao 19.4., derefter Aden, Port Said. — *Java* ank. Bell Bay 18.4., derefter Melbourne, Townsville. — *Jutlandia* afg. Yokohama 21.4. til Singapore, Aden. — *Kambodia* ank. Antwerpen 21.4., derefter Rotterdam, Hamburg. — *Kina* afg. Gdynia 21.4. til Malmö, Kbhvn. — *Korea* afg. Hamburg 19.4. til Rotterdam, Marseilles. — *Lalandia* pass. Gibraltar 18.4. til Port Said, Aden. — *Magdala* ank. Rotterdam 19.4., derefter Marseilles, Genoa. — *Malacca* pass. Port Said 21.4. til Genoa, Dunkirk. — *Malaya* afg. Rotterdam 21.4. til Antwerpen, Genoa. — *Manchuria* ank. Kbhvn. 19.4., derefter Finland. Kbhvn. — *Meonia* afg. Singapore 20.4. til Saigon, Bangkok. — *Mombasa* ank. Kbhvn. 14.4., derefter Oslo, Middlesbrough. — *Mongolia* ank. Madras 20.4., derefter Colombo, Bombay. — *Morelia* afg. Penang 20.4. til Madras, Aden. — *Nikobar* ank. Nasipit 18.4., derefter San Francisco, Los Angeles. — *Panama* ank. Bangkok 19.4., derefter Hongkong, Kobe. — *Patagonia* afg. Hongkong 21.4. til Manila, philippinske udhavne. — *Sclandia* afg. Colombo 17.4. til Aden, Port Said. — *Scrapmore* ank. San Francisco 20.4., derefter Astoria, Tacoma. — *Siam* pass. Aransas Passages 12.4. til Suez. — *Tranquebar* ank. San Francisco 18.4., derefter Los Angeles, San Francisco.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 55, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marlusone

Telefon Central 12057

*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner

BASSE & CO.

D/S HETLAND A/S - D/S PACIFIC A/S

A. H. BASSE REDERI A/S

REDERIET BIEN A/S

AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

ALF JARL THURØE

ST. KONGENSGADE 40
KØBENHAVN

Telefon Central 4390

Telegr.-Adr.: ALFJARL

Alt til elektrisk

SKIBSINSTALLATION

○

RADIO

○

VÆRKTØJ

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Hempel's
"ORIENT"

anvendes som sidste påstrykning på skibe, der er udsatte for store temperatursvingninger.

ORIENT er en elastisk oliefarve, der giver en glansfuld »finish« på topside, master, bomme, dækthuse, davider, redningsbåde etc.

ORIENT leveres i alle kulører i h. t. farvekort. Specialnuancer fremstilles efter ønske.

ORIENT tåler afvaskning med svag sodaopløsning, og er som alle
HEMPEL'S SKIBSFARVER strygefærdig.

— siden 1915 —

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

GULF

GASOLIE DIESELOLIE

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 · KØBENHAVN K. · C. 5021

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 18 779-15 779
TELEGR. • JANBY •

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO-PUMPER
&
-MOTORER

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Enghave Brygge 6,4 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Søffartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pølse eller ved andt 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. Alle Afgifter undt. Kulpølse- og Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Moderat Fartøjsafgift: for Entefartøjer og reparerede Fartøjer m. m.

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

Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Læsning og Læsning. I Frihavnen besørger Læsning 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. 188 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornløseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 15 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 35 Tons samt 3 private, faste Kraner (Barmelster & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 5 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 48 bævegelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 1 Tons. Moderne Kornløseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinen 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,8 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,6—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjetønder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 35 øre. — Ingen lodsvang. Løds- penge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Læsning og lastning: Læsning og lastning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 3 mobile bensin-elektriske køre- kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for byttefæde. Skibereparations- værfter og Ophallingsbeddinger for fartøjer på indtil 200 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet: 3,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 28 Øre for Indg., 20 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 14 Øre for Indg., 14 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Løds- vang. Vand: Dampskibe u. 200 R.T. 13 Kr., over 200 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast. 4 Øre. Jern- banespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 5 Tons i Inder- havnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Bullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 27,5 øre, udg. 37,5 øre. Reducerede afgifter for søffartøjer, reparerede fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og oliefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodstakster af 1841, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Læsning og lastning foretages af private efter faste takster. Kran løftende 60 tons. Moderne skibs- værft: 2 tørdokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 800 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m., ca. 1000 lob.m. bolværk til større skibe (5,6—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesam- menslutnings normaltakster. Bugserdampere uforuden. In- gen lodsaftgift når lods ikke benyttes, isærigt moderat. 2 kraner til løsnig af homogene laster samt stykgods-kran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt, flydedokker med løfteevne ca. 700 tons, ophalerbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 3,6 m. Ved bolværk 4,6 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskin- kraft over 100 B.R.T. 15 øre for indenbys, 50 øre for uden- bys. Under 100 B.R.T. 12 øre for indenbys, 24 øre for uden- bys. Alle andre fartøjer 10 øre for indenbys, 20 øre for udenbys. Ingen lodsvang uden ved bugsering (se lods!). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakst 5,00 kr. Læsning- og lastningsomkostn. efter moderate takster. Dobb. jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibsmæde. Ophalerbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

PENSIONS
PF **FORSIKRINGS**
A **ANSTALTEN** ^{1/2}



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 17

FREDAG DEN 2. MAJ 1952

59. Årgang

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTEN OG STATEN

Om kort tid vil rigsdagen påny tage problemet om den fortsatte økonomiske sanering herhjemme op til debat, og der er ingen tvivl om, at spørgsmålet om et nyt ekstraordinært bidrag fra skibsfartens side hertil atter vil komme i søgelyset, ikke mindst på baggrund af de udsendte gode regnskaber. Fra socialdemokratisk side er der således atter rejst krav om, at erhvervet skal yde et nyt stort bidrag, og også fra andet hold peger man på skibsfarten som et givtigt skatteobjekt.

Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør *Hakon Christiansen*, Ø.K., har nu i en udtalelse til dagbladet *Information* for 23. april d. å. klart og tydeligt gjort rede for skibsfartens syn på dette aktuelle problem og bl. a. påvist de meget skadelige virkninger, en større ekstraordinær skattebyrde vil få for erhvervets konkurrencemuligheder udadtil i de kommende år. Direktør *Christiansen* udtalte, at for samtlige rederiers vedkommende er de indtjente overskud siden krigen ophør hovedsagelig blevet benyttet til konsolidering og udvidelser, og kun en lille del af overskuddet er udloddet i dividende. For 14 af vore største og mere betydende rederier gælder det således, at kun 12,8 pct. af overskuddene for årene 1945—50 er blevet udbetalt i udbytte til aktionærerne, mens de resterende 87,2 pct. er anvendt til skatter, afskrivninger og anden konsolidering.

Det vil heraf fremgå, udtalte direktøren, at et hvilket som helst ekstraordinært indgreb i, hvad der efter fradrag af dividende er til disposition, må svække skibsfartens evne til konsolidering, udvidelse og modernisering af handelsflåden. Denne konsolidering og modernisering er bydende nødvendig, fordi intet andet dansk erhverv under krigen mistede tilnærmelsesvis så stor en del af sin realkapital eller stod overfor så store genopbygningsproblemer som skibsfarten. Genopbygningen af den danske handelsflåde i kvalitetsmæssig henseende er forøvrigt endnu ikke afsluttet. Vi bør ikke gennem skatte-tekniske foranstaltninger forringe handelsflådens muligheder for at deltage i den meget hårde konkurrence med de altfor mange lande, hvor skibsfarten holdes i gang ved hjælp af diskriminerende foranstaltninger. Direktøren pegede endvidere på det store nybygningsprogram, der vil indebære en kapitalinvestering på ca. 1 milliard kroner, der må fremskaffes af rederierne egne ressourcer. Om årets store udbytter udtalte direktøren, at han ikke fandt det urimeligt, at rederierne forøgede udbyttet til aktionærerne noget i gode år. Aktionærer, der i dårlige år kun har fået et ringe eller slet intet udbytte, har et rimeligt krav på at få kompensation herfor i de gode år. Gennemsnitsudbyttet for årene 1930—50 var forøvrigt kun 7,9 pct. eller 3,6 pct. af selskabernes egenkapital.

»Der er forøvrigt en ting, jeg gerne vil have lov til at påpege,« udtalte direktøren til slut. »Ca. ¾ af skibsfartens indtægter hidrører fra sejlads på udlandet, og erhvervet øver kun i ringe grad indflydelse på de indenlandske priser. Der er således hel-

ler ikke af hensyn til landets prisniveau anledning til at afkræve skibsfarten noget bidrag til nedbringelse af de indenlandske priser. Når jeg navnlig har villet fremholde dette, skyldes det, at hele diskussionen om erhvervenes bidrag er begyndt med henblik på binding af de faktorer, som virker prisøgende.«

SKIBSFARTSNÆVNET

Ved kgl. resolution er direktør, generalkonsul *Hakon Christiansen* udnævnt til formand for skibsfartsnævnet. Til medlemmer af nævnet har ministeren for handel, industri og søfart udnævnt forretningsfører *H. Christiansen*, skibsreder *Eigil Hahn-Petersen*, forbundsformand *Th. Laursen*, skibsreder *A. Mærsk Mc.Kinney Møller*, afdelingschef *Ove Nielsen* og direktør *L. O. Normann*.

UDENRIGSTJENESTEN

Ved kongelig resolution af 4. april 1952 er overordentlig gesandt og befuldmægtiget minister i New Delhi *H. E. P. Tøyberg-Frandzen* tillige blevet akkrediteret i Colombo. Gesandten vil som hidtil have bopæl i New Delhi.

William Waudby Brown, der den 27. februar 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul i Grimsby under det kgl. konsulat i Hull, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den britiske regering.

Maurice Torris, der den 26. marts 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul i Gravelines under det kgl. konsulat i Dunkerque, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den franske regering.

BEFRAGTNINGS- OG KLARERINGSRÅDET

Efter den årlige generalforsamling i »Klarerings-Overenskomsten af 1. juli 1933« har befragtnings- og klareringsrådet i København konstitueret sig med skibsmægler *Harry Resmann* som formand og skibsreder *G. Schjønnemann* som næstformand. Rådets øvrige medlemmer er skibsmæglerne *Alfr. M. Almdal*, *A. V. Aschengreen* og *Alfred Møller* samt skibsbefragter *Willy Larsen* og skibsreder *Hans Svenning-sen*.

DANSK SKIBS-BRANDALARM

Den danske opfindelse, som vi tidligere har omtalt, *Dansk Automatisk Brandalarm*, har fornylig fået en meget smuk anerkendelse. Systemet var allerede tidligere godkendt af Lloyd's i London, men det officielle blå stempel for det danske system har direktør *Kai S. Schwensen* nu modtaget gennem en skrivelse fra det engelske *Ministry of Transport*, hvorunder søfarten sorterer. Ministeriet giver sin godkendelse af systemet DAB, hvorefter skibe, der er forsynet med dettes automatiske brandmeldere, vil kunne approberes som opfyldende sikkerhedskonventionens krav.

M.s. »JACOB JEBSEN«

Howaldtswerke, Kiel, afleverede den 27. april det 3700 br. tons lastmotorskib *Jacob Jepsen* til Rhederi *M. Jehsen A/S*, Aabenraa. Skibet skal sættes i fart på Østen.

M.s. »HENRIK DANICA«

Den 26. april søsattes ved Nubiskrug værftet i Rendsborg et 950 tons d.w. lastmotorskip *Henrik Danica*, der er under bygning til rederiet H. H. Andersen & Co. A/S, København. Skibet, der er det tredje, Nubiskrug-værftet bygger for dansk regning i den senere tid, skal forsynes med en 750 hk motor og skal kunne løbe 11 knob fuldtlastet.

KØBENHAVNS HAVN

I Københavns havnebestyrelses møde den 25. april forelagde havnedirektør *Mogens Blach* en samlet oversigt over havnens regnskaber for året 1951. Han oplyste, at besejlingen siden det foregående år var steget fra 8,7 til 9 mill. NRT og godsomsætningen fra 7½ til lige ved 8 mill. tons. Hvad udenrigsomsætningen angår, var importen gået ned med 100.000 tons, men eksporten steget med 200.000 tons, og svarende hertil viser vareafgifts-statistikken nogen stigning for kul og flydende brændsel, men nedgang for koks. Havneafgifterne viser nogen nedgang, men lejeindtægterne stigning.

Driftsudgifterne præges af stigende lønninger og materialepriser, større afskrivninger — og større pensionsudgifter, særlig på grund af den stigende levealder.

Administrationen har overvejet, hvorledes man bedst kan undgå, at disse udgifter efterhånden bliver uoverkommelige. Man kunne bl. a. udsætte det tidspunkt, hvor en tjenestemand har ret til at gå af med fuld pension, fra det 65. til det 68. år, og man kunne give den 70-årige, der har kræfter, helbred og lyst dertil, adgang til at blive i tjenesten nogle år endnu.

Havnedirektøren forelagde endvidere to store projekter til modernisering af Havnegades og Christiansgades kajer. Begge forslagene blev vedtaget uden afstemning.

OVERENSKOMSTERNE

De nye overenskomster blev jo heldigvis bragt frelst i havn og løber nu til 1. april 1954. De betyder jo som bekendt en væsentlig forbedring for alle kategorier blandt søens folk, og er da også blevet modtaget med almindelig tilfredshed af de interesserede parter. Blandt den nye overenskomsts mange bestemmelser kan nævnes, at der er indgået aftale om, at krigsrisikotillægget tidligst kan opsiges til ophør den 1. april 1953. Endvidere er man endes om, at 1. maskinmester i skibe med mere end een maskinmester for fremtiden tituleres maskinchef i lighed med den engelske titulatur chief engineer, og 1. styrmand i skibe med mere end een styrmand tituleres for fremtiden overstyrmand, engelsk chief officer.

EN SMUK GAVE

Arbejderne på Naskov Skibsværft har af værftets ledelse fået overrakt en gave på 80.000 kr., der fordeles til arbejderne hjælpe- og invalidefond. Værftet har også i tidligere år skænket betydelige beløb til arbejderne, men summen har dog ikke tidligere været så stor som i år.

DANSK-FRANSK

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab holdt generalforsamling d. 18. april. Bestyrelsens formand, bankdirektør *Filskov*, aflagde beretning, hvori det efter en gennemgang af bevægelserne på fragtmarkedet i det forløbne år bl. a. hed om selskabets flåde:

Da skibspriserne som følge af hele udviklingen på fragtmarkedet steg ganske betydeligt, besluttedes det i løbet af sommeren at acceptere et fordelagtigt tilbud på s.s. *Grønland* — en båd af libertyklassen

— erhvervet i 1947. Overdragelsen fandt først sted, efter at selskabet havde haft 10 måneders driftsindtægt af skibet i det nu afsluttede regnskabsår.

Det tidligere i Sverige kontraherede tankskib, der fik navnet *Shetland*, blev leveret fra Lindholmens varv den 21. december og gik straks i fart under det med Anglo-Saxon Petroleum Company afsluttede tidserteparti. Tanknybygningen fra Deutsche Werft (m.t. *Grønland*) blev noget forsinket, så at levering ikke kunde finde sted inden udgangen af det afsluttede regnskabsår. Skibet er imidlertid kommet i fart i slutningen af februar d. å.

I det forløbne år har m.s. *Slesvig* gennemgået klasse og ombygning, således at skibet nu i enhver henseende er moderne og hensigtsmæssigt. Tidstabet androg 52 dage, og til reparation af øvrige skibe er der medgået yderligere 137 dage ved værftsophold.

Da man havde anset det for rigtigst at foretage en fornyelse og udvidelse af selskabets flåde af lastskibe, efter erhvervelsen af de nye tankskibe, er der sidste sommer afsluttet kontrakt med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri om bygning af 2 dieselmotorskibe, hvert på 6200 tons dødvægt med en service fart af ca. 14½ mil og iøvrigt indrettet efter de mest moderne principper. Disse skibe skulle komme til levering i slutningen af 1953.

Ved udgangen af 1951 er selskabets flåde bragt op på 71.495 tons d.w. med en gennemsnitsalder på tonnagen af 7½ år og til en bogført værdi af ca. 340 kr. pr. ton d.w.

Formanden oplyste derefter, at bestyrelsen havde besluttet at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling til vedtagelse af et forslag om at udvide aktiekapitalen fra 6 til 9 mill. kr. for at der kunne komme det rette forhold mellem flådens værdi og aktiekapitalens størrelse. Bestyrelsen havde fundet det rimeligt at lade denne kapitaludvidelse foregå i år, idet selskabet i december d. å. har bestået i 50 år.

NORDEN

Dampskibsselskabet Norden afholdt generalforsamling den 24. april. Bestyrelsens formand, direktør *V. Nielsen*, fremlagde beretningen, hvori det bl. a. hedder: Som følge af de høje skibsbygningspriser har selskabet i lang tid holdt sig tilbage med bestillinger, men da det før eller senere bliver nødvendigt at anskaffe ny tonnage til afløsning af ældre både, har man i efteråret bestilt en nybygning af samme størrelse og type som de sidst anskaffede både. Nybygningen skal afleveres i slutningen af 1954.

Forhandlingerne om resterstatninger fra Amerika for rekvirerede skibe under sidste krig trækker stadig i langdrag.

Selskabets flåde består iøvrigt af 7 motorskibe på tilsammen 58.415 tons dødvægt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fra svenske værfter

Afleveringer. D. 29. marts afleverede Hälsingborgs Varf et 3900 tons d.w. lastmotorskip *Erik Banck* til Erik Bancks Rederi AB, Hälsingborg. Hovedmaskineriet består af en 8-cyl., 2-takts, enkeltvirkende B. & W. dieselmotor 4240 i.h.k. Farten er 16,2 knob.

Søsætning. D. 8. april søsattes ved Götaverken Skandinaviens hidtil største nybygning, det 29.000 tons d.w. motortankskib *Brita Onstad*, under bygning til Rederi AB Monacus, Kungsbacka. Hovedmaskineriet skal bestå af en 9-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor 10.000 i.h.k. Farten skal være 14,5 knob.

Fra norske værfter

D. 5. marts afleverede Bergen Mekaniske Verksteder sin hidtil største nybygning, det ca. 7850 tons d.w. lastmotorskip *Thorsgaard*, til A/S Thor Dahl, Sandefjord. Hovedmaskineriet består af en 5600 b.h.k. Sulzer dieselmotor. Farten er 15,5 knob.

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på fragtmarkederne har været noget roligere i den forløbne uge, og nedgangen i raterne synes i nogen grad at være stoppet. I transatlantisk fart er der stadig mangel på kulladninger til Europa. Hampton Roads/Danmark sluttedes først på ugen til 65/-, men sluttedes senere til 56/-. Hampton Roads/Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$7.50 for maj og \$7 for juni med 35 cts. ekstra for Hamburg/Bremen og 60 cts. ekstra for losning Kiel, en enkelt båd sluttedes Hampton Roads til Hamburg til 56/-. Korn fra Northern Range til Sverige sluttedes til 85/-, og korn Baltimore/Triest blev gjort til \$10 med hurtig fri losning. Fra St. Lawrence sluttedes i ugens løb to norske både for byg til 77/6d. for maj lastning. St. Lawrence/UK. sluttedes til 14/3d. pr. qr. for maj og omkring 13/3d. for juni/juli lastning. Endvidere kan nævnes: St. Lawrence/Dunkirk til 72/6d. og St. Lawrence/Antwerpen-Hamburg Range til 67/6d., på dollarbasis betales \$9 med fri losning for hvede fra St. Lawrence til Dunkirk. For props fra Canada til UK. betales den uændrede rate af 290/- pr. favn for 1000 favne båd, maj/juni lastning. Af anden forretning fra St. Lawrence kan nævnes byg til Japan til \$16 og fra Northern Range til Rio eller Santos hvede til \$12.50.

Fra Vestindien er efterspørgslen minimal. 4500 tonner sluttedes for sukker fra Cuba til Dunkirk til \$15.80, og 2 både sluttedes for sukker fra Cuba til Japan til \$18.75 basis 1 laste- og 1 lossehavn. Raten for sukker fra Cuba til UK. ligger omkring 95/- for maj og 92/6d. for juni tonnage.

Fra Golfen sluttedes hvede til Sverige til 90/-, korn fra Golfen til Haifa betales med \$12.25, til Triest med \$10.75 og til Santos eller Recife med \$12.50. Ris i sække fra Lake Charles til Japan sluttedes til \$15.50 fio. for maj og \$14.50 fio. for juni tonnage. Endvidere sluttedes 6800 tonner for olie i tønder fra New Orleans til Takao til \$21 fio.

River Plate er stadig uden større aktivitet. 7500 tonner sluttedes fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range til 57/6d. option losning UK. til 60/- basis 65 cbft., og for mindre parcels fra n.a. San Lorenzo til Nordfrankrig betales omkring 61/6d. for majs. Malm fra Victoria til Baltimore sluttedes til \$5.10 for juni og \$5.25 for juli, malm Victoria/Northern Range sluttedes til \$5.50, og for 4500 tons malm fra Rio til Holland betales 45/-.

Nordpacific markedet var noget roligere. Lumber og stykgods sluttedes til UK. til 116/6d. på sædvanlig fio. basis. Intercoastal lumber betales med \$110.500 lumpsum fio. for Liberty størrelse, korn fra Nordpacific til Sydafrika sluttedes til 135/-, byg fra Vancouver til Japan betales med \$11, lignende last, men med Prince Rupertlastning, sluttedes til \$11.50, begge med fri losning. Korn fra Nordpacific til In-

dien tog to både til henholdsvis 122/6d. og 121/3d. basis østkysten med 7/6d. ekstra for losning vestkysten af Indien.

Far East markederne har været stille. En enkelt båd sluttedes for blandet kornlast fra Nordkina til Antwerpen/Rotterdam til 130/- fio. med forskellige losseoptioner, bl. a. Danmark til 137/6d. Fra Indien er der stadig god efterspørgsel efter kultonnage fra Calcutta. Ugens afslutninger inkluderer: losning Japan til 80/-, Singapore til 72/6d., Colombo til 62/6d. og Aden til 70/-. En parcel på 3000 tons manganmalm fra Calcutta til Northern Range sluttedes til \$14, malm fra Vizagapatam til Northern Range sluttede to både til \$10, og en 8000 tonner sluttedes for malm fra Marmagoa og Bombay til Northern Range til \$11.25.

De australske befragtere viste ingen interesse for tonnager i den forløbne uge. En 8200 tonner sluttedes for sukker fra Fiji til Vancouver til 55/-.

Fra Sydafrika er det stadig så godt som umuligt at skaffe stem for kul. En lille båd sluttedes for koks fra Durban til Karachi til 70/-. Fosfat fra Rødehavet til Japan sluttedes til 87/6d.

Middelhavsmarkederne var uden større ændringer, hvad efterspørgslen angik, men ratemæssigt er tendensen stadig nedefter. Malm fra Bona til ECUK. sluttedes til 39/-, Bona/Barrow eller Workington sluttedes til 41/-, og Bona/Rotterdam eller Vlaardingen betales med 35/-. Fosfat fra Sfax til Avonmouth betales med 39/-, malm La Goulette til Port Talbot sluttede 6000 tonner til 40/-. Mange både sluttedes for pyrites fra Huelva, således til Rotterdam til 37/6d., samme rate betales til Antwerpen eller Ghent, til Ardrossan betales 42/6d. og til Hull 42/-.

På vore hjemlige markeder er forholdene i kul- og koksarten praktisk talt uændrede. Fra Østersøen er der noget større efterspørgsel efter trælasttonnage, men raterne viser ingen større bevægelse. Af ugens slutninger kan nævnes: 1000 favne props fra Leningsgrad til ECUK. til 137/6d. med option Bristol Kanalen til 15/- mere, 500 favne damper sluttedes for 4 consecutive rejser begyndende 2. halvdel juni fra full range Finland til ECUK. til 160/- pr. favn basis lastning Sydfinland, option losning Bristol Kanalen til 15/- ekstra pr. favn. Raten for props for småskibe fra Sydsverige til ECUK. ligger stadig på 110/- pr. favn.

På tankmarkedet er tendensen stadig vigende. På Londonmarkedet ligger raten for dirty tonnager omkring MOT. plus 90 pct. for majtonnage, MOT. plus 80 pct. for juni og MOT. plus 75 pct. for juli. Svenske befragtere har sluttet for crude oil fra Venezuela til Göteborg til MOT. plus 85 pct. for juni. På dollarmarkedet ligger raterne omkring USMC. plus 35 pct. for dirty tonnager.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører i D.F.D.S., kaptajn *Emil zum Vohrde*, kan den 6. maj fejre sin 75 års fødselsdag.

D.S.B.

Styrmænd *Øjvind Bech*, Søfartsvæsenet, er udnævnt til skibsfører med tjenestested som hidtil.

Styrmændene *Karl Kristian Nielsen*, Storebæltsoverfarten og *Erik Peter Vilendal Petersen*, København (Havnegade)—Malmø-overfarten er udnævnt til skibsførere med tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

VALUTAKURSER pr. 29. april 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98 1/2, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01 1/2, Lissabon 24.15, Montreal 7.06.

Positionsliste pr. 29. april 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Wales 2.5. — *Hans Mærsk* forv. ank. Dartmouth 3.5. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Casablanca 5.5. — *Betty Mærsk* forv. ank. St. John N.B. 5.5. — *Lica Mærsk* forv. ank. Portland, Me. 7.5. — *Marit Mærsk* ank. Alexandria 22.4. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 6.5. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 30.4. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Kobe 5.5. — *Else Mærsk* forv. afg. Colombo 29.4. til Bombay. — *Kirsten Mærsk* ank. Osaka 27.4. — *Agnete Mærsk* forv. afg. Karachi 27.4. til Bombay. — *Mathilde Mærsk* afg. Djakarta 23.4. til Bangkok. — *Emilie Mærsk* forv. afg. Nuevitas (Cuba) 29.4. — *Herta Mærsk* afg. Osaka 27.4. til Nagoya. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Rotterdam 6.5. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Bahrain 28.4. — *Arnold Mærsk* afg. Port Said 25.4. til New York. — *Cornelius Mærsk* afg. Los Angeles 25.4. til Yokohama. — *Oluf Mærsk* afg. Singapore 26.4. — *Leise*

Mærsk afg. San Francisco 11.4. til Manila. — *Sally Mærsk* afg. Sagay 26.4. til Manila. — *Chastine Mærsk* forv. ank. Saigon 27.4. — *Gertrude Mærsk* forv. afg. New York 29.4. — *Lexa Mærsk* forv. afg. Bangkok 29.4. — *Hulda Mærsk* afg. Boston 25.4. til Philadelphia. — *Laura Mærsk* afg. Osaka 28.4. til Keelung. — *Grete Mærsk* forv. afg. San Francisco 25.4. til Manila. — *Trein Mærsk* afg. Los Angeles 20.4. — *Anna Mærsk* ank. København 18.4. — *Peter Mærsk* afg. Kobe 17.4. — *Olga Mærsk* pass. Panama 25.4. til Corinto. — *Nicoline Mærsk* afg. Yokohama 28.4. til Shimizu. — *Jeppesen Mærsk* forv. afg. New York 29.4. til Newport News. — *Kate Mærsk* forv. ank. Cardon 29.4. — *Bente Mærsk* forv. ank. Teneriffe 1.5., derefter Palermo. — *Aase Mærsk* forv. afg. Stanlow 27.4. til Cardon. — *Rosa Mærsk* afg. Curacao 25.4. til U.K.C. — *Nelly Mærsk* afg. Bahrein 23.4. til Mombasa. — *Emma Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 11.4. til Gibraltar f. o. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 14.4. til Kapstaden. — *Brigit Mærsk* forv. ank. Curacao 28.4. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 22.3. til Landsend f. o. — *Caroline Mærsk* afg. Caripito 22.4. til Antwerpen. — *Katrine Mærsk* forv. ank. Mamonal 29.4. — *Henning Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.4. til Landsend f. o. — *Marie Mærsk* forv. ank. London 2.5. — *Eleonora Mærsk* afg. Port de Bouc 27.4. til Persiske Golf. — *Valkyrien Mærsk* afg. Dunkerque 10.4. til Mena al Ahmadi. — *Mette Mærsk* afg. Madras 25.4. til Calcutta. — *Jane Mærsk* forv. ank. Fawley 3.5. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Swansea 3.5. — *Ebba Mærsk* afg. Palermo 26.4. til Persiske Golf. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.4. til Le Havre og Rouen. — *Gerd Mærsk* afg. Port de Bouc 26.4. til Mena al Ahmadi.

Basse & Co.

Krusaa forv. ank. Hollenau 3.5. — *Egaa* ank. Helsingfors 27.4., derfra Irland. — *Susaa* ank. Kbhvn. 28.4. — *Else Basse* afg. Marseilles 26.4. til Casablanca. — *Paris* forv. ank. Baltimore om et par dage. — *London* ank. Acra 28.4.

Dania

Cyrl ank. Huelva 29.4. — *Danfjord* pass. Dundra Head 26.4. p.v.t. Port Said. — *Danholm* afg. Montevideo 27.4. til Georgetown. — *Tovelil* pass. Zeebrugge 29.4. p.v.t. Hamburg.

Danneborg

Aggersborg afg. Antilla 26.4. til New Orleans. — *Bratingsborg* afg. Smalkalden 28.4. til Trinidad. — *Christiansborg* afg. Tripoli 23.4. til England. — *Ellensborg* ank. Svendborg 16.4., dok. — *Flynderborg* afg. La Guaira 28.4. — *Frederiksborg* ank. Port Talbot 29.4. — *Lilleborg* afg. Gdynia 25.4. til Gibraltar f. o. — *Nordborg* ank. Vigo 27.4., derfra til Bilbao. — *Skodsborg* ank. Svendborg 17.4., dok. — *Spigerborg* ank. Derindje 28.4., derfra til Sydfrankrig. — *Taarborg* ank. Garston 28.4., derfra til Casablanca. — *Uranienborg* ank. Frederikshavn 20.3., dok. — *Ørneborg* ank. Kbhvn. 9.4., dok.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Dakar 23.4. til Antwerpen, Bremen. — *Bornholm* ank. Maladi 24.4. — *Bretagne* ank. Mombasa 23.4., derefter Durban, Cape Town. — *Grønland* afg. Ras Tanura 30.4. til Mena al Ahmadi. — *Halland* ank. Antwerpen 29.4., derefter Bordeaux. — *Irland* afg. Alexandria 25.4. til Punta Cardon. — *Normandiet* ank. Antwerpen 28.4., derefter Vestindien. — *Shetland* afg. Mersey 21.4. til Cape Town. — *Skotland* afg. Brunsbüttel 29.4. til Philadelphia, Avonmouth. — *Stesvig* afg. Port Alberni 28.4. til Los Angeles, Panama.

D.D.P.A.

Christian Holm afg. Antwerpen 27.4. til Aruba. — *Esso København* forv. ank. Aruba 10.5., derefter Nyborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Kbhvn. 1.5., derefter Nyborg. — *Dania* afg. Kbhvn. 26.4. til Port Jerome, Frankrig, derefter Hellerup.

De forenede Kullimportører

Cimbria Kbhvn., dok. — *Concordia* afg. Randers 30.4. til Oxelösund, ECUK. — *Dania* afg. Wear 29.4. til Västerås. — *Hafnia* ank. Dordrecht 30.4., derefter Hull. — *Scandia* afg. Kbhvn. 30.4. til Stettin, Sundsvall.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup Helsingør, dok. — *Th. Adler Svanholm* afg. Nantes 29.4. til Hull. — *Wm. Th. Mulling* ank. Blyth 28.4.

D.F.D.S.

Argentina afg. New Orleans forv. 13.5. til Oslo/Kbhvn. — *Arizona* ventes afg. Las Palmas 1.5., derefter Bremen o. v. — *Arkansas* ank. Eleusis 28.4., derfra til Antwerpen, Emden, Kbhvn. — *Bastholm* ank. Izmir 29.4., derfra forv. 30.4. til Istanbul, Piræus, Mersin. — *Birkholm* ventes til Kbhvn. 30.4., derefter Herrenwyk. — *Bolivia* afg. New Orleans 23.4. til New York-Oslo/Kbhvn. — *Botnia* ank. Kbhvn. 20.4. — *Brasilien* ank. Aalborg/Nr. Sundby 25.4., derfra til Heroen, Dunkirk, Levanten. — *Brynhild* ank. Sevilla 20.4., derfra 3.5. til Lissabon, Leixoes, Rotterdam. — *Bygholm* ank. Herrenwyk 28.4., derfra ca. 30.4. til Hamburg, Antwerpen, Lissabon o. v. — *California* afg. Kbhvn. 21.4. via Huelva og Las Palmas til Recife/Buenos Aires. — *Colombo* ank. Buenos Aires 28.4. — *Diana* afg. Aarhus 26.4. til Hull., forv. Hull 29.4. — *Dronning Alexandrine* afg. Godthaab 27.4. til Reykjavik/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* afg. Dunkirk 23.4. til Algier, Alexandria o. v. — *Florida* ventes ank. New York 1.5., derefter Hampton Roads/Brownsville. — *Halfdan* ank. Antwerpen 29.4., afg. ca. 30.4. til Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Amsterdam 28.4., afg. ca. 29.4. til London, Kbhvn. — *Hebe* afg. Aarhus 25.4. til Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbh. — *Hindsholm* ank. Manchester 30.4. — *Hjortholm* ank. Kbhvn. 26.4., herfra forv. 3.5. til Odense, Kbhvn., Aalborg, Antwerpen, Middelhavet. — *Ivar* ank. Middlesbrough 24.4., afg. ca. 29.4. til Stettin. — *Klintholm* ank. Esbjerg 28.4., afg. ca. 30.4. til Aarhus, Kbhvn., Antwerpen, Danmark. — *Knud* afg. Setubal 25.4. til Antwerpen. — *Knudshoved* afg. Dunkirk 29.4. til Kbhvn. — *Korsholm* ank. Antwerpen 29.4., afg. ca. 30.4. til Kbhvn. — *Lemnos* ank. Casablanca 21.4., derfra 29.4. til Tanger, Nemours, Oran o. v. — *Louisiana* ank. Göteborg 20.4., derfra forv. 29.4. til Malmö/Helsingfors. — *Maine* ank. Istanbul 29.4., derfra til Izmir. — *Margrethe* ank. London 28.4., derfra 29.4. til Odense, Aalborg, London. — *Marocco* afg. Kbhvn. forv. 1.5. til Aarhus, London. — *Melos* ank. Torrevieja 27.4., derfra til Valencia, Cartagena, Malaga, Kbhvn. — *Nevada* afg. Odense 24.4. til St. Lawrence/Danmark. — *Oregon* ank. Kbhvn. 26.4., herfra forv. 1.5. til Wasa/Kotka. — *Paraguay* afg. Kbhvn. 22.4. til New York. — *Rhodos* ank. Kbhvn. 29.4., herfra forv. 6.-7.5. til Antwerpen, Middelhavet. — *Rota* ank. Kbhvn. 28.4., herfra ca. 30.4. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leith o. v. — *Saga* ank. Kbhvn. 28.4., afg. ca. 2.5. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 29.4., herfra til Aarhus, Randers. — *Texas* ank. Eleusis 21.4., derfra forv. 29.4. til Alexandria, Rotterdam, Kbhvn. — *Thyra* ank. Kbhvn. 27.4. — *Tomsk* ank. Horsens 29.4., afg. ca. 2.5. til Kbhvn., Hamburg, Antwerpen. — *Trondhjem* afg. Aalborg 26.4. til Hull, forv. Hull 29.4. — *Tula* afg. Hamburg 28.4. til Antwerpen, Aalborg, Kbhvn. — *Tunts* ank. London 29.4., derfra forv. 30.4. til Kbhvn. — *Uffe* afg. Kbhvn. 24.4. til Newport, Swansea, Liverpool. — *Uruguay* afg. New York 23.4. til Kbhvn./Aalborg. — *Venezuela* ank. Bahia Blanca 26.4., derfra forv. 30.4. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Virginia* ank. Aarhus 28.4., derfra forv. 29.-30.4. til Kbhvn./Stockholm/Åbo.

Grønlandsdepartementet

Umanak afg. Kbhvn. 30.4. til Egedesminde. — *Disko* pos. 28.4. kl. 08.00 62.15 n. 51.15 v. p.v.t. Frederikshåb. — *Svardfisken* pos. 28.4. kl. 20.00 59.03 n. 00.20 v. p.v.t. Kbhvn. — *Kaskelot* pos. 27.4. kl. 08.00 61.13 n. 29.10 v. p.v.t. Julianehåb. — *Tikerak* afg. Godthåb 28.4. til Julianehåb. — *Julius Thomsen* ank. Godthåb 28.4.

Helmdal

Arel Carl afg. Houston 29.4. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 25.4. — *Poul Carl* ank. Devonport 20.4.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Amsterdam 1.5. til Huelva. — *Jens Toft* lossen i Istanbul. — *Karen Toft* forv. ank. Setubal 1.5., derefter Rotterdam.

Kongssund

Kongshavn pass. Suez 27.4. p.v.t. Karachi.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Bahia Blanca 28.4. — *Argentinean Reefer* ank. Santos 29.4. — *Bella Dan* ventes til Valparaiso 30.4., sydg. — *Egyptian Reefer* afg. Buenos Aires 26.4. — *Gerda Dan* ventes til Antofagasta 1.5., nordg. — *Greta Dan* ventes til Alexandria 30.5. — *Indian Reefer* afg.



**BENDIX
EKKOLOD**
— det bedste
SCANIX CORP.
Vesterport 235 . København V.
Telf. Palæ 6195-98

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegramme:
Vinkeco

ROTTERDAM Telephone:
11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Cristobal 28.4. — *Jelva Dan* afg. Immingham 29.4. til Domsjö. — *Jutta Dan* forv. afg. Amsterdam 29.4. til Østrand. — *Kamma Dan* ventes afg. New Orleans 2.5. til Chile. — *Katja Dan* forv. afg. Raumo 29.5. til Bristol. — *Laila Dan* ventes til Kotka 30.4., derefter Themsen. — *Laura Dan* ventes afg. Island 3.5. til Patras. — *Leena Dan* ventes til Panamakanalen 4.5., nordg. — *Lilian Dan* rep. i Kbhvn. — *Linda Dan* ventes anl. Kbhvn. 2.5. p.v.t. Ellesmere. — *Lotta Dan* afg. Sfax 28.4. til Finland. — *Maria Dan* ank. Sfax 26.4., derefter Finland. — *Marna Dan* afg. Baltimore 26.4. til St. John. — *Nerma Dan* afg. Kuwait 28.4. til England. — *Ninna Dan* forv. afg. Kotka 29.4. til Rochester. — *Paula Dan* ventes afg. New York 2.5. til Chile. — *Randa Dan* afg. Themsen 28.4. til Hull. — *Selma Dan* pass. Kielerkanalen 28.4. p.v.t. Bristol. — *Silja Dan* ventes afg. Mäntyluoto 30.4. til Tolkis. — *Stina Dan* ventes afg. Kotka 30.4. til Raumo. — *Tessa Dan* ventes til Panamakanalen 3.5., nordg. — *Ulla Dan* rep. i Aalborg. — *Vilma Dan* ventes til Valparaiso 5.5., sydg.

Motortramp

Stensby pass. Panamakanalen 21.4. p.v.t. London., derefter Antwerpen for klasse. — *Tureby* lossers Fremantle, derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. ank. Honolulu 13.5., Kawasaki 24.5.

Myren

Asbjørn afg. Kbhvn. 30.4. til Rotterdam, Østafrika. — *Astrid* ank. Antwerpen 30.4., derefter Wales, Port Said. — *Birte* afg. Huelva 30.4. til Antwerpen. — *Chr. Sass* ank. New York 22.4. — *Clara* afg. Liverpool 26.4. til Kaolack, Dakar.

Norden

Norden forv. ank. Muroran 29.4. — *Nordfarer* pass. Gibraltar 27.4. p.v.t. Hull. — *Nordhval* forv. afg. Brisbane 1.5. til Vancouver. — *Nordkap* ank. Fremantle 23.4. — *Nordkyn* forv. ank. Cristobal 1.5., derefter Honolulu, Japan. — *Nordpol* afg. Aden 25.4. til Saigon. — *Nordvest* forv. ank. Port Said 2.5., derefter Rotterdam.

Orient

Astoria afg. Port Said 29.4. til Dunkirk. — *Westralia* ank. Galveston 25.4., derefter Frankrig.

Progress

Valborg Nielsen ventes til New Orleans 4.5. — *Elisabeth Nielsen* ant. ank. Antwerpen 30.4. — *Marianne* afg. Koge 29.4. — *Else Nielsen* ank. Svendborg 29.4. — *Lily Nielsen* ank. Oran 28.4. — *Henry Tegner* afg. Ivigtut 23.4. — *Ellen Nielsen* ant. afg. Ivigtut 29.4. — *Hugo Nielsen* ank. Blyth 26.4. — *Margrete* ant. afg. Algiers 30.4. — *Karen* afg. Antwerpen 29.4. — *Marx* afg. Kramfors v/ Hernösand 29.4. — *Sophie* afg. Gdansk 28.4. — *Thyra* pass. Gibraltar 29.4. — *Fylla* ank. Antwerpen 29.4. — *Polly* ank. Middlesbrough 29.4.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng afg. Ghent 29.4. til Hampton Roads. — *Lena Schmith* ank. Swansea 27.4., derefter Torre Vieja, Island.

Torm

Estrid Torm afg. Norfolk 24.4. — *Herdis Torm* afg. Cienfuegos 22.4. — *Olga Torm* pass. Panamakanalen 21.4. — *Gerd Torm* ank. Casablanca 21.4. — *Tekla Torm* ank. New York 26.4. — *Agnete Torm* ank. Hamburg 23.4. — *Kirsten Torm* afg. Fortaleza 27.4. — *Gertrud Torm* ank. Goeck 26.4. — *Ragnhild Torm* ank. Le Håvre 29.4. — *Helvig Torm* ank. Buenos Aires 28.4. — *Thyra Torm* afg. Oran 24.4. — *Gyda Torm* ank. London 26.4. — *Anne Torm* ank. Malmö 26.4. — *Hilde Torm* ank. Aalborg 28.4. — *Gudrun Torm* afg. Mäntyluoto 26.4. — *Alice Torm* afg. Gdynia 28.4. — *Gunhild Torm* ank. Göteborg 28.4.

Vendilla

E. M. Dalgas ventes afg. Abidjan 10.5. til Dakar. — *Otto Petersen* ventes ank. Alexandria 6.5. — *P. N. Damun* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam ank. San Francisco 27.4., derefter Los Angeles, Cristobal. — *Asia* afg. Colombo 28.4. til Madras, Rangoon. — *Bintang* ank. Moji 25.4., derefter Hongkong, Singapore. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 23.4. til New York, Kbhvn. — *Fionia* ank. Bombay 28.4., derefter Aden, Port Said. — *India* pass. Singapore 28.4. til Aden, Port Said. — *Java* ank. Bell Bay 18.4., derefter Melbourne, Townsville. — *Jutlandia* pass. Balintang Kanalen 25.4. til Singapore, Aden. — *Kambodia* ank. Oslo 28.4., derefter Göteborg, Malmö.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige

Forsikringsarter

FORSIKRINGS AKTIESELSKABET
NORDLYSET

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.

TELF. *BYEN 2680

— *Kina* ank. Kbhvn. 25.4., derefter Aalborg, Göteborg. — *Korea* pass. Ibiza 28.4. til Marseilles, Genoa. — *Lalandia* afg. Aden 28.4. til Bangkok. — *Magdala* afg. Marseilles 28.4. til Genoa, Port Said. — *Malacca* afg. Genoa 27.4. til Dunkirk, Antwerpen. — *Malaya* pass. Gibraltar 27.4. til Genoa, Port Said. — *Manchuria* ank. Kotka 28.4., derefter Kbhvn., St. Thomas. — *Meonia* afg. Saigon 26.4. til Bangkok, Saigon. — *Mombasa* ank. Middlesbrough 27.4., derefter Hamburg, Antwerpen. — *Mongolia* afg. Colombo 26.4. til Bombay, Karachi. — *Morelia* pass. Dondrahead 27.4. til Aden, Port Said. — *Nikobar* afg. Nsipit 22.4. til San Francisco, Los Angeles. — *Panama* ank. Bangkok 19.4., derefter Hongkong, Kobe. — *Patagonia* afg. Iloilo 27.4. til Cebu, Zamboanga. — *Selandia* ank. Port Said 28.4., derefter Genoa, Barcelona. — *Scrapore* afg. Tacoma 28.4. til Vancouver, Kobe. — *Siam* pass. Gibraltar 26.4. til Suez. — *Tranquebar* ank. San Francisco 27.4., derefter Colombia River, Seattle.

Første hjælp på søen

Overkirurg

Frode Rydgaards

„Vejledning
i sundhedslære og
første hjælp”

ved ulykkestilfælde og
pludselige sygdomstilfælde

er af Handelsministeriet auto-
riseret til brug i mindre danske
skibe og fartøjer.

Fremstillingen er klar og for-
ståelig for lægmænd. Bogen er
rigt illustreret og en uvurderlig
hjælp under forhold, hvor læge
ikke kan tilkaldes. Kart. kr. 8.50

GYLDENDAL

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abon-
nement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr.
94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets
kontor, Amaliegade 93, København K, til
Central 17030, samt på alle postkontorer.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til SARTORI - KIEL


Telefoner: Kiel 5445-48 for **SARTORI & BERGER - KIEL** Fjernskriver: Kiel-Holt. 029832
 Holtenau 36002/3 KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG Br-Koog 021298
 Br-Koog 396-7

Skibsmæglere og Redere — Havarilagenter — Bunkerkul og Olie

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvøbod Brygge 4
København



Telegr.-adr. »Marlusone Telefon Central 12057


— siden 1899

International
the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter fra alle lande viser, at INTERNATIONAL's produkter er de mest anvendte verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN 5

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K Telegramadr.: MONTANAKUL
Telefon 9246

Danmarks første PILSNER..


TUBORG Pilsner

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD
Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

Kabyskomputer
for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telef.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



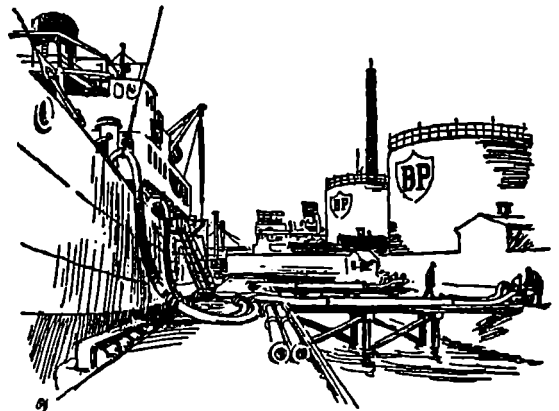
DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

De kan få dem overalt

PÅ HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13 779-15 779
TELEGR. „JANBY“



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikante af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spilledampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokke og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementsentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: »Chartering Mariager«
Post-Adresse: »Cimbria« pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 806

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIØSTELEFON NR. 7
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. »Hassager«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.801

TLGR.ADR.
SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Rigstelefon 2
Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 18

FREDAG DEN 9. MAJ 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DE DANSKE HAVNE

Statistikken over skibsfarten på de danske havne Si januar viser, sammenlignet med samme måned i fjor, en mindre fremgang fra 5404 til 5553 anløb. Netto-registertonnage steg fra 1.457.000 til 1.507.000 tons og den indladede godsmængde fra 451.000 til 483.000 tons, mens der for den udlossede godsmængde konstateredes en tilbagegang fra 1.226.000 til 1.200.000 tons.

VERDENSSKIBSBYGNINGEN

Lloyd's Register har nu udsendt sin oversigt over Verdensskibsbygningens status pr. 31. marts 1952. Det fremgår heraf, at der da var ialt 1224 skibe med tilsammen 5.680.568 br. tons under bygning kloden over, idet der dog ikke foreligger oplysninger fra Sovjetrusland, Polen og Kina. Ved udgangen af 1951 var tallene 1212 skibe med ialt 5.494.065 br. tons under bygning.

Storbritannien og Nordirland tegner sig for 40 pct. af nybygningerne, ialt 356 skibe på tilsammen 2.270.621 br. tons. Heraf er 121 skibe med ialt 955.327 br. t. dampskibe og 235 skibe med ialt 1.315.294 br. tons motorskibe. Derefter følger U.S.A. med 70 skibe på tilsammen 662.892 br. tons, Tyskland med 175 skibe på ialt 432.676 br. tons, Frankrig med 74 skibe med ialt 425.000 br. tons, Japan med 66 skibe med ialt 394.195 br. t., Sverige med 54 skibe med ialt 308.616 br. t., Holland med 143 skibe med ialt 303.600 br. t., Italien med 47 skibe med ialt 259.913 br. t., Norge med 51 skibe med ialt 133.743 br. t. og Danmark med 24 skibe med ialt 124.290 br. tons.

Tankskibene tegner sig for 220 af de under bygning værende skibe med en samlet tonnage på 2.493.668 br. tons. 73 af de nye tankskibe med en samlet tonnage på 955.659 br. tons er dampskibe og 147 med ialt 1.538.009 br. tons er motorskibe. 109 tankskibe med ialt 1.285.060 br. tons bygges i U.K., 23 med ialt 243.890 br. tons i Sverige, 14 med ialt 217.324 br. tons i U.S.A., 14 med ialt 177.180 br. tons i Japan, 14 med ialt 126.530 br. tons i Tyskland, 9 med ialt 106.100 br. tons i Italien, 10 med ialt 94.840 br. tons i Holland, 7 med ialt 71.099 br. tons i Danmark, 4 med ialt 53.309 br. tons i Frankrig og 7 med ialt 47.725 br. tons i Norge.

260 skibe med ialt 1.572.018 br. tons er under bygning for britisk regning, 65 med ialt 620.397 br. tons for amerikansk, 98 med ialt 567.204 br. tons for norsk, 89 med ialt 506.224 br. tons for fransk, 26 med ialt 315.865 br. tons for panamansk, 56 med ialt 265.215 br. tons for japansk, 128 med ialt 233.526 br. tons for tysk, 35 med ialt 220.793 br. tons for italiensk, 39 med ialt 194.611 br. tons for svensk, 10 med ialt 149.865 br. tons for liberiansk, 78 med ialt 147.287 br. tons for hollandsk, 12 med ialt 75.488 br. tons for brasiliansk og 21 med ialt 67.167 br. tons for dansk regning. Finland har 15 skibe med ialt 45.899 br. tons og Schweiz 10 skibe med ialt 60.050 br. tons under bygning.

Det største skib, der er under bygning i dag, er det amerikanske s.s. *United States* på 51.500 br. tons, og som snart ventes færdigt. Af tankskibene bygges

70 med ialt 796.840 br. tons til U.K., 40 med ialt 409.615 br. tons til Norge, 22 med ialt 291.065 br. tons til Panama, 14 med 180.324 br. tons til U.S.A. Sverige har i dag 8 tankskibe med ialt 92.780 br. tons og Danmark 2 tankskibe med ialt 21.160 br. tons under bygning.

FINLANDSFARTEN

Det Forenede Dampskibs-Selskabs s.s. *Botnia* indsattes i Finlandsfarten lørdag d. 3. maj, og hermed begyndte sommersejladscen på Finland.

I samarbejde med Finska Angfartygs Aktiebolaget vil der derpå fra den 3. maj blive to afsejlinger om ugen i begge retninger, nemlig D.F.D.S.'s *Botnia* fra København hver lørdag og retur fra Helsingfors hver onsdag, og F.A.A.'s *Ariadne* fra København hver onsdag og retur fra Helsingfors hver lørdag.

Sejladscen på Finland får i år særlig interesse på grund af Olympiaden. D.F.D.S. er indstillet på den store trafik og indsætter i tiden 15. juli til 6. august yderligere s.s. *Frederikshavn*, således at der bliver afsejling både fra København og fra Helsingfors flere gange ugentlig i dette tidsrum.

DE NORDISKE SØMANDSMISSIONER

Den 19.—21. maj samles repræsentanter for de nordiske sømandsmissioner til konference i Stockholm. På mødet skal man bl. a. drøfte mulighederne for at optage et fælles nordisk arbejde i havnene i det fjerne Østen. Endvidere skal man drøfte formen for et øget nordisk samarbejde i Europa.

50 ÅRS JUBILÆUM

Onsdag d. 7. maj kunne skibsmægler *Alfred M. Almdal* fejre 50-års jubilæum i firmaet *Hecksher & Søn's Eftf.* Skibsmægler *Almdal* indtrådte som ung mand i firmaet. I 1922 tog han mæglereksamen, fik bestalling som edsvoren skibsmægler året efter for i 1946 at blive optaget som medindehaver af det kendte firma. Skibsmægleren har foruden sit omfattende arbejde i firmaet også evnet at afse tid til et meget værdsat organisatorisk arbejde og er nu medlem af befragtnings- og klareringsrådet.

HAIFA'S HAVN

De store udvidelser af havnen i Haifa, en af Palæstinas vigtigste, nærmer sig nu deres fuldendelse, og man regner med; at de nye anlæg vil kunne blive taget i brug omkring årsskiftet. Arbejdet har bl. a. omfattet en betydelig udvidelse og uddybning af Kishon flodens munding, og langs de nye kajer er der opført store, moderne pakhuse, anlagt oplagspladser og skibsværfter og bygget dokker.

Når de nye anlæg tages i brug vil Haifa havn derved nå op på en kapacitet større end Palæstinas to andre vigtige havne, Jaffa og Tel-Aviv, tilsammen, idet man regner med i løbet af et års tid at kunne ekspedere godt og vel en halv million tons gods over Kishon om året. Foruden at være Palæstinas største havn rykker Haifa dermed op i rækken af det østlige Middelhavs vigtigste og mest moderne havne.

A. P. MØLLER

På de fornylig henholdsvis i Svendborg og København afholdte generalforsamlinger i A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S aflagde skibsreder A. P. Møller beretning, i hvilken det bl. a. hedder:

Året 1951 blev helt naturligt økonomisk set det bedste i selskabernes historie. Fragtkonjunkturerne var høje; de 11 nybyggede, moderne skibe på ialt 117.000 tons d.w., som tilgik selskabernes flåder successivt i løbet af 1950, kunne virke i hele 1951; dertil kom opsejlinger fra de nye skibe, hvormed flåden forøgedes successivt i 1951, samt meget betydelige beløb indtjent ved anvendelse af en række fremmede skibe, som var optaget på gunstige vilkår på tidligere tidspunkter.

Landsmæssigt set har disse selskabers virksomhed, som særlig i forhold til aktiekapitalerne er blevet betydelig, sikkert i 1951 gjort ikke ringe gavn, idet de netto tilførte landet dollars for ca. 60 mill. kr., anden fremmed valuta for ca. 111 mill. kr. Derudover er afholdt udgifter i fremmed valuta for ca. 18 mill. kr. til nybygninger i udlandet. At indtjene dollars bliver for øvrigt stadig vanskeligere.

Medens dansk skibsfart klarer sig selv, og bør klare sig selv, subventioneres konkurrerende fremmed skibsfart i stigende grad, og USA, som stadig går i spidsen hermed, finder efterhånden flere efterlignere; en konsekvens, som kun var at vente. Der må naturligvis også regnes med en voksende konkurrence fra lande som Japan, Tyskland, Indien m. fl., men det er at håbe, at ikke også disse vil blive direkte eller indirekte statshjulp.

Følgende nybygninger er i årets løb tilgået fællesrederiets flåde: M.t. *Charlotte Mærsk*, 13.960 tons d.w., fra Odense, m.t. *Rosa Mærsk*, 12.950 tons d.w., fra britisk værft, m.t. *Elisabeth Mærsk*, 16.930 tons d.w., fra Odense, m.s. *Nicoline Mærsk*, 9650 tons d.w., fra B. & W. og m.s. *Jeppesen Mærsk*, 9625 tons d.w., fra B. & W.

Til udenlandske købere afhændedes i årets løb m.s. *Marchen Mærsk*, 9205 tons d.w., bygget 1937.

Selskabernes flåde udgjorde ved årets udgang 54 skibe på ca. 528.000 tons d.w. med ca. 280.000 i.h.k. En række skibe er endnu under bygning eller iordre, men rederiet er på den anden side betænkt på at afhænde nogle ældre skibe, efterhånden som de kan undværes.

Skibene har i langt overvejende grad været beskæftiget oversøisk.

Det har i mange år været min tanke, at disse selskaber med deres ret store tankflåde, når de engang fik kræfter dertil, burde tage initiativet til bygning af et olieraffineri i Danmark. De udgifter, dette ville medføre, blev imidlertid efterhånden så høje, at kræfterne ikke slog til, og for at få begyndt, er selskaberne gået i gang med bygning af et pyrolyseværk, som skal ligge nær Prøvestenshavnen i København, og som indtil videre skal behandle ca. 150.000 tons råolie eller brændselolie årligt. Anlægssummen, som beregnes til ca. 30—35 mill. kr., må synes høj i forhold til den ringe kapacitet, men det skyldes til dels værkets særlige art. Der er truffet overenskomst om varigt samarbejde med Københavns Belysningsvæsen og De Danske Spritfabrikker, og førstnævnte forskånes derved i øjeblikket for anlægsudgifter, som ville have andraget ca. 200 mill. kr.; også De Danske Spritfabrikker forskånes for væsentlige anlægsudgifter, hvorhos ca. 2200 tdr. land god dansk jord bliver sparet til anden nyttig anvendelse. Værket vil forhåbentlig komme i gang medio 1954, og det er min tro, at det både vil indebære vækstmuligheder i sig selv og vil blive til landets gavn på forskellig vis.

Skatterne for 1951 er ikke taget til udgift eller overført til status, og de beregnes at ville andrage ca. 9½ mill. kr. for A/S Dampskibsselskabet Svendborg, ca. 11 mill. kr. for Dampskibsselskabet af 1912, A/S, ialt skatter for 1951 ca. 20½ mill. kr. sammenholdt med ca. 5,3 mill. kr. i foreslået udbytte. — Også herved bidrager virksomhederne ikke uvæsentligt til det danske samfunds opretholdelse, men jeg vil ikke tilbageholde det syn på tingene, at aktieselskabsskatningens procenter er kommet højere op end sundt er. Det bør ikke overses, at denne beskatningsform i sig selv er en dobbeltbeskatning, og ihvorvel den alligevel kan være nødvendig, bør den efter min mening i samfundets egen interesse holdes indenfor lavere procenter, end de nu kan komme op på. I modsat fald kan den virke hemmende, endog nedbrydende.

I engangsaftgift er i 1951 afholdt ca. 2,2 mill. kr.; et tilsvarende beløb vil falde på 1952.

TORM

I Dampskibsselskabet Torms beretning hedder det bl. a. om flåden:

I begyndelsen af året solgtes til Sverige dampskibet *Aslaug*, 2400 tons, bygget i 1927, og flåden består derefter af 10 motorskibe og 6 dampskibe med en dødvægttonnage af 59.310 tons. Efter de foretagne afskrivninger står flåden til bogs for 8,7 mill. kr. eller ca 147 kr. pr. ton. Den opnåede merpris for *Aslaug* er sammen med en i årets løb indgået resterstatning fra udenlandske krigsassurandører anvendt til afskrivning på obligationer og til ordinær afskrivning på selskabets flåde. Gennemsnitsalderen for motorskibene er 8 år og for dampskibene 24½ år.

Bygningen af de i forrige årsberetning nævnte nye skibe skrider planmæssigt frem. Nybygningen fra Nakskov, motorskibet *Estrid Torm*, ca. 7000 tons, blev leveret os den 20. marts 1952, og søsterskibet i Odense, motorskibet *Birgitte Torm*, ventes leveret ca. 3 måneder senere. Foruden disse har selskabet i Helsingør bestilt et lignende lineskib til levering i sommeren 1953. Tankskibet fra Uddevalla på ca. 16.000 tons ventes leveret ved slutningen af 1952.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Brand i s.s. Clara

I dampskibs-aktieselskabet Myrens dampskib *Clara* udbrød der brand den 3. maj efter en eksplosion i bunkerullene, mens skibet befandt sig ca. 20 sømil sv. for Kap Finisterre på vej til Kaolack. Det lykkedes at få ilden under kontrol og skibet ført ind til Corcupion. Ingen mennesker kom til skade.

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til de i april måned i Aalborg og Esbjerg, Aarhus og Odense afholdte eksaminer for skibsmaskinister er opnået følgende eksamensresultater:

I Aalborg:

Til *motorpasserprøven* mødte 58 eksaminander, hvoraf 52 bestod.

I Esbjerg:

Til *motorpasserprøven* mødte 17 eksaminander, hvoraf 15 bestod.

I Aarhus:

Til *maskinpasserprøven* mødte 37 eksaminander, hvoraf 25 bestod.

Til *den almindelige maskinisteksamen* mødte 52 eksaminander, hvoraf 45 bestod.

I Odense:

Til *motorpasserprøven* mødte 54 eksaminander, hvoraf 50 bestod.

Til *maskinpasserprøven* mødte 17 eksaminander, hvoraf 15 bestod.

UGENS FRAGTBERETNING

Der har ikke fundet større ændringer sted på fragtmarkederne i den forløbne uge. I transatlantisk fart er efterspørgselen stadig begrænset, men tilbagetrækningen af de mange GAA. både synes efterhånden at gøre sig gældende, og raterne synes at have en noget strammere tendens, især for prompt tonnage. Kul er sluttet fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam til \$8.50 for maj lastning og \$7.50 for juni, på sterlingbasis er betalt for tilsvarende positioner 59/6d. henholdsvis 56/-. Der meldes ikke om nogen kornforretning fra Northern Range. Malm fra Wabana til UK. sluttetes til 47/6d. for 3 consecutive rejser, og en 9,600 tonner sluttetes for en enkelt rejse Wabana—Rotterdam/Bremen eller Emden til 37/6d. men med meget hurtige ekspeditioner. Props fra Canada til UK. sluttete en 2200 favne båd for juni lastning til 275/-. Kornraterne fra St. Lawrence ligger fastere. Adskillige både sluttetes til UK. til rater mellem 14/6d. pr. qr. for maj lastning til 13/3d. pr. qr. for august lastning. En 9000 tonner sluttetes St. Lawrence til Eire til 14/9d. Endvidere kan nævnes, at tungt korn fra St. Lawrence til Antwerpen eller Rotterdam betaltes med \$8. Byg fra St. Lawrence til Japan betaltes med \$16.50, kul fra Hampton Roads til Japan sluttetes til \$13.95 og to både sluttetes for kul fra Hampton Roads til Buenos Aires, først på ugen til 105/- og senere til 110/- for samme størrelse og position.

Fra Cuba har der været lidt bedre efterspørgsel efter tonnage for sukker. Cuba/U.K. sluttetes til 97/6d., en mellemstor båd sluttetes fra Porto Rico eller San Domingo til London direkte til 90/-. en parcel på ca. 500 ts. sluttetes Cuba/Beirut-Lattakia eller Tripoli til \$21.50 basis to lossehavne, 6000 tonner sluttetes Cuba/Rotterdam til \$14, 9000 tonner Cuba/Japan fik \$18.25 og Cuba/Iran betalte \$25 for 9000 tons raffineret sukker.

Sulphur fra Galveston til U.K. sluttetes til \$11.25, korn fra Golfen til Antwerpen sluttetes til \$10.25, korn Golfen/Haifa betaltes med \$13.50 og 9000 tonner sluttetes for ris fra Golfen til Japan til \$17.

River Plate markedet er stadig praktisk talt uden ordrer. Fra Victoria til Baltimore er der sluttet yderligere tonnage for malm til \$5.05, malm Victoria/Calais sluttetes til 55/- og 9000 tons ris fra Porto Alegre og Rio Grande til Indonesien sluttetes til \$14.25.

Efterspørgslen på Nordpacific markedet er fortsat relativ god. Korn fra British Columbia til UK. sluttetes til 95/- med option losning Antwerpen eller Rotterdam til 92/-. Lumber og stykgods tog flere både til rater mellem 110/- og 105/- for henholdsvis maj og juli tonnage. Lumber fra Nordpacific til

Northern Range sluttetes for en god lumber carrier til \$110.000 lumpsum fio. og for korn fra Nordpacific til Indien betaltes 117/6d. basis østkysten med 7/6d. ekstra, hvis losning vestkysten af Indien.

Far East markederne var uden større aktivitet. Malm fra Philippinerne til Northern Range sluttetes til \$10.50, copra fra Philippinerne til Antwerpen/Rotterdam noteres til 100/- fio. Kul fra Calcutta sluttetes til Hongkong til 76/-, kul Hongkong/Japan betalte 75/- og kul Calcutta/Madras sluttetes til 49/-.

Australien og Sydafrika er stadig præget af meget ringe efterspørgsel. Medens der ikke meldes om afslutninger fra Australien, sluttetes der en enkelt båd for kul fra Durban til Matadi til 62/6d.

Udbudet af laster fra Middelhavet har været noget bedre, men der er mere end tilstrækkelig disponibel tonnage til at dække behovet, så forholdene ser stort set uændrede. Af ugens slutninger kan nævnes: 4700 ts. pyrites Huelva/Kalundborg 39/-, 2700 ts. pyrites Huelva/Rotterdam sluttetes til 37/6d., salt fra Torrevieja til Newfoundland sluttetes til can. \$7 og fra Cadiz til Newfoundland til 52/6d. For 1600 ts. salt fra Torrevieja til Reykjavik og Havnefjord betaltes 65/- basis 1 lossehavn med 2/6d. ekstra for begge havne.

På de hjemlige markeder er forholdene uden større ændringer. Der har været adskillige kullaster fra UK. til gode danske havne, som blev sluttete til uændrede rater. Aktiviteten på trælastmarkederne er stigende, men rateniveauet er i det store og hele uændret. Props fra Mellemsfinland til ECUK. sluttetes til 145/- per favn, props fra Sydsverige til UK. sluttetes stadig til 110/-. Englænderne er iøvrigt nu begyndt at slutte props fra Hvidehavet og har foreløbig fået en 1800 favne båd til 240/- pr. favn til ECUK. for 3 consecutive rejser.

Efter den store ratenedgang på tankmarkedet synes forholdene nu at være noget stabilere. På London markedet ligger raterne nu omkring MOT. plus 85 pct. for maj tonnage og MOT. plus 65 pct. å 60 pct. for juni/juli positioner. På dollarbasis kan nævnes følgende afslutninger: 6500 tonner, dirty, 12 måneders consecutive rejser til USMC. plus 75 pct., 15.000 tonner, dirty, 3 consecutive rejser i amerikansk kystfart til USMC. plus 35 pct. For enkelte rejser i amerikansk kystfart ligger raterne for prompt tonnage omkring USMC. plus 50 pct.

Timecharter markedet for almindelig dry cargo tonnage er roligt. 9400 ts. motorskib, 12 mil på 12 tons, sluttetes for Vestafrika rundtur til 32/-, og en 10.000 tons oliebrænder sluttetes for 4/6 måneder til 27/6d.

Til den almindelige maskinisteksamen mødte 55 eksaminander, hvoraf 54 bestod.

En elev fra Aarhus maskinistekole, Erik Larsen, og en elev fra Kolding maskinistekole, Bent Egon Hau, har hver fået tildelt en bogpræmie fra maskinmestrenes forening.

Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri« af København. Bestyrelsens formand A. E. Reimann er udtrådt af og direktør i selskabet C. A. Møller indtrådt i bestyrelsen og valgt til dennes formand. B. Suenon er fratrådt og medlem af bestyrelsen C. P. G. Kampmann tiltrådt som bestyrelsens næstformand.

Skibsregisteret

Rederiet Ocean A/S, København, er ejer af nybygget m.s. *Greta Dan* af Esbjerg, OYIQ, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 4687 og 2612 tons.

M.s. (tankskib) *Irania* af København, OYFB. Skibets navn er nu *Skotland*.

M.s. *Østbornholm* af Neksø, OZBR, er udslettet som solgt til udlandet.

M.s. *Malene Scan* af København, OXHA, er udslettet som solgt til udlandet.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. (kabelskib) *Edouard Suenson* af København, OZXB, er nu henholdsvis 1560 og 617 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. (tankskib) *Siam* af København, OXRF, er nu henholdsvis 10.646 og 6283 tons.

PERSONALIA

80 år

Tidligere mangeårig sejskibsfører, kaptajn P. Andersen, kan den 18. maj fejre sin 80 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i Marstal.

D.S.B.

Maskinmester under statsbanerne *Kai Vilhelm Hansen*, Storebæltsoverfarten, er udnævnt til skibsmaskinmester med tjeneste ved Helsingør—Hälsingborg-overfarten.

Maskinmester *Robert Steen Bundgaard*, København (Havnegade)—Malmö-overfarten er udnævnt til skibsmaskinmester med tjenestested som hidtil.

Statens skibstilsyn

Efter indstilling af handelsministeriet er ved kongelig resolution af 17. april 1952 skibsinpektør i 4 lønningsklasse under direktoratet for statens skibstilsyn, *Christen Nikolai Andersen* efter ansøgning afskediget i nåde og med pension fra udgangen af maj måned 1952 at regne.

VALUTAKURSER pr. 6. maj 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.06.

Positionsliste pr. 6. maj 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. afg. Newport Mon 8.5. — *Hans Mærsk* forv. ank. Dartmouth 5.5. — *Gunvor Mærsk* ank. Casablanca 4.5. for rep. — *Betty Mærsk* forv. ank. St. John N.B. 5.5. — *Lica Mærsk* forv. ank. Portland, Me. 7.5. — *Marit Mærsk* forv. afg. Piræus 5.5. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 6.5. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Philadelphia 4.5. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Kobe 2.5. — *Else Mærsk* forv. afg. Bombay 4.5. til Karachi. — *Kirsten Mærsk* afg. Yokohama 4.5. til Bangkok. — *Agnete Mærsk* afg. Bombay 1.5. — *Mathilde Mærsk* forv. afg. Kohsi-chang 5.5. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Haifa 21.5. — *Herta Mærsk* afg. Nagoya 1.5. til Hongkong. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Rotterdam 6.5. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Manila 17.5. — *Arnold Mærsk* pass. Gibraltar 2.5. til New York. — *Cornelius Mærsk* afg. Los Angeles 25.4. til Yokohama. — *Oluf Mærsk* ank. Medan 29.4. — *Leise Mærsk* ank. Manila 2.5. — *Sally Mærsk* afg. Hongkong 4.5. til Kobe. — *Chastine Mærsk* forv. afg. Bangkok 4.5. til Singora. — *Gertrude Mærsk* ank. New York 25.4. — *Leza Mærsk* afg. Bangkok 29.4. til Cebu. — *Hulda Mærsk* forv. afg. Baltimore 5.5. til Philadelphia. — *Laura Mærsk* afg. Hongkong 4.5. til Saigon. — *Grete Mærsk* afg. San Francisco 26.4. til Manila. — *Trein Mærsk* forv. ank. New York 7.5. — *Anna Mærsk* ank. Kbhvn. 18.4. — *Peter Mærsk* forv. afg. San Francisco 2.5. til Los Angeles. — *Olga Mærsk* forv. ank. San Francisco 6.5. — *Nicoline Mærsk* afg. Kobe 2.5. til San Francisco. — *Jeppesen Mærsk* afg. Newport News 2.5. til Charleston. — *Kate Mærsk* afg. Aruba 1.5. til U.K.C. — *Bente Mærsk* ank. Teneriffe 1.5. — *Aase Mærsk* afg. Stanlow 29.4. til Punta Cardon. — *Rosa Mærsk* afg. Curacao 25.4. til U.K.C. — *Nelly Mærsk* ank. Mombasa 3.5. — *Emma Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 11.4. til Thameshaven. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 5.5. til Cape Town. — *Brigit Mærsk* afg. Curacao 30.4. til Rio de Janeiro. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 22.4. til U.K.C. — *Caroline Mærsk* afg. Caripito 22.4. til Antwerpen. — *Katrine Mærsk* ank. Curacao 2.5. — *Henning Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.4. til U.K.C. — *Marie Mærsk* ank. Thameshaven 2.5. — *Eleonora Mærsk* afg. Port de Bouc 27.4. til Bahrein f. o. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 3.5. til Dunkirk. — *Mette Mærsk* afg. Calcutta 3.5. til Singapore. — *Jane Mærsk* ank. Fawley 3.5. — *Elisabeth Mærsk* ank. Dunkirk 4.5. — *Ebba Mærsk* afg. Palermo 26.4. til Mena al Ahmadi. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.4. til Rotterdam. — *Gerd Mærsk* afg. Port de Bouc 26.4. til Mena al Ahmadi.

Basse & Co.

Krusaa pass. Holtenua 3.5. til Gdynia. — *Egaa* ank. Hamina 29.4., derfra Dublin. — *Susaa* ank. Kbhvn. 26.4. — *Else Basse* ank. Casablanca 30.4. — *Paris* forv. ank. Baltimore 5.5. — *London* ank. Lagos 4.5.

Dania

Cyrl ank. Huelva 29.4. — *Danfjord* pos. 29.4 08.40 n., 69.15 ø. p. v. t. Constantza. — *Danholm* pos. 2.5. på højde

med Rio de Janeiro p. v. t. Georgetown. — *Tovell* ank. Hamburg 1.5.

Dannebrog

Aggersborg ank. New Orleans 4.5., derfra til Houston. — *Brattingsborg* afg. Brighton Trinidad 2.5. til Continentet. — *Christiansborg* afg. Fawley 5.5. til Tripoli. — *Ellensborg* Svendborg, dok. — *Flynderborg* afg. Puerto Cabello 30.4. til New York. — *Frederiksborg* afg. Port Talbot 1.5. til Huelva. — *Lilleborg* afg. Gdynia 25.4. til La Spezia. — *Nordborg* ank. Bilhao 2.5., derfra til Port Talbot. — *Skodsborg* Svendborg, dok. — *Spigerborg* afg. Derindje 3.5. til Sete. — *Taarborg* afg. Garston 3.5. til Casablanca. — *Uranienborg* afg. Hamburg 5.5. til Amsterdam. — *Ørneborg* Kbhvn., dok.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Antwerpen 6.5. — *Bornholm* ank. Matadi 24.4., forv. udl. 15.5. — *Bretagne* ank. Lyndy 1.5. — *Grønland* afg. Mena al Ahmadi 2.5. til Suez. — *Halland* forv. ank. Antwerpen 29.4. — *Irland* pass. Gibraltar 1.5. p. v. t. Punta Cardon. — *Normandiet* ank. Amsterdam 4.5. — *Shetland* afg. Aruba 4.5. til Cape Town el. Durban. — *Skotland* pass. Dover 1.5. p. v. t. Philadelphia. — *Slesvig* afg. San Pedro 4.5. til Panama.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Caripito 15.5., derefter Kbhvn. og Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Aruba 10.5., derefter Nyborg. — *Esso Nyborg* afg. Nyborg 5.5. til Aruba. — *Dania* forv. ank. Port Jerome 9.5., derefter Helle-rup.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Gdynia 9.5., derefter Nantes. — *Concordia* forv. udl. Middlesbrough 10.5., derefter Humber. — *Dania* forv. ank. Oxelösund 8.5., derefter Dordrecht. — *Hajnia* forv. afg. Hull 7.5. til Masnedø. — *Scandia* forv. ank. Östrand 7.5., derefter Polen.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup Helsingør, dok. — *Th. Adler Svanholm* ank. Ilull 1.5. — *Wm. Th. Malling* ank. Kbhvn. 4.5.

D.F.D.S.

Argentina i dok i New Orleans, derfra forv. 13.5. til Oslo/Kbhvn. — *Arizona* afg. Las Palmas 2.5. til Bremen/Aalborg. — *Arkansas* afg. Eleusis 5.5. til Antwerpen, Emden, Kbhvn. — *Bastholm* ank. Istanbul 2.5., derfra til Piræus, Mersin. — *Birkholm* ank. Kbhvn. 5.5., herfra forv. 10.5. til Antwerpen, Middelhavet. — *Bolivia* afg. New York 30.4. til Oslo/Kbhvn. — *Brasilien* ank. Herøen 5.5., derfra til Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *Brynhild* afg. Sevilla 5.5. til Lissabon, Leixoes, Kbhvn., Rotterdam. — *Bygholm* ank. Antwerpen 5.5., derfra ca. 7.5. til Lissabon, Middelhavet. — *California* afg. Las Palmas forv. 5.5. til Recife/Buenos Aires. — *Colombia* ank. Buenos Aires 28.4. — *Diana* ank. Kbhvn. 5.5. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. forv. 7.5. — *Egholm* ank. Alexandria 0.5., derfra forv. 8.5. til Beirut, Lattakia, Izmir o. v. — *Florida* afg. Newport News forv. 4.5. til Galveston/Houston o. v. — *Halfdan* ank. Kbhvn. 4.5., afg. ca. 8.5. til Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* afg. Amsterdam 3.5. til Huelva. — *Hebe* ank. Kbhvn. 5.5., herfra 7.5. til Odense, Aarhus, Leith, Newcastle o. v. — *Hindsholm* ank. Manchester 30.4., afg. ca. 10.5. til Aalborg, Aarhus, Korsør, Kbhvn. — *Hjortholm* ank. Odense 4.5., derfra til Kbhvn., Aalborg, Antwerpen, Algier o. v. — *Ivar* afg. Stettin 6.5. til Kbhvn. — *Klintholm* ank. Antwerpen 6.5., afg. ca. 7.5. til Kbhvn., Horsens. — *Knud* afg. Antwerpen 3.5. til Setubal, Rotterdam. — *Knudshoved* ank. Kbhvn. 5.5., afg. 6.5. til Dunkirk, Havre, Bordeaux o. v. — *Korsholm* ank. Kbhvn. 3.5., afg. ca. 8.5. til Antwerpen, Danmark. — *Lemnos* afg. Algier 5.5. til Tunis, Palermo, Catania, Cannelo o. v. — *Louisiana* ventes til Helsingfors 6.5. — *Maine* ank. Istanbul 29.4., derfra til Izmir. — *Margrethe* afg. Aalborg 4.5. til London, derfra forv. 9.5. til Kbhvn. — *Marocco* ank. London 6.5., derfra 7.5. til Esbjerg, London. — *Melos* afg. Malaga 2.5. til Kbhvn., ventes hertil ca. 9.5. — *Nevada* afg. Odense 24.4. til Sorø, Danmark. — *Oregon* ank. Wasa 4.5., derfra forv. 17.5. til Kotka/Kbhvn.-Sydamerika. — *Paraguay* ank. New York 5.5., derefter Charleston o. v.



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:
KARL GRAMMERSTORF
 SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER
 KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

— *Rhodos* ank. Kbhvn. 29.4., herfra forv. 6.-7.5. til Antwerpen, Middelhavet. — *Rota* afg. Aarhus 3.5. til Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Saga* ank. Antwerpen 5.5., afg. ca. 7.5. til Hamburg, Kbhvn. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 29.4., herfra ca. 6.5. til Aarhus, Randers. — *Texas* ventes ank. Rotterdam ca. 15.5., derefter Kbhvn. — *Tomsk* afg. Hamburg 5.5. til Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 5.5. — *Tula* ank. Aalborg 6.5., afg. ca. 7.5. til Odense, Kbhvn. Hamburg, Antwerpen. — *Tunts* ank. Kbhvn. 4.5., herfra 7.5. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Uffe* afg. Newport 5.5. til Swansea, Liverpool, Kbhvn. — *Uruguay* ventes ank. Kbhvn. ca. 8.5., derefter Aalborg. — *Venezuela* ank. til Santos 4.5., derefter Rio de Janeiro/Bahia/Rotterdam. — *Virginia* ank. Stockholm 5.5., derfra forv. 7.5. til Åbo.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak pos. 5.5. kl. 08.00 60.15 nord 32.15 vest. P. v. t. Egedesminde. — *Disko* ank. Holsteinsborg 1.5. — *Sværdfisken* Kbhvn. — *Kasket* 5.5. fast i isen 14 sømil syd for Kap Egede. — *Tikerak* afg. Ivigtut 5.5. — *Julius Thomsen* pos. 5.5. kl. 12.00 59.18 n. 47.15 v. P. v. t. Kbhvn. — *Martin S.* afg. Kbhvn. 7.5. til Frederikshåb, Færingerhavnen og Godthåb.

Heimdal

Axel Carl ank. Havana 4.5. — *Hans P. Carl* ank. Brisbane 4.5. — *Poul Carl* ank. Brisbane 5.5.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Huelva 6.5., derefter Rotterdam. — *Jens Toft* lossen i Istanbul. — *Karen Toft* forv. afg. Se-tubal 8.5. til Rotterdam.

Kongssund

Kongshavn pass. Aden 4.5. p. v. t. Karachi.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Buenos Aires 5.5. — *Argentinean Reefer* ank. Santos 29.4. — *Bella Dan* ventes afg. San Vicente 10.5., nordg. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 30.4. — *Gerda Dan* ventes til Callao 9.5., nordg. — *Greta Dan* afg. Alexandria 5.5. til Cartagena. — *Indian Reefer* afg. Cristobal 28.4. til Antwerpen. — *Jelva Dan* ventes afg. Domsjö 8.5. til Raumo. — *Jutta Dan* ventes afg. Østrand 7.5. til Toppila. — *Kamma Dan* ventes pass. Panamakanalen 7.5., sydg. — *Katja Dan* ventes til Bristol 7.5. Derefter Watchet. — *Laila Dan* ventes til Themsen 7.5. Derefter Algiers & Cypren. — *Laura Dan* ventes afg. Island 7.5. til Patras. — *Leena Dan* ventes til New York 11.5., nordg. — *Lilian Dan* ventes afg. Kbhvn. 7.5. til Herøen. — *Linda Dan* forv. ank. Garston 6.5. — *Lotta Dan* pass. Kap Finisterre 4.5. p. v. t. Åbo. — *Maria Dan* pass. Gibraltar 5.5. p. v. t. Mäntyluoto. — *Nerma Dan* ventes til Suezkanalen 9.5., nordg. — *Ninna Dan* ank. Rochester 6.5. Derefter Polen. — *Paula Dan* ventes pass. Panamakanalen 7.5., sydg. — *Randa Dan* ventes anl. Kbhvn. 8.5. p. v. t. Hango. — *Selma Dan* forv. afg. Avonmouth 6.5. til Cardiff. — *Silja Dan* ventes afg. Kotka 7.5. til Ellesmere Port. — *Stina Dan* afg. Raumo 5.5. til St. Louis du Rhone. — *Tessa Dan* ventes pass. Panamakanalen 8.5., nordg. — *Ulla Dan* rep. i Aalborg. — *Vilma Dan* ventes til Valparaiso 7.5., sydg.

Mototramp

Stensby pass. Panamakanalen 21.4. p. v. t. London. Derefter Antwerpen for klasse. — *Tureby* afg. Fremantle 30.4. til Christmas Island. Derefter Fremantle. — *Vedby* forv. ank. Honolulu 13.5., Kawasaki 24.5.

Myren

Asbjørn forv. afg. Rotterdam 8.5. til Port Sudan, Djibuti o. v. — *Astrid* ank. Newport Mon 5.5., derefter Port Said. — *Birte* afg. Huelva 1.5. til Antwerpen. — *Chr. Sass* afg. New York 30.4. til Norge. — *Clara* ank. Corcubion 3.5.

Norden

Norden ank. Muroran 3.5. — *Nordfarer* ank. Hull 3.5. — *Nordhval* afg. Brisbane 30.4. til San Francisco. — *Nordkap* afg. Fremantle 3.5. til Aden. — *Nordkyn* afg.

Sikkerhed til søs

med

Decca navigator

og

Decca radar

DECCA Navigator Aktieselskab

Krystalgade 15 . Telf. Byen 8310

Balboa 2.5. til Honolulu, Japan. — *Nordpol* afg. Aden 25.4. til Saigon. — *Nordvest* afg. Port Said 4.5. til Rotterdam.

Orient

Astoria afg. Port Said 29.4. til Dunkirk. — *Westralia* afg. Galveston 30.4. til Le Havre.

Progress

Valborg Nielsen ank. New Orleans 4.5. — *Elisabeth Nielsen* ank. Antwerpen 30.4. — *Marianne* ank. Gdansk 1.5. — *Else Nielsen* Svendborg, dok. — *Lily Nielsen* ank. Algier 3.5. — *Henry Tegner* afg. Ivigtut 23.4. — *Ellen Nielsen* afg. Ivigtut 29.4. — *Hugo Nielsen* afg. Blyth 1.5. — *Margrete* ant. ank. Suez 3.5. — *Karen* afg. Hull 3.5. — *Marx* pass. Brunsbüttel 4.5. — *Sophie* ank. Rouen 4.5. — *Thyra* pass. Gibraltar 29.4. — *Fylla* pass. Hollenau 3.5. — *Polly* ank. Vestnorge 4.5.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng pass. Lizard 1.5. p. v. t. Hampton Roads. — *Lena Schmith* afg. Swansea 1.5. til Torre Vieja, Island.

Torm

Estrid Torm afg. Norfolk 24.4. — *Herdis Torm* afg. Cienfuegos 22.4. — *Olga Torm* afg. Balboa 21.4. — *Gerd Torm* ank. Genoa 4.5. — *Tekla Torm* afg. Philadelphia 5.5. — *Agnete Torm* ank. Hamburg 23.4. — *Kirsten Torm* afg. Trinidad 4.5. — *Gertrud Torm* afg. Gocek 30.4. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* ank. Buenos Aires 28.4. — *Thyra Torm* afg. Oran 24.4. — *Gyda Torm* ank. Antwerpen 1.5. — *Anne Torm* ank. Gdansk 2.5. — *Hilde Torm* afg. Skien 3.5. — *Gudrun Torm* ank. Rouen 4.5. — *Alice Torm* ank. Fecamp 4.5. — *Gunhild Torm* afg. Göteborg 30.4.

Ø.K.

Annam afg. Los Angeles 2.5. til Cristobal, St. Thomas. — *Asia* afg. Madras 5.5. til Rangoon, Calcutta. — *Bintang* afg. Hongkong 4.5. til Singapore, Bangkok. — *Falstria* afg. Norfolk 5.5. til New York, Hampton Roads. — *Fionia* afg. Bombay 1.5. til Aden, Port Said. — *India* pass. Dondrahead 4.5. til Aden, Port Said. — *Java* ank. Melbourne 4.5., derefter Townsville. — *Jutlandia* pass. Sabang 3.5. til Aden, Djibouti. — *Kambodia* ank. Malmø 4.5., derefter Kbhvn., Aalborg. — *Kina* ank. Kbhvn. 25.4., derefter Aalborg, Göteborg. — *Korea* afg. Genoa 5.5. til Port Said, Aden. — *Lalandia* pass. Dondrahead 5.5. til Bangkok. — *Magdala* pass. Messina 5.5. til Port Said, Aden. — *Malacca* ank. Antwerpen 5.5., derefter Rotterdam, Hamburg. — *Malaya* pass. Gaudo 3.5. til Port Said, Port Sudan. — *Manchuria* ank. Kbhvn. 5.5., derefter St. Thomas, Curacao. — *Meonia* ank. Bangkok 28.4., derefter Saigon, Singapore. — *Mombasa* ank. Hamburg 3.5., derefter Rotterdam, Port Said. — *Mongolia* afg. Bombay 4.5. til Karachi, Aden. — *Morelia* pass. Perim 4.5. til Port Said, Genoa. — *Nikobar* afg. Nasipit 22.4. til San Francisco, Los Angeles. — *Panama* afg. Hongkong 3.5. til Yokohama, Kobe. — *Patagonia* afg. Davao 5.5. til Madras, Aden. — *Selandia* ank. Barcelona 5.5., derefter London, Antwerpen. — *Serampore* afg. Vancouver 2.5. til Kobe, Hongkong. — *Siam* ank. Suez 3.5., derefter Mena-al-Ahmadi. — *Tranquebar* ank. Portland 5.5., derefter Longwiew, Seattle.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861

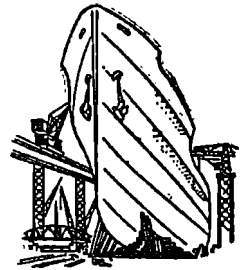


— siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/s
ØRESUNDSVEJ 141 . KØBENHAVN S



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog

IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALLEGADE 30 . KØBENHAVN K

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 8
KØBENHAVN K. - C. 7809

A/S
EM. Z. SVITZERS BJEGRNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Kabyskomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

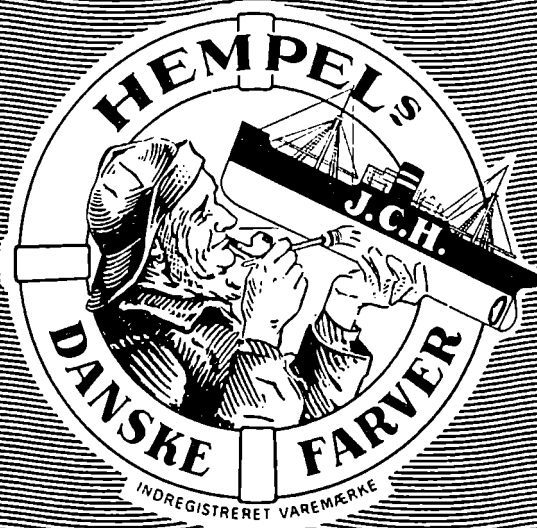
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

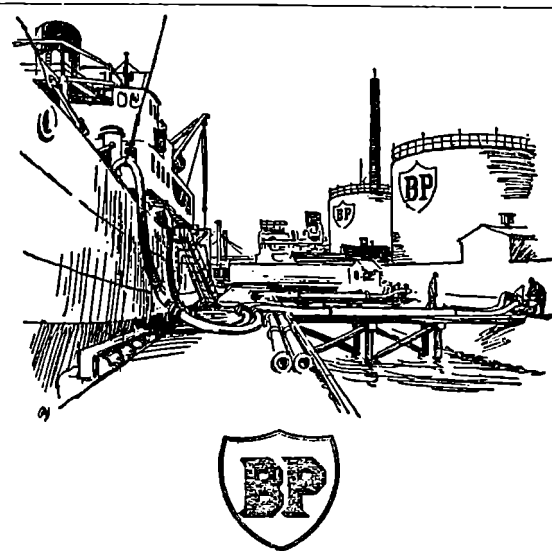
GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



HEMPEL'S
J.G.H.
DANSCKE FARVER
INDREGISTRERET VAREMÆRKE



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**


NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.


Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

JAN M. LYNGBY A/S
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

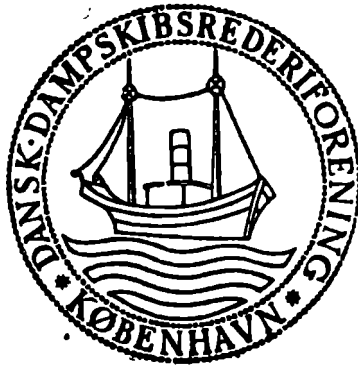
TELF. O. 18 770-18 770
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**



Medlemsliste

- | | |
|--|--|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kongssund. |
| Rederiet Arrenak I/S. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| C. Clausen. | D/S »Myren«. |
| D/S »Dania«. | A. P. Møller. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Norden«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Orient«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Orion«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Pacific«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Phoenix«, Esbjerg |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Progress«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | Hans Svenningsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdals«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Holland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 19

FREDAG DEN 16. MAJ 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DEN URIMELIGE SÆRSKAT

Ved forelæggelsen af lovforslagene om told- og forbrugsafgifter fremsatte finansministeren i folketinget nogle bemærkninger om den økonomiske baggrund for disse forslag og oplyste i den forbindelse, at regeringen i år vil bede om et bidrag på 20 mill. kr. til endelig afvikling af skibsfartens ydelser til prisstabiliseringen. Finansministeren tilføjede, at det var hensigten at anvende de 20 mill. kr. til uddeling af skotøjsrabatkort.

Fra skibsfartens side vil man imidlertid afslå en sådan anmodning under henvisning til, at det savner enhver saglig motivering på nærværende tidspunkt at pålægge landets rederivirksomheder en særskat.

I fjor gik rederierne med til frivilligt at yde et bidrag på 15 mill. kr. for sammen med de øvrige erhverv at deltage i de ekstraordinære foranstaltninger til sanering af landets økonomi.

I år er situationen en ganske anden, og finansministerens anmodning, der må opfattes som rent politisk bestemt, nemlig som en konsekvens af regeringens modtagelse af en dagsorden i folketinget, kan rederierne derfor ikke imødekomme.

Set fra et samfundsøkonomisk synspunkt vil det være i højeste grad urigtigt under de forhåndenværende forhold at svække skibsfartens investeringsmuligheder ved at pålægge erhvervet specielle økonomiske byrder.

Som bekendt må den forbedring af landets valuta-situation, der er indtrådt trods det forringede forhold mellem eksportpriserne og importpriserne, i ganske væsentlig grad tilskrives fragttindtægterne. Særligt for vor dollarsituation er skibsfartens valutaintjening af ganske dominerende betydning.

Årsagen til, at vor skibsfart har kunnet indsejle så betydelige beløb i udenlandsk valuta, er den omstændighed, at det er lykkedes de danske rederier ikke blot at erstatte de tab af tonnage, der skete under krigen, men endog at forøge handelsflåden.

Endnu foreligger der dog betydelige genopbygningsopgaver i form af udskiftning af ældre og umoderne skibe med moderne skibstyper.

Såvel den tekniske udvikling som prisudviklingen har bevirket, at skibspriserne er steget fantastisk og nu ligger på det fire—femdobbelte af før krigen. Der stilles således ganske overordentlig store krav til rederiernes økonomiske ressourcer, herunder det driftsoverskud, der er indtjent i 1951.

Man må erindre, at dansk skibsfart arbejder på de vilkår, der eksisterer på det internationale fragtmarked og ofte i konkurrence med skibsfart, der nyder betydelige statsubsidier.

Som forholdene i den senere tid har udviklet sig for dansk skibsfart med dalende fragter og stærkt stigende driftsudgifter, må det siges at være et højst uheldigt tidspunkt, finansministeren har valgt til at henvende sig til de danske rederier, og han må der-

for ikke tage det fortrydeligt op, at han får afslag på sin anmodning.

Som politiker kan det måske volde ham vanskeligheder, men som nationaløkonom vil han indse, at det er det eneste rigtige, at dansk skibsfart ikke i den nuværende situation bliver udsat for en effektivitetssvækkende særbeskatning.

100-ÅRS JUBILÆUM

Tirsdag d. 13. maj kunne det tredieældste danske søforsikringsselskab *Den Kjøbenhavnske Sø-Assuranceforening* fejre 100-årsdagen for sin stiftelse. Foreningen, der stiftedes af 75 kendte danske købmænd og skibsredere, valgte som den første bestyrelse nogle af datidens mest markante personligheder, nemlig *Alfred Hage, D. Halberstadt, Joseph Owen, Gustav Brock* og *N. H. Herforth*. I dag, hvor foreningen for fulde sejl runder de hundrede år, består bestyrelsen af professor, dr. jur. *Poul Andersen*, formand, direktør *Svend Bramsen*, næstformand og kommitteret, professor, dr. jur. *Kristian Sindballe*, kommitteret, skibsreder *Christian Harhoff* samt direktørerne *H. P. A. Jerichow, C. V. Jernert* og *Boje Skjold*. Direktionen består af direktørerne *Svend F. Jacobsen* og cand. polit. *K. K. Petersen*.

EN SMUK GAVE

Den danske Sømandsfond, stiftet af Dansk Dampskibsrederiforening d. 24. februar 1944, har haft den glæde at modtage 15.000 kr. som gave fra *Den Kjøbenhavnske Sø-Assuranceforening* i anledning af foreningens 100 års jubilæum d. 13. maj.

NYT FRA D.F.D.S.

Det forenede Dampskibs-Selskab har udsendt en ny brochure »Billige Sommerrejser til Norge«, hvoraf fremgår, at med genåbningen af Frederikshavn—Oslo ruten den 18. maj, hvor m.s. *Vistula* indstattes, vil der være to billige rejseveje med D.F.D.S. til Norge. Fra Frederikshavn for 35 kr. og fra København for 50 kr. på fællesklasse.

For at give de unge under 18 år adgang til en billig udenlandsrejse og for at fremme udvekslingen af dansk og norsk ungdom, indfører D.F.D.S. reducerede billetpriser for grupper bestående af mindst 15 unge, hvoraf lederen over 18 år kan rejse til samme priser, der er reduceret til næsten halvdelen af de ordinære billetpriser.

Siden selskabet indførte disse billige priser for ungdommen, har der vist sig en stærkt øget interesse blandt skoleelever, spejdere og andre ungdomsorganisationer for Norgesrejser, ligesom det omvendt er blevet overordentligt populært blandt den norske ungdom at tage med *Vistula* til Frederikshavn, cykle gennem Danmark og hjem med *Oslobåden* fra København eller omvendt. Den rejse koster kun 50 kr. tur-retur og har også vakt stor interesse i Norge, hvor D.F.D.S.'s norske brochure »Fotturer og sykelturer i Danmark« er stærkt efterspurgt.

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

— Det nyeste og mest effektive —

BALTIC-KONFERENCE I LONDON

The Baltic and International Maritime Conference vil afholde komitemøder i London d. 20. og 21. maj. The Documentary Council holder møde d. 20. og The Executive Committee d. 21. Møderækken indledes med et fællesmøde d. 20., hvori bl. a. Konferencens præsident Sir *John Fisher*, London, m. fl. deltager, og hvor præsidenten for The Chamber of Shipping, the Rt. Hon. Viscount *Runciman*, vil tale.

The Documentary Council skal drøfte visse certepartier og andre dokumenter af aktuel interesse, medens The Executive Committee vil beskæftige sig med forholdene på de forskellige fragtmarkeder, interne spørgsmål samt endvidere forberede den næste generalforsamling, der skal finde sted i Scheveningen i juni 1953.

Skibsreder *Alexis Andresen*, København, er formand for The Documentary Council og skibsreder *E. Hahn-Petersen*, København, for The Executive Committee, medens direktør *H. Steuch* er Konferencens direktør.

AFSLUTTET ERSTATNINGSSAG

Den langvarige erstatningssag mellem fire danske rederier og den sydafrikanske regering har nu omsider fundet sin afslutning, idet den sydafrikanske højesteret i Durban forleden dag statuerede, at der tilkom de danske rederier en erstatning på £600.000 (ca. 12 mill. kr.) for beslaglæggelsen under krigen af nogle rederierne tilhørende skibe. Det drejer sig om Ø.K.'s m.s. *Selandia*, A. P. Møllers m.t. *Inge Mærsk* og Motortramps m.s. *Stensby*, der alle er blevet tilbageleverede deres retmæssige ejere, samt Heimdals s.s. *Kalø*, der krigsforliste i 1941. En check på beløbet £600.000 blev efter retsmødet overgivet til den danske konsul *Hilmar Clausen*.

Det tilståede erstatningsbeløb er imidlertid ikke i stand til at dække de danske rederiers oprindelige erstatningskrav, bl. a. fordi den lange tid, retssagen har stået på, har kostet et betydeligt rentetab, og for D/S Heimdals vedkommende har bevirket, at bygningen af erstatningsstonnage for s.s. *Kalø* er blevet væsentlig dyrere, end den ville være blevet, hvis beløbet var stillet til rådighed straks efter befrielsen.

DEN NY SØMANDSLOV

Det folketingsudvalg, der beskæftiger sig med forslaget om en ny sømandslov, har udsendt betænkning. Et flertal af socialdemokrater, radikale og de to regeringspartiers medlemmer indstiller forslaget til vedtagelse med visse ændringer. Bl. a. foreslås det, at unge mænd under 15 år og kvinder under 18 ikke må anvendes til arbejde om bord. Det bestemmes endvidere, at disciplinbod kan pålægges en sømand af et disciplinnævn med skibsføreren som formand og repræsentanter for mandskabsgrupperne. Hvis en sømand vil klage over en afgørelse, hvorved der pålægges ham disciplinbod, kan han indbringe sagen for søretten på rederiets hjemsted i Danmark senest et år efter afmønstringen. Socialdemokraterne i udvalget bemærker, at de hellere havde set reglerne om forseelse mod disciplinen forenklet, og retsforbundets repræsentant mener principielt, at en sådan lovgivning er overflødig.

DE LEDIGE SØMÆND

Efter forhandlinger mellem Sømændenes Forbund og Dansk Dampskibsrederiforening er der nedsat en kommission, der skal undersøge mulighederne for at skaffe hyre for de mange ledige søfolk. Kommissionen består af skibsreder *Alexis Andresen* og prokurist *H. U. Garde* fra dampskibsrederiforeningen og formanden for Sømændenes Forbund *Th. Laursen* og kontrollør *M. Johansen*.

Sømændenes Forbund udbetaler ugentlig mellem 35.000 og 40.000 kr. i understøttelse, og det er mere, end forbundet kan klare. Forbundet foreslår en regulering af tilgangen af nye sømænd. I den forbindelse har man særlig opmærksomheden henvendt på småskibsfarten, hvor man årligt uddanner 800 søfolk mere, end der kan skaffes arbejde til.

SVEJSTE SKIBE

Mange skibsredere og skibsbyggere verden over er jo i de seneste år gået stærkt ind for de svejste skibsskrog, men at det ikke er alle skibsredere, der er begejstrede for denne nye byggemetode, viser en udtalelse, som formanden for The British Steamship Co., Ltd., mr. *E. H. Watts* frenkomm med forleden dag ved rederiets generalforsamling. »Reparationsomkostningerne er en af de omkostninger, man må regne med vil stige overordentlig stærkt,« udtalte mr. Watts. »Det har været en af de erfaringer, vi har indhøstet siden rederiets start. Af den grund og af tekniske årsager har vi stedse modsat os enhver form for svejsning af skroget. De eneste steder, svejsning er anvendt i vore skibe, er ved tanktoppene, skodderne og lignende vandtætte installationer. Svejsning er jo meget tillokkende, hvis man blot har anskaffelsesprisen og vægtbesparelsen i skrogkonstruktionen for øje, men vi mener, at redere, der i stor udstrækning er gået ind for svejsning, vil blive ubehageligt overraskede, når deres skibe engang skal have skrogene reparerede.«

DET VESTINDISKE KOMPAGNI — 5 PCT.

På et bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Det vestindiske Kompagni er det vedtaget at indstille til generalforsamlingen, der afholdes den 29. maj på St. Thomas, at der for regnskabsåret 1951 udbetales en dividende på 5 pct., hvorfra vil gå amerikansk remitteringsskat.

UNDERHOLDNINGSAFTENER FOR SØFOLK

Søfartsklubben og Søfartens Bibliotek har igen i vinter i forening arrangeret underholdningsaftener, ialt 12, for hjemmeværende søfolk og besætningerne på de skibe, som anløber Københavns havn. Aftenerne er blevet afholdt hver anden og fjerde fredag i vintermånederne i Søfartsklubben's lokaler og har ligesom de tidligere sæsoner været meget besøgt af søfolkene. Programmerne har for det meste bestået af en times foredrag, filmsforevisning eller lignende og en times fælles kaffebord, hvorunder der har været fællessang, som også i år er blevet ledet af kommunelærer *Find Henriksen* assisteret af pianisten *Per Andersen*.

Underholdningsaftenernes programmer er blevet fastlagt af et programudvalg bestående af skibsreder *Knud Lauritzen*, underdirektør *H. Garde* og klubbens service- og kontaktmand *Børge Mikkelsen*.

Ved en ekstraordinær underholdningsaften fredag den 30. november var der pokaluddeling til det vindende hold i Københavnsturneringen i fodbold.

Underholdningsaftenerne er i år blevet besøgt af ialt 864 søfolk (772 sidste år), d. v. s. gennemsnitligt 66,5 sømand pr. gang (60 sidste år). Aftenerne har i denne sæson været ledet af service- og kontaktmænd *Børge Mikkelsen*.

Dansk Dampskibsrederiforening har betalt omkostningerne ved de ordinære underholdningsaftener, medens *Handelsflådens Velfærdsråd* og Søfartsklubben afholdt udgifterne i forbindelse med underholdningsaftenen den 30. november i anledning af Københavnsturneringens afslutning. Yderligere har velfærdsrådet stillet filmsapparat gratis til rådighed de aftener, der blev forevist film.

UGENS FRAGTBRETNING

Ændringerne på de forskellige markeder har ikke været store i den forløbne uge. I transatlantisk fart har der været noget større udbud af ladninger, og ratetendensen har også i den forløbne uge været i redernes favør. Kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam er sluttet til ret varierende rater, nemlig 60/9d. for 1./15. juni, 62/6d. for maj/5. juni cancelling, og adskillige både er sluttet på dollarbasis til rater mellem \$7 (der accepteredes af »a lame duck«) til \$8.50 for ult. maj/primo juni afskibning, for tyske optioner er betalt 40 cts. mere. Kul fra Hampton Roads til Vestitalien er sluttet til \$9.60. Korn fra Northern Range til Tyskland sluttet til 65/-, og Northern Range til Vestitalien blev gjort til \$10.50. Props fra Canada til UK. sluttede adskillige skibe til rater mellem 275/- og 310/- afhængig af størrelse og position. Korn fra St. Lawrence til UK. sluttet til 14/- pr. qr. for juni lastning, en maj/juni båd fik 14/6d. og hvis lasteklar før 29. maj 15/- pr. qr. Iøvrigt kan nævnes, at korn fra Albany til Santos og Antonina betaltes med \$13.25, kul Hampton Roads/Buenos Aires sluttet til 105/- og kul Hampton Roads/Japan til \$13.75.

Fra Vestindien sluttet sukker Cuba/UK. til 95/- for juni lastning, Cuba/Rotterdam sluttet til \$16 for maj afskibning, Cuba/Casablanca sluttet 6600 tonner til 110/-, en 3200 tonner sluttet fra San Domingo til UK. til 90/-, og endelig skal nævnes, at svensk 5000 ts. motorskib rapporteres sluttet for prompt lastning fra Cuba til London til \$17 fra Nordcuba og \$18.75 hvis lastning Sydcuba.

Efterspørgselen fra Golfen var begrænset. Korn til Vestitalien sluttet til \$10.25 for juni/juli og \$10.50 for maj/juni, korn Golfen/Grækenland betaltes med \$16.50, og korn Golfen/Rio sluttet for 9500 tonner til \$12.50. Sulphur fra Galveston til UK. sluttet til 82/6d.

River Plate markedet er stadig elendig. Mindre parcels sluttet til rater mellem 47/6d. og 50/-. Raterne for malm fra Brasilien til Northern Range ligger stadig omkring \$5.10.

Fra vestkysten af Sydamerika er der stadig kun meget lidt positiv forretning. Der noteres enkelte ordrer, bl. a. sukker fra Peru til Hamburg og zinkconcentratet fra Chile til Antwerpen, men disse ladninger skal tilsyneladende først sælges, og befragterne er uvillige til at antyde nogen rateidé.

Nordpacific markedet var igen jævnt aktivt. Lumber og stykgods sluttet til UK. til rater mellem 105/- pr. ton d.w. fio. for juni lastning til 100/- for positioner hen til september. Korn fra Nordpacific til Japan sluttet til \$10, og malm fra Californien til Japan betaltes med \$9.85.

Far East markederne var inaktive. Malm fra Dungen til Japan sluttet til rater mellem 49/- og 51/- fio. afhængig af positionen. Fra Calcutta sluttet adskillige både for kul. Til Australien betaltes 117/6d., til Hongkong 72/6d., til Singapore 65/-, og Calcutta/Colombo sluttet til den uændrede rate af 62/6d. Malm fra Vizagapatam eller Bombay til Northern Range sluttet til \$10.

Fra Australien har kornafskiberne vist lidt større interesse. Fra full loading range til UK. sluttet til 90/- for løs hvede ex-silo, og en 8000 tonner sluttet for mel i sække fra full loading range til Ceylon til 67/6d.

De sydafrikanske kulafskibere har stadig store vanskeligheder med at arrangere stem. En enkelt båd meldes sluttet fra Durban til Karachi til 56/3d., 6000 ts. malm fra Lourenco Marques til New Orleans betaltes med \$11 fio. Sukker fra Mauritius til UK. sluttet til 75/-, og en lille båd på 2200 ts. sluttet for sukker fra Mauritius til Beira til 85/-. Salt fra Assab/Massowa eller Djibouti til Japan sluttet til 79/-. For cottonseed i sække fra Port Sudan til UK. betaltes 80/- pr. 60 cbft.

Middelhavsmarkederne er stadig svage. Malm fra Algier til Ymuiden sluttet til 33/6d., malm Sagunto/Bristolkanalen betaltes med 41/-, pyrites fra Vasiliko Bay til Rotterdam fik 2500 tonner til 41/-. Fra Sortehavet er der ingen efterspørgsel i øjeblikket.

Forholdene på vore hjemlige markeder er uden større udsving. Der er sluttet adskillige større skibe for kul fra ECUK. til danske havne til noget vigende rater. Fra Østersøen er der sluttet adskillige både for trælast til UK. Raten for props fra Sydsverige til ECCP. ligger stadig på 110/- pr. favn. Fra Frederikshavn til ECUK. sluttet 1150 favne props til 135/-, 750 favne props fra Mäntyluoto til ECUK. sluttet til 140/-, og 450 favne props Toppila/ECUK. betaltes med 152/6d. pr. favn. Fra Hvidehavet sluttet adskillige både for props fra Archangel til ECUK. til rater omkring 250/- pr. favn for 5/600 favne både, 242/6d. for 9/1000 favne både og 235/- for både på omkring 15/2000 favne.

Strejken på de amerikanske olieraffinerier har naturligvis medført en begrænset tonnagespørgsel, og befragterne, også de europæiske, er derfor meget tilbageholdende. Af de få slutninger, der har været rapporterede i den forløbne uge, kan nævnes: 15.000 tonner, dirty, Golfen/USNH. USMC. uden tillæg, 14.000 tonner, dirty, Venezuela/vestkyst USA., USMC. uden tillæg, 8000 tonner Tampico/Continentet, dirty, MOT. plus 75 pct. En 11.000 tonner, dirty, sluttet Constantza-Göteborg til 58/6d.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsregisteret

Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa, er ejer af nybygget m.s. *Jacob Jebsen* af Aabenraa, OYJO, brutto- og nettotonnage henholdsvis 3674 og 2334 tons.

M.s. *Ellen Scan* af København, OXGQ, er udslettet som solgt til udlandet.

Aktieselskabsregisteret

»Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« af København. Den under 7. maj 1951 vedtagne nedskrivning af aktiekapitalen med 725.000 kr., jfr. registrering af 14. juli 1951, har nu fundet sted efter proklama i Statstidende for 26. maj, 26. juni og 26. juli 1951. Den tegnede aktiekapital udgør herefter 6.525.000 kr. fuldt indbetalt.

En højesteretsdom

I højesteret er afsagt dom i en søg om rederiernes udlæg for danske sømænds hospitalsophold i fremmede havne.

Medens dampskibsselskabet »Norden«s store motorskib

Nordkyn i juni 1949 lå i Lissabon, kom skibets bådsmænd til skade og måtte indlægges på et stedligt hospital. Herfor betalte rederiet ialt 7406 kr. Men det havde da betalt for fire dage mere, end det var forpligtet i henhold til sømandslovens § 28, eller 158 kr. for meget, hvilket beløb rederiet derpå senere afkrævede udenrigsministeriet. Ministeriet afviste kravet under henvisning til, at skibets agenter ifølge portugisisk lov skulle hæfte for omkostningerne. Rederiet rejste ved sø- og handelsretten i København sag mod statskassen ved udenrigsministeriet og anførte, at fordi en udenlandsk lov giver et rederi særlige forpligtelser ved en afmønstring, så kan rederiet dog ikke miste sin regres til statskassen. Fra statskassens side hævdede man, at der ikke i dansk lovgivning findes nogen hjemmel for refusionskravet. Rederiet havde kun regres i de tilfælde, hvor skibsføreren havde afholdt udgifterne i henhold til et påbud i dansk lov, eller hvor det i hvert fald var en udgift, som påhvile den danske stat.

Sø- og handelsretten fandt, at det drejede sig om udgifter, som rederiet ville have haft direkte hjemmel til at få refunderet efter sømandslovens § 31 stk. 2 i tilfælde,

hvor »Bistand af dansk konsul ikke kunne erholdes«. Sådan bistand var ikke opnået, idet den portugisiske immigrationslov pålægger skibets agent at afgive garantierklæring for betaling af alle omkostninger. Rederiet havde opfyldt sine forpligtelser efter sømandslovens § 28, og lovens § 31 afgav støtte for det rejste regreskrav. Statskassen dømtes til at betale de 158 kr. — men sagens omkostninger blev ophævet.

Højesteret stadfæstede denne dom, idet retten fandt, at bestemmelse i sømandslovens §§ 27, 28 og 31 må forstås således, at rederiet i et tilfælde som *Nordkyns*, »hvor et nødvendigt udlæg for en dansk sømands sygepleje i udlandet overstiger, hvad det efter lovens § 28, stk. 2, påhviler rederiet at udrede, kan kræve erstatning herfor af statskassen i medfør af lovens § 31«.

Statskassen dømtes endvidere til at betale »Norden« 700 kr. i sagsomkostninger for højesteret.

VALUTAKURSER pr. 13. maj 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04%, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 50.00 (ikke varebetalinger), Cairo 10.93, Capetown 19.45, Frankfurt a/Main 104.70, Helsingfors 3.01½, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Jakarta 62.00, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo 372.00 (ikke varebetalinger), Montreal 7.01½, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98½, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv —, Tokio 1.95, Warszawa 174.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 13. maj 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Lissabon 15.5. — *Hans Mærsk* forv. afg. Dartmouth 14.5. — *Gunvor Mærsk* ank. Casablanca 4.5. — *Betty Mærsk* forv. ank. Ridham 25.5. — *Lica Mærsk* forv. ank. Portland, Me 13.5. — *Marit Mærsk* forv. ank. Port Said 12.5. — *Robert Mærsk* forv. afg. Dunkirk 12.5. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Baltimore 11.5. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Los Angeles 27.5. — *Else Mærsk* afg. Kuwait 12.5. — *Kirsten Mærsk* afg. Yokohama 4.5. til Bangkok. — *Agnete Mærsk* afg. Singapore 11.5. — *Mathilde Mærsk* afg. Kolsichang 11.5. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Haifa 22.5. — *Herta Mærsk* afg. Manila 10.5. til Balikpapan. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 21.5. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Manila 20.5. — *Arnold Mærsk* pass. Gibraltar 2.5. til New York. — *Cornelius Mærsk* afg. Los Angeles 25.4. til Yokohama. — *Oluf Mærsk* afg. Medan 12.5. til Colombo. — *Lcise Mærsk* afg. Keelung 12.5. til Hongkong. — *Sally Mærsk* afg. Kobe 11.5. til Nagoya. — *Chastine Mærsk* afg. Singora 7.5. til Cebu. — *Gertrude Mærsk* afg. New York 9.5. til Havana. — *Lexa Mærsk* ank. Bais 7.5. — *Hulda Mærsk* forv. afg. New York 14.5. — *Laura Mærsk* afg. Saigon 11.5. til Bangkok. — *Grete Mærsk* afg. San Francisco 28.4. til Manila. — *Trein Mærsk* ank. New York 8.5. — *Anna Mærsk* Kbhvn. dok. — *Peter Mærsk* afg. Los Angeles 6.5. til Panama. — *Olga Mærsk* afg. San Francisco 8.5. til Manila. — *Nicoline Mærsk* afg. Kobe 2.5. til San Francisco. — *Jeppesen Mærsk* pass. Panama 9.5. til San Francisco. — *Kate Mærsk* afg. Aruba 1.5. til U.K.C. — *Bente Mærsk* afg. Teneriffe 7.5. til Palermo. — *Aase Mærsk* afg. Stanlow 29.4. til Curacao. — *Rosa Mærsk* ank. Stanlow 10.5. — *Nelly Mærsk* afg. Mombasa 7.5. til Mena al Ahmadi. — *Emma Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 11.4. til London. — *Charlotte Mærsk* ank. Durban 10.5. — *Brigit Mærsk* afg. Curacao 30.4. til Rio de Janeiro. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 22.4. til Dunkirk. — *Caroline Mærsk* afg. Antwerpen 12.5. til Palermo. — *Katrine Mærsk* afg. Curacao 5.5. til New York. — *Hening Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.4. til U.K.C. — *Marie Mærsk* ank. Palermo 12.5. — *Eleonora Mærsk* afg. Port de Bouc 27.4. til Mena al Ahmadi. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 3.5. til Dunkirk. — *Mette Mærsk* afg. Singora 10.5. til Sydney. — *Jane Mærsk* afg. Fawley

6.5. til Palermo. — *Elisabeth Mærsk* afg. Dunkirk 6.5. til Bahrein f. o. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 10.5. til U.K.C. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.4. til Rotterdam. — *Gerd Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 11.5.

Basse & Co.

Krusaa ank. Gdynia 5.5. — *Egaa* forv. afg. Hamina 13.5. til Dublin. — *Susaa* ank. Kbhvn. 26.4. — *Else Basse* afg. Casablanca 12.5. til Dakar. — *Paris* afg. Baltimore 9.5. til London. — *London* ank. Lagos 4.5.

Dania

Cyril pass. Finisterre 12.5. p.v.t. Nantes. — *Danfjord* ank. Constantza 13.5. — *Danholm* ank. Georgetown 11.5. — *Tovetil* ank. Hamburg 1.5.

Dannebrog

Aggersborg ank. Houston 11.5. — *Brattingsborg* afg. Brighton Trinidad 2.5. til Rotterdam. — *Christiansborg* eta. Tripoli 15.5. — *Ellensborg* Svendborg dok. — *Flynderborg* forv. afg. New York 16.5. til La Guaira. — *Fredriksborg* afg. Huelva 11.5. til Rotterdam. — *Lilleborg* ank. La Spezia 11.5., derfra til Bona. — *Nordborg* ank. Port Talbot 9.5., derfra til Santander. — *Skodsborg* afg. Stettin 12.5. til Rouen. — *Spigerborg* afg. Sete 12.5. til Barcelona. — *Taarborg* afg. Casablanca 9.5. til Garston. — *Uranienborg* ank. Antwerpen 9.5., derfra til Bordeaux. — *Ørneborg* Kbhvn. dok.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Bremerhaven 10.5., derefter Antwerpen, Vestafrika. — *Bornholm* forv. ank. Boma 15.5. — *Bretagne* ank. Mtwara 12.5., derefter Durban, Cape Town. — *Grønland* afg. Port Said 12.5. til U.K. — *Holland* afg. Bordeaux 9.5., forv. ank. Teneriffe 15.5. — *Inland* forv. ank. Galveston 18.5. — *Normandiet* forv. ank. Curacao 22.5. — *Shetland* forv. ank. Cape Town 21.5. — *Skotland* pass. Dover 1.5. p.v.t. Philadelphia. — *Stesvig* afg. San Pedro 4.5. til Panama, Hull.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Caripito 15.5., derefter Aarhus, Nyborg. — *Esso København* afg. Aruba 12.5. til Nyborg. — *Esso Nyborg* afg. Nyborg 5.5. til Aruba. — *Dania* afg. Port Jerome 10.5. til Kbhvn.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Nantes 21.5. — *Concordia* forv. ank. Kyndby 17.5. — *Dania* forv. ank. Wear 16.5. — *Hafnia* forv. ank. Gdynia 17.5. — *Scandia* forv. ank. Rouen 19.5.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup Helsingør, dok. — *Th. Adler Svanholm* ank. Stettin 13.5. — *Wm. Th. Malling* afg. Gdynia 12.5. til Bordeaux.

D.F.D.S.

Argentina afg. New Orleans forv. 14.5. til Oslo/Kbhvn. — *Arizona* ank. Göteborg forv. 14.5., derefter Aalborg/Nr. Sundby/Kbhvn. — *Arkansas* forv. ank. Antwerpen ca. 15.5., derefter Emden, Kbhvn. — *Bastholm* ank. Mersin 12.5., derfra ca. 16.5. til Danmark. — *Birkholm* ank. Antwerpen 13.5., derfra forv. 15.5. til Casablanca, Marsala, Malta, Levanten. — *Bolivia* ank. Oslo 13.5., derfra ca. 14.5. til Kbhvn./Odense. — *Brasilien* ank. Antwerpen 11.5., derfra ca. 13.5. til Dunkirk, Middelhavet. — *Brynhild* forv. ank. Kbhvn. 16.-17.5., derefter Rotterdam. — *Bygholm* afg. Antwerpen 9.5. til Lissabon, Algier, Malta, Levanten. — *California* afg. Las Palmas 5.5. til Recife/Buenos Aires. — *Colombia* forv. udl. Buenos Aires ca. 17.5., derefter Kontinentet-Danmark. — *Diana* ank. Hull 13.5., derfra forv. 16.5. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 9.5. til Godthaab/Sukkertoppen o. v. — *Egholm* afg. Lattakia 12.5. til Limassol, Izmir, Istanbul o. v. — *Ficaria* ank. London 13.5., derfra forv. 14.5. til Esbjerg, London, Aarhus. — *Florida* afg. Houston 12.5. til Brownsville/New Orleans o. v. — *Halldan* ank. Antwerpen 13.5., afg. ca. 14.5. til Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Huelva 11.5., derfra til Rotterdam/Emden/Bremen. — *Hebe* ank. Leith 13.5., derfra forv. 14.5. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Manchester 10.5. til Aalborg, Aarhus, Korsør, Kbhvn. — *Hjortholm* ank. Aalborg 12.5., afg. 13.-14.5. til Antwerpen, Middelhavet. — *Hroar* ank. Hull 13.5., afg. ca. 16.5. til Kbhvn. — *Ivar* afg. Kbhvn. 8.5. til Murmansk, derfra til Gdynia/Gdansk eller Belgien. — *Katholm* afg. Kbhvn. ca. 16.5. til Aarhus, Newcastle, Newport, Swansea. — *Klintholm* ank. Kbhvn. 10.5., afg. ca. 14.5. til Antwerpen, Danmark. — *Knud* afg. Setubal 13.5. til Rotterdam. — *Knudshoved* afg. Havre 12.5. til Bordeaux, Pallice, Havre, Kbhvn. — *Korsholm* ank. Antwerpen 13.5., afg. ca. 14.5. til Randers, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Neapel 13.5., derfra 13.-14.5. til Livorno, Genoa, Marseille, Spanien. — *Louisiana* afg. Helsingfors forv. 13.5. til Kotka/Kbhvn.-Sydamerika. — *Maine* ank. Istanbul 29.4., derfra ca. 13.5. til Izmir. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 12.5., herfra 14.5. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Marocco* ank. London 12.5., derfra 13.5. til Aarhus London,

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco

Telephone:
11 43 00 (10 lines)

ROTTERDAM

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Esbjerg. — *Nevada* ank. Sorel 11.5., derfra til Danmark. — *Oregon* ank. Wasa 4.5., derfra forv. 17.5. til Kotka, Buenos Aires. — *Paraguay* afg. Charleston 12.5. til Norfolk/New York-Oslo/Aarhus/Kbhvn. — *Rhodos* ank. Antwerpen 9.5., derfra forv. 13.5. til Tanger, Middelhavet. — *Rota* ank. Kbhvn. 11.5., herfra 14.5. til Aarhus, Odense, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Saga* ank. Kbhvn. 12.5., afg. ca. 16.5. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Tezas* ventes ank. Rotterdam 16.5., derefter Kbhvn. — *Tomsk* ank. Aarhus 12.5., afg. ca. 14.5. til Horsens, Kbhvn., Hamburg. — *Trondhjem* afg. Aalborg 10.5. til Thorshavn/Trangisvaag/Vaag/Klaksvig. — *Tula* afg. Hamburg 12.5. til Antwerpen, Aalborg, Kbhvn. — *Uffe* ank. Liverpool 9.5., afg. ca. 14.5. til Kbhvn., Nakskov, Odense. — *Uruguay* ank. Nr. Sundby 11.5., derfra forv. 14.5. til Kbhvn.-New York. — *Venezuela* afg. Rio de Janeiro 9.5. via Las Palmas til Madeira/Rotterdam/Kbhvn.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak ank. Egedesminde 9.5. — *Disko* ank. Ivigtut 11.5. — *Sværdjiskan* afg. Kbhvn. 14.5. til Julianehåb og Sydprøven. — *Kaskelot* pos. 12.5. kl. 13.00 62.09 n. 51.07 v. p.v.t. Godthåb. — *Tikerak* i Godthåb for skrueskiftning. — *Julius Thomsen* pos. 12.5. kl. 08.00 59.52 n. 05.00 v. p.v.t. Kbhvn. — *Martin S.* pos. 12.5. kl. 20.00 60.42 n. 28.15 v. p.v.t. Frederikshåb. — *Sonja Kaligtok* pos. 12.5. kl. 11.00 54.00 n. 02.00 ø. p.v.t. Thorshavn.

Heimdal

Azel Carl ank. New Orleans 13.5. — *Hans P. Carl* ank. Brisbane 4.5. — *Poul Carl* ank. Sydney 13.5.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Huelva 14.5. til Rotterdam. — *Jens Toft* afg. Istanbul 12.5. til Bona. — *Karen Toft* afg. Rotterdam 14.5. til Lissabon.

Kongssund

Kongshavn ank. Karachi 12.5.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Rio de Janeiro 10.5. — *Argentinean Reefer* ank. Santos 29.4. — *Bella Dan* ventes afg. Valparaiso 14.5., nordg. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 10.5. — *Gerda Dan* ventes pass. Panamakanalen 16.5., nordg. — *Greta Dan* ank. til Cartagena 10.5. — *Indian Reefer* forv. afg. Antwerpen 13.5. til Hamburg. — *Jelva Dan* ventes afg. Raumo 16.5. til Themsen. — *Jutta Dan* forv. afg. Kemi 13.5. til Raumo. — *Kamma Dan* ventes til Callao 17.5., sydg. — *Katja Dan* ank. Newport 13.5., derefter Luleå. — *Laila Dan* ank. Themsen 8.5. — *Laura Dan* ventes til Ceuta 17.5. p.v.t. Patras. — *Leena Dan* ventes afg. New York 15.5. til Baltimore. — *Lilian Dan* pass. Kbhvn. 12.5. p.v.t. Mäntyluoto. — *Linda Dan* forv. afg. Runcorn 13.5. til Domsjö. — *Lotta Dan* ventes afg. Åbo 16.5. til Kotka. — *Maria Dan* pass. Kielerkanalen 12.5. p.v.t. Mäntyluoto. — *Marna Dan* ventes afg. New York ca. 20.5. til Chile. — *Nerma Dan* ventes til Swansea ca. 20.5., derefter Rotterdam. — *Ninna Dan* ventes til Gdansk 14.5., derefter Toppila. — *Paula Dan* ventes til Callao 19.5., sydg. — *Randa Dan* ventes afg. Kotka 14.5. til Rochester. — *Selma Dan* pass. Kap Finisterre 12.5. p.v.t. Ibiza. — *Silja Dan* forv. ank. Ellesmere Port 13.5., derefter Preston. — *Stina Dan* pass. Kap Finisterre 12.5. p.v.t. St. Louis du Rhone. — *Tessa Dan* ventes til Lake Charles 15.5., derefter New Orleans. — *Ulla Dan* rep. i Aalborg. — *Vilma Dan* ventes til Callao 20.5., nordg.

Motortramp

Stensby forv. ank. London 15.5., derefter Antwerpen for klasse. — *Tureby* ank. Fremantle 12.5., derefter Christmas Island. — *Vedby* afg. Honolulu 11.5., forv. ank. Kawasaki 22.5.

Myren

Asbjørn afg. Rotterdam 9.5. til Port Said, Port Sudan o. v. — *Astrid* afg. Newport Mon 8.5. til Port Said. — *Birte* ank. Frederikshavn 12.5. — *Chr. Sass* forv. ank. Oslo 15.5., derefter Moss/Kambo, Stavanger. — *Clara* afg. Corcubion 10.5. til Kaolack, Dakar, Vestitalien.

Norden

Norden afg. Muroan 8.5. til Vancouver. — *Nordfarer* ank. Hull 3.5., derefter Hampton Roads. — *Nordhval* forv. ank. San Francisco 20.5., derefter Vancouver. — *Nordkap* afg. Fremantle 3.5. til Aden. — *Nordkyn* afg. Balboa 2.5. til Honolulu, Japan. — *Nordpol* afg. Aden 25.4. til Saigon. — *Nordvest* pass. Finisterre 12.5. til Rotterdam, Bremen.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige
Forsikringsarter

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
NORDLYSET

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.

TELF. *BYEN 2680

Orient

Astoria afg. Dunkirk 13.5. til Hull. — *Westralia* afg. Galveston 30.4. til Le Havre.

Progress

Valborg Nielsen ank. Havana 12.5. — *Elisabeth Nielsen* afg. Antwerpen 10.5. — *Marianne* ank. Rouen 11.5. — *Else Nielsen* rep. i Svendborg. — *Lily Nielsen* afg. Santa Pola 12.5. — *Henry Tegner* ank. Kbhvn. 11.5. — *Ellen Nielsen* ank. Kbhvn. 11.5. — *Hugo Nielsen* ank. Holsteinsborg 9.5. — *Margrete* afg. Sousse 6.5. — *Karen* ank. Valdemarssvik v/ Norrköping 9.5. — *Marx* ank. London 7.5. — *Sophie* ank. Oslo 13.5. — *Thyra* ank. Peterhead (Skotland) 12.5. — *Fylla* afg. Sauda 12.5. — *Polly* ank. Stavanger 12.5.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng forv. ank. Newport News 15.5. — *Lena Schmith* afg. Gibraltar 13.5. til Island.

Torm

Estrid Torm ank. Santos 8.5. — *Herdis Torm* afg. Cienfuegos 22.4. — *Olga Torm* afg. Taltal 10.5. — *Gerd Torm* afg. Piræus 13.5. — *Tekla Torm* ank. New York 10.5. — *Agnete Torm* ank. Hamburg 23.4. — *Kirsten Torm* afg. Trinidad 4.5. — *Gertrud Torm* afg. Gocek 30.4. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* ank. Paranagua 11.5. — *Thyra Torm* afg. Santiago de Cuba 10.5. — *Gyda Torm* ank. Antwerpen 1.5. — *Anne Torm* ank. Stockholm 10.5. — *Hilde Torm* ank. Northfleet 9.5. — *Gudrun Torm* afg. Hull 12.5. — *Alice Torm* afg. Amsterdam 9.5. — *Gunhild Torm* afg. Yxpila 8.5.

Vendilla

E. M. Dalgas afg. Dakar 11.5. til Le Havre. — *Otto Petersen* ank. Saloniki 13.5. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam afg. Los Angeles 2.5. til Cristobal, St. Thomas. — *Asia* ank. Rangoon 9.5., derefter Calcutta, Madras. — *Bintang* ank. Singapore 10.5., derefter Bangkok. — *Falstria* afg. New York 9.5. til Kbhvn., Aalborg. — *Fionia* pass. Suez 12.5. til Port Said, Genoa. — *India* afg. Aden 11.5. til Port Said, Alexandria. — *Java* afg. Melbourne 12.5. til Townsville. — *Jutlandia* afg. Aden 12.5. til Djibouti, Port Said. — *Kambodia* ank. Malmö 12.5., derefter Kbhvn., Aalborg. — *Kina* afg. Aalborg 8.5. til Göteborg, Antwerpen. — *Korea* pass. Suez 10.5. til Aden, Penang. — *Lalandia* ank. Bangkok 13.5., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Magdala* pass. Suez 8.5. til Aden, Karachi. — *Malacca* pass. Brunsbüttelkoog 12.5. til Gdynia, Kbhvn. — *Malaya* pass. Guardafui 12.5. til Melbourne, Sydney. — *Manchuria* pass. Dover 8.5. til St. Thomas, Curacao. — *Meonia* ank. Bangkok 28.4., derefter Saigon, Singapore. — *Mombasa* ank. Rotterdam 7.5., derefter Port Said, Aden. — *Mongolia* afg. Aden 12.5. til Port Said, Beyrouth. — *Morelia* pass. Messina 12.5. til Genoa, Rotterdam. — *Nikobar* ank. Los Angeles 11.5., derefter San Francisco, Colombia River. — *Panama* ank. Kobe 10.5., derefter Moji, Hongkong. — *Patagonia* pass. Singapore 9.5. til Madras, Aden. — *Sclandia* afg. London 12.5. til Antwerpen, Rotterdam. — *Serampore* afg. Vancouver 2.5. til Kobe, Hongkong. — *Siam* pass. Perim 10.5. til Mena-al-Ahmadi, derefter Cape Town. — *Tranquebar* ank. Vancouver 12.5., derefter Tacoma, Japan.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861

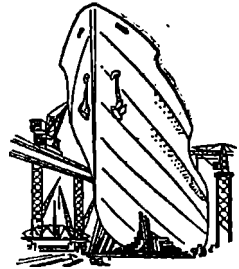


- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 . KØBENHAVN S



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Søkstanter
Marinekikkertor
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasrettere
Forlang III. katalog

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

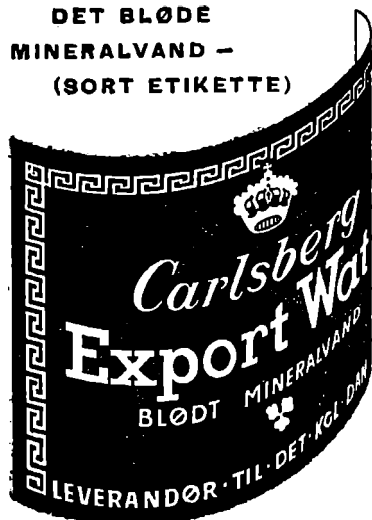
TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

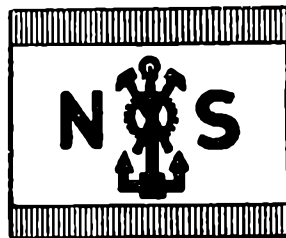
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DET BLØDE
MINERALVAND -
(SORT ETIKETTE)



Carlsberg



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand S. Christoffersen & Co.	Labore
Randers	Stevedore M. Jensen Næstformand og Kasserer Hans Brandt	
København	Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hasling & Dræcher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kalundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
Kastrup	Søren Olesen	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
-	Skjold Andersen	
-	Jullus Nielsen's Stevedore- forretning A/S	
-	Flakholm Stevedore Co. A/S	
Løgstør	Chr. S. Odgaard & Co.	Andrea
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Basballe
Nyborg	Henrik Basballe	
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Svendborg	O. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. O. 18 779-18 779
TELEGR. • JANBY •



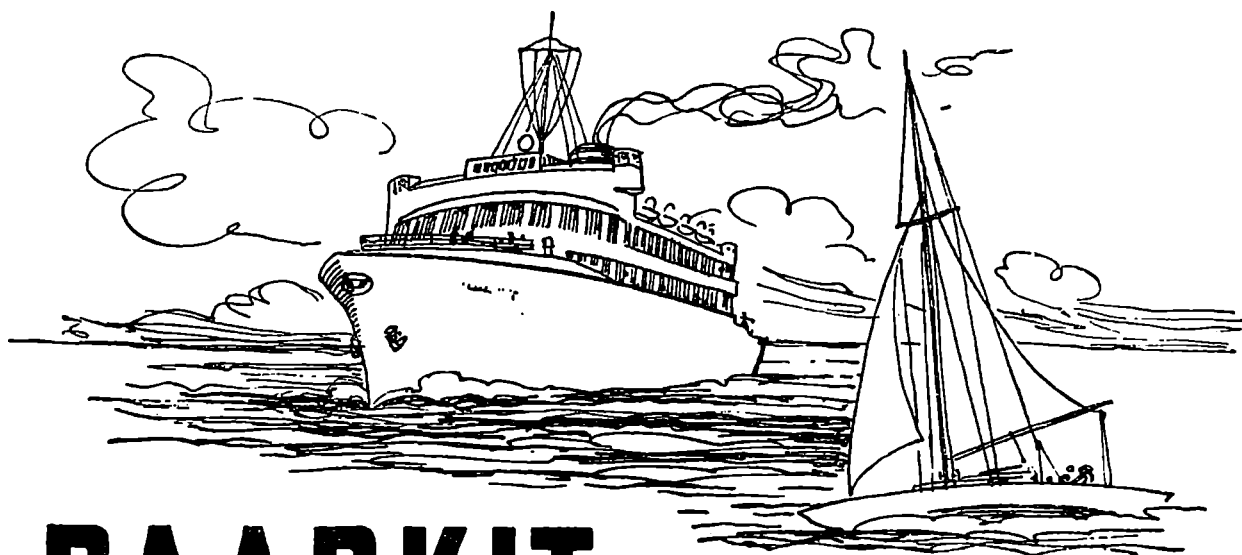
KJØBBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO

IMO-PUMPER

&

-MOTORER



BAADKIT som ikke sprækker

For at undgå lækager og fugt må bådkit være elastisk. RUBBER-SEAL gummikit forbliver altid blødt og elastisk, idet der på overfladen danner sig en hinde, der i forbindelse med gummitilsætningen forhindrer indtørring og bevarer RUBBER-SEAL's store klæbeevne. Derfor er RUBBER-SEAL også fortrinlig til dæksnådder og til udvendige nådder såvel over som under vandoverfladen.

★

RUBBER-SEAL leveres hvid, sort, søgrøn, mahogni brun og naturfarvet (rødbrun).

★

RUBBER-SEAL leveres gennem branche-forretningerne, skibshandlere og farvehandlere i 1/2 — 1 — 5 og 10 kg blikspande samt i fade á 250 kg.

Desuden leveres RUBBER-SEAL i tuber á 180 g i ovenfor nævnte farver.

Hvis Deres forhandler ikke fører RUBBER-SEAL vil general-repræsentanten til enhver tid glve Dem oplysning om nærmeste forhandler.

Hvad andre mener om RUBBER-SEAL:

Til sejlbåde:

... Jeg kunne fortsætte i det uendelige å gi eksempler på RUBBER-SEAL's gode egenskaper, men jeg vil innskrenke meg til å anbefale alle båtelere å forsøke dette produkt, som vil spare dere for mange ergrelser i løpet av sommeren.

Arne K. Bøhn, Oslo.

Til større både:

... det er det bedste kit, jeg har benyttet i min 30-årige virksomhed på værftet, siger formanden for kitafdelingen på Eriksberg Mek. Verkstad, Göteborg.

... RUBBER-SEAL har fået en udmærket modtagelse her på vestkysten af U.S.A. og bliver foretrukket fremfor amerikanske kit-typer, siger American Supply Co. i Seattle.

Ikke blot til både:

... Vi vil anbefale RUBBER-SEAL på det beste. Vårt motto er å velge det som er bedre enn det beste.

Løn & Co., Handelsgartneri.

... Alle som har spurt meg har jeg anbefalt RUBBER-SEAL Gummikit som det eneste som bør brukes, sier gartner Per Vytbø.



GUMMIKIT

A/S REINGUN KJEMISK TEKNISK INDUSTRI
DRAMMEN . OSLO . NORGE

Generalrepræsentant for Danmark: S. F. WRAAL, Wiedeweltsgade 46, København Ø. Telefon: Ø Bro 5633

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 20

FREDAG DEN 23. MAJ 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

FRAGTRATETALET

Fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater for prompte lastning indenfor trampfarten, er beregnet til 187 for april 1952. I marts måned var tallet 211. De foregående måneders nedgående bevægelse i fragtraterne er således fortsat i forstærket grad i april måned. Faldet i raterne, der tog sin begyndelse i januar måned, andrager nu i alt 20 pct., og raterne ligger herefter i gennemsnit kun lidt højere end på samme tid sidste år.

Den særlig stærke nedgang i fragtratetallet i april måned må delvis tilskrives den omstændighed, at trælastraterne ved genoplægelsen af noteringerne efter stilstanden i vintersæsonen har vist en væsentlig større nedgang siden efteråret end det gennemsnitlige fragtniveau, men iøvrigt har der i april måned været nedgang for praktisk taget samtlige fragtrater.

M.S. PRIMULA

Den 17. maj søsattes det andet af de to søsterskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab lader bygge på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, og fik navnet *Primula*. Det første af skibene, m.s. *Ficaria* afleveredes fra værftet i december 1951 og har allerede vakt opsigt for sine elegante linier og sin hensigtsmæssighed.

M.s. *Primula* er et køleskib, specielt bygget til fart med landbrugsprodukter mellem Danmark og England, og det er indrettet således, at losning og lastning kan foregå på hurtigste måde. Det laster ca. 2400 tons d.w.

For fremdrivning er installeret en 2-takts, 8 cylindret B. & W. dieselmotor, der vil give skibet en fart af 15 knob. Der indrettes ingen passageropføring ombord.

M.s. *Primula* ventes færdig omkring midten af august måned i år og vil derefter sammen med søsterskibet *Ficaria* indgå i fast rute-fart med landbrugsprodukter på London.

NYT FRA D.F.D.S.

Da D.F.D.S.'s Oslo-båd *Kronprins Olav* d. 14. maj afgik fra København til Oslo, kunne skibets fører, kaptajn *Erik Olsen* fejre et stort rundt tal, idet det var hans 1000de rejse tur-retur på ruten København-Oslo. Disse 1000 dobbeltrejser giver forøvrigt en sammenlagt udsejlet distance på 540.000 sømil, hvad der svarer til 26½ gange rundt om jorden eller 2% rejse til månen.

Ved afgang fra København d. 14. maj modtog kaptajn *Erik Olsen* mange lykønskninger både fra Danmark og Norge. Prokurist *Garde* overbragte på direktionens vegne Det Forenede Dampskibs-Selskabs lykønskninger, ligesom repræsentanter for bestyrelsen for Søfartsmedarbejdernes Klub personlig overrakte en smuk buket blomster til kaptajn *Olsen*, samtidig med at de gratulerede selskabet med, at det havde så dygtige og populære kaptajner. Der var endvidere hilsener fra bl. a. den forhenværende norske ambassadør i Danmark *August Esmarch* samt den nuværende ambassadør *Jens Bull*, konsul *Kallenvig*, Norge, den danske ambassadør i Norge, Landslaget for Reiselivet i Norge, toldvæsenet, statspolitiet, Marineforeningen, forskellige rejsebureauer og mange andre.

DEN DANSKE TANKFLÅDE

Paa Uddevalla værftet er nylig kølstrakt et 16.200 tons motortankskib, der er bestilt af Dampskibsselskabet Torm Akts., København. Det er det første tankskib, der bygges ved dette værft til Danmark. For kort tid siden kontraheredes endnu et tankskib i Uddevalla for dansk regning. Dette skib, der får en lasteevne på 18.500 tons, er bestilt af I/S Joint Owners (Rederierne »Pacific«, »Hetland« og »Bien«).

DEN VESTTYSKE HANDELSFLÅDE

Den vesttyske handelsflådes genopbygning i tiden efter krigen er skredet ret hurtigt frem. Det må dog ikke glemmes, at flåden kun vil være oppe på 50 pct. af niveauet fra tiden før krigen, når det nuværende nybygningsprogram er afsluttet.

De fem store rederier i forbundsrepublikken, der før krigen besørgede størstedelen af den tyske rute-fart på oversøiske lande, rådede i september 1939 over 310 skibe på ialt 2.169.265 b.r.t. Midt i april i år havde de 37 skibe på ialt 144.386 b.r.t., altså ikke en gang 7 pct. af tonnagen før krigen. De fem linier er Hapag, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Süd, Hansa og Afrika-Linien. De har chartret en del tonnage, så de har kunnet genoptage en stor del af deres tidligere oversøiske ruter, omend foreløbig i begrænset omfang.

DEN NORSKE HANDELSFLÅDE

Den norske handelsflådes størrelse er for første gang nået op over 6 mill. br. tons, idet den efter de nyeste oplysninger pr. 31. marts 1952 bestod af ialt 5579 skibe på tilsammen 6.036.670 br. tons. Heraf tegnede tankskibene sig for ca. 50 pct. Motorskibenes andel i den samlede tonnage beløb sig til 76 pct. mod 64 pct. før krigen.

SUEZKANALEN

Ifølge den af Suezkanalselskabet udsendte oversigt er trafikken gennem kanalen blevet formindsket i året 1951 sammenlignet med 1950. I 1951 passerede ialt 11.694 skibe på tilsammen 80,35 mill. n.r.t. kanalen mod 11.751 skibe med ialt 81,79 mill. n.r.t. i 1950. I 1949 var de tilsvarende tal 10.420 skibe med ialt 68,86 mill. n.r.t. Det er første gang efter krigen, at trafikken viser fald i antallet af passerede skibe, og årsagen hertil har dels været udviklingen i Iran og dels, at den nye olieledning fra Saudi Arabien til Sidon for første gang havde været i drift et helt år.

Tankskibstrafikken udgjorde i 1951 46,73 mill. tons, en nedgang på ialt 5,36 mill. tons eller 10,3 pct. sammenlignet med 1950. Denne nedgang blev dog i nogen grad udjævnet ved en kraftig stigning i anden gennemfarende tonnage, der med en stigning på 3,92 mill. tons nåede rekordtallet 33,62 mill. n.r.t. De iranske olieafskibninger ophørte i juli, men fulgtes snart af olieleverancer fra andre pladser ved den persiske bugt. De nordgående olietransporter udgjorde ialt 42,87 mill. tons, d. v. s. kun 4,65 mill. tons mindre end året forud. De sydgående olietransporter udgjorde 1,93 mill. tons eller en stigning på 1,82 mill. tons. Tysklands andel i trafikken gennem kanalen øgedes fra 134.447 tons i 1950 til 426.144 tons i 1951.

FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

Foreningen til Søfartens Fremme har nu udsendt sin årsberetning for året 1951. Det oplyses bl. a. heri, at foreningen pr. 31/12 1951 talte 2553 medlemmer, hvoraf 272 er indmeldt i årets løb. Foreningens oplysningsarbejde er blevet fortsat efter samme linier som tidligere, men foreningens økonomiske forhold har stillet sig hindrende i vejen for en større udvidelse af dette arbejde. Ganske vist viser kontoen for indbetalte kontingenter en ret stærk stigning, men udgiftsposterne er steget endnu stærkere, således at året sluttede med et underskud på kr. 1.746. Uden de bidrag udefra, som foreningen har modtaget, ville det have været umuligt at gennemføre oplysningsarbejdet, og foreningen retter derfor en varm tak til de mange bidragydere, ikke mindst til Dansk Dampskibsrederiforening, der har ydet 30.000 kr., hvilket foruden at dække driften af Dansk Skibsadoption udgør et bidrag til foreningen på 4000 kroner.

Man må måske have lov til at håbe, at endnu flere medlemmer og endnu flere bidragydere i fremtiden må finde vej til foreningen, så økonomiske sorger og bekymringer ikke skal lægge sig i vejen for dens så nødvendige oplysningsarbejde.

I beretningen hedder det endvidere, at foreningen har modtaget meddelelse om, at grosserer Georg S. Bendix ved sin død i form af et legat har testamenteret foreningen en kapital på kr. 50.000, der bærer navnet »Olga og Georg Bendix' Legat«. Dets årlige rente skal anvendes til sømænd, der ved ædel dåd eller veludført arbejde i særlig grad har udmærket sig, subsidiært til enker efter eller børn af forliste sømænd.

Dansk Skibsadoption udtaler i sin beretning for 1951, at man har arbejdet efter de samme retningslinier som året forud, og at man har kunnet konstatere en voksende interesse for adoptionstanken. Pr. 19. marts 1952 var således 123 skibe blevet adopteret af 124 skoler fordelt over hele landet. I årets løb har der været afholdt 88 skoleforedrag, som har været overværet af ca. 14.000 skoleelever, lærere og forældre.

SØMANDSSKOLERNE

Navigationsdirektøren har udsendt årsberetning om statens sømandsskoler og de godkendte, private sømandsskoler. På samtlige skoler har i 1951 ialt 391 elever fuldført kursus, og dermed har ialt 871 unge mænd nu gennemført disse kursus.

I gennemsnit har sømandsskolerne denne gang kun haft halvt så mange elever, som der er plads til, men de sidst afholdte kursus har været godt besøgt, og til det kursus, som er begyndt i Frederikshavn midt i januar, har der været langt flere ansøgere, end der er plads til på skolen. De overskydende ansøgere overføres til de kursus, der begyndte i april, og der er udsigt til, at de kommende forårskursus, som hidtil har været de mindste, denne gang bliver godt besøgt.

Den væsentligste årsag til den forøgede elevtilgang må søges i en lovbestemmelse fra 1950, der medfører, at praktisk taget ingen dreng kan udmønstre til dækstjeneste uden først at have været på sømandsskole eller med skoleskib. Skolerne har ifølge navigationsdirektørens beretning fungeret tilfredsstillende og efter deres hensigt, og fra mange sider er der vist skolerne stor forståelse samt ydet bistand med råd og dåd. Eleverne har gennemgående været gode, men enkelte dårlige elementer har man måttet bortvise. Det gælder 13 elever, der bortvist med navigationsdirektørens billigelse.

Om de godkendte, private sømandsskoler hedder det i beretningen, at der på rederiet J. Lauritzens

søfartsskole siden godkendelsen har været holdt fire kursus med 158 elever og på søfartsskolen i Svendborg fem kursus med ialt 125 elever.

DET DANSKE KULKOMPAGNI — 10 PCT.

Aktieselskabet Det danske Kulkompagni medde-
ler, at nettooverskuddet for driftsåret 1951/52, efter at der er foretaget ordinære og ekstraordinære afskrivninger samt vedtægtsmæssig henlæggelse, andrager 3.201.523 kr. Dertil kommer overførslen fra forrige år 464.851 kr.

Det er vedtaget at foreslå generalforsamlingen at henlægge 300.000 kr. til survey- og reparationskonto (skibe), 183.869 kr. til funktionærernes hjælpefond, at udbetale 10 pct. i udbytte samt at overføre til næste regnskabsår, herunder til skatter, 2.296.153 kr.

DET DANSKE STÅLVÅLSEVÆRK — 6 PCT.

Det danske Stålvalseværk har holdt generalfor-
samling, hvor formanden, direktør *H. P. Christensen*, aflagde beretning. Året 1951 — værkets 10. driftsår — er bemærkelsesværdigt ved den store produktion og ved den fremgang i værkets økonomi, som er opnået. Produktionen er stadig gået op, og den nåede i det forløbne driftsår op på ca. 106.000 tons ferdigvalset stål, svarende til udvælsning af 132.000 tons stålblokke, hvoraf 123.000 tons fremstilles i værkets egne stålovne, mens 9000 tons leveredes udefra. Ved årsskiftet ligger værket inde med betydelige ordrer, der sikrer profilværkets beskæftigelse i ca. 1 år og udnyttelse af pladeværkets kapacitet i over 2 år frem i tiden. Mens ordrerne på profiljernet er fordelt jævnt over hele industrien og håndværket, hidrører ordrerne på plader overvejende fra skibsværfterne, der som følge af den stadig reducerede import af skibsplader nu får deres væsentligste behov dækket gennem værkets produktion.

På grund af det stigende forbrug af skrot på andre industrielle områder har tilgangen ikke været tilstrækkelig til fuld udnyttelse af stålovnenes kapacitet, og bestræbelserne for at øge indsamlingen af gammelt jern er derfor blevet intensiveret.

Driftsregnskabet viser et overskud på 2.502.327 kr. Efter tillæg af overførsel fra forrige år, 221.583 kr., er der 2.723.910 kr. til disposition. Til pligtig henlæggelse til lovmæssigt reservefond medgår 250.232 kr. Til 6 pct. rente af statens indskudskapital i henhold til vedtægterne og 6 pct. udbytte af aktiekapitalen anvendes 1.590.000 kr., og til yderligere henlæggelse til lovmæssig reservefond 635.508 kr., som derefter udgør 1 mill. kr. Restbeløbet, 248.170 kr., overføres til næste år.

SELVLOSSENDE MALM-TRANSPORTSKIB

Det første malm-transportskib, som kan losse sig selv, er søsat i Barrow-in-Furness. Det er det 15.000 tons d.w. *Carl Schmedemann*, som bygges for Reynolds Jamaica Mines Company. Det skal transportere bauxit til aluminiumindustrien og kan tage 13.000 ts. malm. Ved hjælp af et system af transportbånd kan hele ladningen udlosses i løbet af otte timer. Et almindeligt skib af samme størrelse tager tre dage om samme arbejde.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald

Føreren af Post- og Telegrafvæsenets kabelskib, *C. E. Krarup*, kaplajn *Frederik Johansen*, Korsør, er pludselig død i sit hjem, 54 år gammel. Han har været fører af *C. E. Krarup*, siden 1941 og var ved sin død formand for Sømandshøjskolen i Svendborg og for Sømandskredsen i Korsør og var indtil for et år siden formand for Broderkredsen på Havet.

UGENS FRAGTBERETNING

Igen en uge er forløbet, uden at der er sket større ændringer på fragtmarkederne. I transatlantisk fart har der været noget større efterspørgsel efter tonnager for kul til Europa, og raterne viser en lidt fastere tendens for prompt tonnager. Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes op til \$9 for tidlig juni lastning, og på sterling basis blev der betalt 64/6d. for en båd i samme position. Iøvrigt blev en lang række både i noget senere positioner sluttet til 62/6d. basis Rotterdam eller Antwerpen med option af Hamburg/Bremen til 64/6d. Kul Hampton Roads/Nordfrankrig sluttedes til \$8. Korn fra Northern Range sluttedes til Antwerpen eller Rotterdam til \$8.50 med hurtig losning, og korn fra Albany og New York til Vestitalien fik tonnager til \$11.55 med 1500 ts. losning. De engelske befragtere af props fra Canada til UK. har været meget aktive, og en lang række både er sluttet for sådan forretning til rater mellem 270/- og 300/- pr. favn afhængig af størrelse og position. To mindre danske både rapporteres iøvrigt sluttet for props fra Canada til Tyrkiet til \$32 fio. pr. cord à 128 cbft. Korn fra St. Lawrence tog også adskillige både, hovedsagelig til Antwerpen/Hamburg Range. Raterne for disse forretninger lå omkring 70/- for prompt tonnager og 67/- for juni lastning, for lignende forretning blev på dollar basis betalt \$8.60 for maj. En enkelt båd meldes sluttet for rug St. Lawrence/Antwerpen-Hamburg Range for juni lastning til \$8.75. Hvede fra St. Lawrence til Vestitalien sluttedes til \$11, og hvede Montreal/Japan betaltes med \$17.

Fra Vestindien sluttedes 2 både for sukker Cuba/Rotterdam til \$14.25, den ene af disse gav option af lastning Port-au-Prince til \$12.25, Cuba-Casablanca sluttedes til \$14.50, og for løst sukker fra San Domingo til London betaltes 71/- fio. for juli og 68/6d. for august lastning. Sukker fra Puerto Rico til Japan sluttedes til \$17.75 til en og \$18 til to losschavne.

Efterspørgslen fra Golfen har været minimal. En enkelt båd meldes sluttet for korn til Haifa til \$13.

River Plate markedet er stadig dårligt. Der meldes kun om to afslutninger, henholdsvis til Antwerpen/Hamburg Range til 50/-, option UK. til 55/- og til Dunkirk til 45/-.

Nordpacificmarkedet var roligere. Lumber og stykgods sluttedes til UK. til \$16.25 pr. ton d.w. fio., ris fra Californien til Japan sluttedes til \$12.50, en 9000 tonner sluttedes for 3 consecutive rejser med malm fra British Columbia til Japan til \$8 fio., korn fra British Columbia/Portland Range til Indien sluttedes til 110/- til øst- og 117/6d. til vestkysten, asfalt i drums sluttedes fra Californien til Karachi til

\$22.50 og Intercoastal lumber sluttedes til \$111.000 lumpsum fio. for 9300 tonner.

Østens markeder er stadig uden større aktivitet. Sukker fra Formosa til UK. sluttedes til 107/6d. Kul fra Calcutta til Adelaide eller Melbourne betaltes med 112/6d., Calcutta/Colombo sluttedes til den uændrede rate af 62/6d., og kul Calcutta/Østafrika betaltes med 75/-.

Kulafskiberne i Sydafrika har stadig stemvanskeligheder. Malm fra Beira til Northern Range sluttedes til \$12.50, malm Durban/Rotterdam betaltes med 52/6d. Fra Mauritius sluttedes sukker i sække til UK. til 72/6d., og for løst sukker blev betalt 62/6d. fio.

Fra Australien sluttedes mel i sække til Ceylon til 67/6d., løs hvede ex-silo fra Melbourne til Eire sluttedes til 102/6d., og for hvede fra Vesta Australien til UK. betaltes 92/6d. Malm fra Ny Kaledonien til Northern Range sluttedes til \$12.50, og sukker fra Fiji til Vancouver sluttede 8200 tonner til 55/-.

Middelhavsmarkederne er uden større efterspørgsel, og ratetendensen er stadig svag. Pyrites fra Vasiliko Bay til London betaltes med 45/-, fosfat fra Sfax til ECUK. sluttedes til 41/-, malm La Goulette/Holland sluttedes til 32/6d., pyrites Huelva/Danmark fik 4400 tonner til 36/-.

På vore hjemlige markeder er forholdene ikke gode. Kul fra Østkysten til god dansk havn sluttedes til omkring 16/- for større tonnager, og både på 800/1000 tons blev gjort til 17/-. For koks fra tyske Nordsøhavne til god dansk havn nordligst Aarhus indikeres omkring 14/6d.

Fra Østersøen rapporteres adskillige afslutninger, hovedsagelig props til UK. Fra Sydsverige til ECUK. sluttedes til den uændrede rate af 110/- pr. favn, 480 favne props fra Norrköping til ECUK. sluttedes til 115/-, mindre tonnager sluttedes for props fra Mellem Sverige til ECUK. til 120/-. For props fra Hvidehavet til UK. lå raten uændret mellem 235/- og 250/- pr. favn afhængig af størrelse.

Tankmarkedet er stadig roligt, men amerikanske befragtere ventes at komme i markedet i lidt større udstrækning, så snart oliestrejken er definitivt afblæst. I amerikansk kystfart er dirty tonnager sluttet til USMC. plus 5 pct. for maj og USMC. uden tillæg for juni. En 18.500 tonner, dirty, Californien/Japan sluttedes til USMC. plus 37½ pct. for juli. For europæisk regning sluttedes bl. a.: 11.000 tonner, dirty, Venezuela/Sverige til MOT. plus 75 pct. for juni og MOT. plus 70 pct. for juli.

Timechartermarkedet er roligt. Norsk 8800 tonner, motorskib, 14½ mil på 17 ts. olie, sluttedes for Australien rundtur til 40/-, og et motorskib af samme størrelse, men 11 mil på 11 ts. olie, sluttedes for Østafrika rundtur til 31/-.

Ny fiskerihavn

På Limfjordsøen Fur skal der bygges en ny fiskerihavn, der er anslået til at koste ca. 650.000 kr. Finansudvalget har som statens bidrag til den nye havn tiltrådt en bevilling på 211.000 kroner.

Det norske Grønlandsfiskeri

Det har i år vist sig meget vanskeligt at skaffe det nødvendige mandskab til de norske fiskeskibe, der skal fiske ved Grønland. Man har med nød og næppe fået folk til ca. 25—30 både, mens 62 både deltog i fiskeriet ifjor. Der er derfor fra norsk side rettet henvendelse til de mange færøske fiskere, der går ledige, om at mønstre om bord på de norske både. Det forlyder, at 10—15 færingere har modtaget tilbuddet.

Fra tyske værfter

De vesttyske værfter ligger pr. 1. april 1952 inde med ordrer på ialt 2.3 mill. br. tons, hvoraf omtrent halvdelen til en værdi af ca. 1000 mill. D-mark er for fremmed regning. Dette skulle betyde, at værfterne har fuld beskæftigelse til 1956.

Fra svenske værfter

Afleveringer. Den 18. april afleverede Uddevallavarvet et 2650 tons d.w. lastmotorskib *Monica Smith* til Rederi AB Ferlef, Stockholm. Hovedmaskineriet består af en 7-cyl. 2-takts, enkeltvirkende Atlas dieselmotor, 2050 ahk. Farten er 12¼ knob.

Søsætninger. Den 21. april søsattes ved Uddevallavarvet et 16.200 tons d.w. tankmotorskib *Glimmingehus* under bygning til Trelleborgs Ångfartygs AB, Trelleborg. Hovedmaskineriet skal bestå af en 7-cyl., 2-takts, enkeltvirkende MAN dieselmotor, 6300 ahk. Farten skal være 14,5 knob.

Den 23. april søsatte Eriksberg, Göteborg, et 6300 tons d.w. lastmotorskib *Lommaren* under bygning til Rederi AB Transatlantic, Göteborg. Hovedmaskineriet skal bestå af en 7-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Eriksberg-B. & W. dieselmotor 6700 ihk. Farten skal være 16,5 knob.

Den 24. april søsattes ved Kockums Varv, Malmö, et 16.000 tons d.w. tankmotorskib *Brasil* under bygning til The Texas Company (Norway), Oslo. Hovedmaskineriet skal bestå af en 6-cyl., 2-takts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, 6000 ahk. Farten skal være 14¼ knob.

Den 28. april søsattes ved Götaverken, Göteborg, et 15.900 tons d.w. tankmotorskib *Rinda* under bygning til Rederi A/S Ruth, Oslo. Hovedmaskineriet skal bestå af en 8-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor, 7350 ihk. Farten skal være 14,5 knob.

Bogannmeldelse

Danmark 1952. Udgivet af Statistisk Departement og Udenrigsministeriet.

Statistisk Departement og Udenrigsministeriet har fornylig udsendt en meget smukt udstyret, lille håndbog *Danmark 1952*, der kort og overskueligt giver alle oplysninger af interesse for enhver engelskkyndig udlænding, der ønsker at sætte sig ind i danske forhold. Man kunne dog måske have haft lov til at forlange, at oplysningerne i denne officielle håndbog var ført til dato, men det er de desværre ikke alle. Om Søfartsrådet oplyses det således, at skibsreder Chr. Harhoff er formand, en post som direktør Hakon Christiansen, Ø. K. dog har bestridt siden 1950. Det er ligeledes direktør Hakon Christiansen og ikke som opgivet i bogen skibsreder Chr. Harhoff, der er formand for Dansk Dampskibsrederiforening. Formandskiftet skete som bekendt i 1950, altså to år før håndbogen så dagens lys. Om Foreningen til Søfartens Fremme opgives det, at kommandørkapitajn, baron N. Juul-Brockdorff er foreningens formand, en post, der imidlertid fra 1950 er blevet bestridt af kommandør Hans Grove Bildsøe. Foreningens adresse opgives at være Set. Annæ Plads 22, men har allerede i nogen tid været Dampfærgevej 3. At oplysningerne om den danske orlogsflådes størrelse ligeledes, urettet, synes at »gå igen« fra den i 1950 udsendte franske udgave af håndbogen, skal kun lige nævnes for en ordens skyld. Ifølge Flagbogen for 1952 råder den danske orlogsflåde ikke som opgivet over 2 men over 4 fregatter, ikke over 3 men 4 minefartøjer o. s. v.

PERSONALIA

80 år

Kaptajn P. Andersen, tidligere fører af m.s. Tekla, fyldte den 18. maj 80 år. Kaptajnen er bosiddende i Marstal.

75 år

Den 28. maj fylder kapitajn C. Jakobsen 75 år. Kaptajnen, der tidligere har været fører ved Mommark færgefarten, er bosiddende i Faaborg.

Tidligere Fører i D.F.D.S., kapitajn A. H. Posselt, kan den 29. maj fejre sin 75 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i København.

50 år

Skibsmægler Søren Holsøe, København, fyldte 50 år d. 21. maj.

Lodsvæsenet

Skibsfører Henrik Nielsen er ansat som lods ved Københavns lodseri fra den 1. maj 1952 at regne.

VALUTAKURSER pr. 20. maj 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 184.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.04.

Positionsliste pr. 20. maj 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Setubal 17.5. — *Hans Mærsk* forv. ank. Ridham 26.5. — *Gunnor Mærsk* forv. ank. Cork 23.5. — *Betty Mærsk* forv. ank. Ridham 26.5. — *Lica Mærsk* forv. afg. Portland, Me. 21.5. — *Marit Mærsk* forv. ank. Umm Said 24.5. — *Robert Mærsk* forv. afg. Rotterdam 19.5. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 26.5. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Los Angeles 21.5. — *Else Mærsk* afg. Bahrein 17.5. til Karachi. — *Kirsten Mærsk* afg. Bangkok 17.5. til Colombo. — *Agnete Mærsk* afg. Kohsichang 14.5. til Hongkong. — *Mathilde Mærsk* ank. Yokohama 17.5. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Haifa 20.5. — *Herta Mærsk* forv. afg. Surabaya 18.5. til Semarang. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 21.5. — *Vibeke Mærsk* forv. ank. Manila 21.5. — *Arnold Mærsk* ank. New York 13.5. — *Cornelius Mærsk* ank. Shimizu 17.5. — *Oluf Mærsk* forv. afg. Colombo 18.5. — *Leise Mærsk* ank. Hongkong 14.5. — *Sally Mærsk* afg. Yokohama 15.5. — *Chastine Mærsk* forv. ank. Singapore 19.5. — *Gertrude Mærsk* afg. Havana 16.5. til Panama. — *Lexa Mærsk* forv. afg. Hong-

kong 20.5. til Kobe. — *Hulda Mærsk* afg. Newport News 16.5. til Charleston. — *Laura Mærsk* afg. Bangkok 17.5. til Cebu. — *Grete Mærsk* forv. afg. Manila 20.5. — *Trein Mærsk* forv. afg. New York 17.5. — *Anna Mærsk* ank. Kbhvn. 18.4. — *Peter Mærsk* pass. Panama 14.5. til New York. — *Olga Mærsk* afg. San Francisco 8.5. til Manila. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Los Angeles 17.5. til Panama. — *Jeppesen Mærsk* pass. Panama 9.5. til San Francisco. — *Kate Mærsk* forv. ank. Stanlow 18.5. — *Bente Mærsk* afg. Palermo 18.5. til Umm Said. — *Aase Mærsk* afg. Curacao 17.5. til Recife og Fortaleza. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Palermo 20.5. — *Nelly Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 16.5. til La Spezia. — *Emma Mærsk* afg. London 18.5. til Curacao. — *Charlotte Mærsk* ank. Beira 14.5. — *Brigit Mærsk* afg. Rio de Janeiro 18.5. til Santos. — *Inge Mærsk* forv. ank. Dunkirk 20.5. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Palermo 20.5. — *Katrine Mærsk* afg. New York 15.5. til Curacao. — *Henning Mærsk* forv. ank. Swansea 20.5. — *Marie Mærsk* ank. Palermo 12.5. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.5. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 3.5. til Dunkirk. — *Mette Mærsk* afg. Singapore 11.5. til Sydney og Newcastle. — *Jane Mærsk* ank. Palermo 13.5. — *Elisabeth Mærsk* afg. Dunkirk 6.5. til Mena al Ahmadi. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 10.5. til Antwerpen. — *Anglo Mærsk* ank. Rotterdam 18.5. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 12.5. til Port de Bouc.

Basse & Co.

Krusaa pass. Holtenua 18.5. til Bari. — *Eyaa* forv. ank. Ardrossan 20.5. — *Susaa* ank. Kbhvn. 26.4. — *Else Basse* ank. Bathurst 20.5. — *Paris* forv. ank. London 25.5. — *London* ank. Lagos 4.5., derfra til Freetown.

Dania

Cyrl ank. Dunkirk 20.5. — *Danfjord* ank. Constantza 14.5. — *Danholm* ank. Georgetown 11.5. — *Tovelil* ank. Hamborg 1.5.

Dannebrog

Aggersborg afg. Houston 17.5. til Barranquilla. — *Brattingsborg* ank. Amsterdam 18.5., derfra til Hamburg. — *Christiansborg* afg. Banias 16.5. til England. — *Ellensborg* ank. Svendborg 16.4. for dokning. — *Flynderborg* afg. New York 16.5. til La Guaira. — *Frederiksborg* afg. Rotterdam 19.5. til Immingham. — *Lilleborg* afg. Bona 17.5. til Belfast. — *Nordborg* ank. Santander 16.5., derfra til Port Talbot. — *Skodsborg* afg. Rouen 19.5. til Immingham. — *Spigerborg* ank. Livorno 16.5., derfra til Holland. — *Tuarnborg* ank. Garston 16.5., derfra til Casablanca. — *Uranienborg* afg. Bordeaux 15.5. til Dakar. — *Ørneborg* ank. Kbhvn. 9.4. for dokning.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. afg. Antwerpen 23.5. til Vestafrika. — *Bornholm* afg. Maladi 19.5. til Boma. — *Bretagne* afg. Mtwara 18.5. til Durban. — *Grønland* forv. ank. Mersey 22.5. — *Halland* forv. ank. Freetown 21.5. — *Irland* ank. Houston 18.5. — *Normandiet* forv. ank. Curacao 22.5. — *Shetland* forv. ank. Cape Town 21.5. — *Skotland* afg. Philadelphia 19.5. til Avonmouth. — *Slesvig* afg. Cristobal 17.5. til England.

D.D.P.A.

Christian Holm afg. Caripito 17.5. til Aarhus og Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 30.5., derefter Esbjerg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 25.5., derefter Kbhvn. og Nyborg. — *Dania* forv. ank. Aalborg 22.5., derfra efter Port Jerome.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Nantes 22.5. — *Concordia* forv. ank. Luleå 23.5. — *Dania* forv. ank. Vesterås 27.5. — *Hafnia* forv. ank. Nantes 26.5. — *Scandia* forv. ank. Blyth 24.5.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup Helsingør, dok. — *Th. Adler Svanholm* afg. Stettin 18.5. til Rouen. — *Wm. Th. Mallory* ank. Bordeaux 19.5.

D.F.D.S.

Argentina afg. New Orleans 14.5. til Kbhvn. — *Arizona* forv. afg. Aalborg 20.5. til Kbhvn./Åbo. — *Arkansas* ventes til Kbhvn. 22.5. — *Bastholm* afg. Mersin 19.5. til Piræus, Danmark. — *Bergenhus* afg. Frederikshavn 20.5. til Nakskov, Odense, London. — *Birkholm* afg. Antwerpen 18.5. til Casablanca, Middelhavet. — *Bolivia* afg. forv. Odense 21.5. til Kbhvn.-U.S.A. — *Brasilien* afg. Dunkirk 20.5. til Middelhavet. — *Brynhild* afg. Kbhvn. ca. 21.5. til Rotterdam. — *Bygholm* afg. Algier 19.5. til Malta, Piræus, Istanbul o. v. — *California* ank. Recife 15.5., derfra forv. 21.5. til Buenos Aires. — *Colombia* ank. Rosario 18.5., derfra forv. 23.5. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Diana* ank. Kbhvn. 18.5., herfra 23.5. til Aalborg, Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Egedesminde 20.5. til Reykjavik/Thorslavn/Kbhvn. — *Egholm* ank. Piræus 20.5., derfra til Salonica, Istanbul. — *Ficaria* ank. Palma de Mallorca 19.5., derfra forv. 21.5. til Southampton eller London. — *Florida* ank. New Orleans 17.5., derfra forv. 20.5. til Baltimore/New York-Oslo/Kbhvn./Aalborg. — *Halldan* ank.

2. styrmand

fortrinsvis med radio- og telefoncertifikat, søges.

A/S DET DANSKE KULKOMPAGNI
Holmens Kanal 42

Kbhvn. 19.5., afg. ca. 23.5. til Rotterdam. — *Harald* afg. Huelva 17.5. til Bremen. — *Hebe* ank. Kbhvn. 19.5. herfra 21.5. til Aarhus, Odense, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 20.5., afg. ca. 27.5. til Manchester. — *Hjortholm* ank. Antwerpen 17.5., derfra forv. 21.5. til Middelhavet. — *Hroar* ank. Kbhvn. 19.5., herfra 22.5. til Odense, Aarhus, Hull. — *Ivar* afg. Murmansk 18.5. til Antwerpen. — *Katholm* afg. Aarhus 17.5. til Newcastle, Newport, Swansea, Liverpool, Danmark. — *Klintholm* afg. Kbhvn. 20.5. til Odense, Horsens, Antwerpen. — *Knud* ank. Rotterdam 20.5. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. ca. 26.5. til Dunkirk, Havre, Bordeaux. — *Korsholm* afg. Kbhvn. ca. 23.5. til Dunkirk, Antwerpen, Esbjerg, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Marseille 19.5. til Barcelona, Tarragona, Palma, Valencia o. v. — *Louisiana* ank. Kotka 15.5., derfra forv. 20.5. til Kbhvn.-Santos/Buenos Aires. — *Maine* ank. Izmir 14.5., derfra ca. 20.5. til Antwerpen, Danmark. — *Margrethe* ank. London 20.5., derfra forv. 23.5. til Kbhvn. — *Marocco* ank. London 20.5., derfra 21.5. til Esbjerg, Grimsby. — *Nevada* afg. Sorel 18.5. til Danmark. — *Oregon* ank. Kotka 19.5., derfra forv. 27.5. til Aalborg-Bahia/Buenos Aires. — *Paraguay* ank. New York 15.5., derfra forv. 21.5. til Aarhus/Oslo/Kbhvn. — *Rhodos* ank. Nemours 19.5., derfra forv. 20.5. til Oran, Algier, Tunis, Malta o. v. — *Rota* ank. Leith 20.5., derfra forv. 21.6. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Saga* ank. Antwerpen 20.5., afg. ca. 21.5. til Hamburg, derfra 24.5. til Kbhvn. — *Texas* ank. Kbhvn. 19.5., herfra 23.5. til Aalborg, Hamburg, Antwerpen, Dunkirk, Lissabon, Levanten. — *Tomsk* afg. Hamburg 19.5. til Antwerpen, derfra ca. 23.5. til Aarhus, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Thorshavn forv. 21.5. til Kbhvn. — *Tula* afg. Kbhvn. 24.5. til Hamburg, Antwerpen. — *Tunis* ank. London 19.5., derfra forv. 20.5. til Aarhus, London. — *Uffe* ank. Kbhvn. 21.5., derefter Nakskov, Odense. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 17.5. til New York/Norfolk/Gulfen. — *Venezuela* ventes afg. Las Palmas 21.5. til Madeira/Rotterdam/Kbhvn.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak ank. Grønnedal 18.5. kl. 15.00 og afg. 19.5. kl. 06.00, ank. Ivigtut 19.5. kl. 07.00. — *Disko* pos. den 19.5. kl. 08.00 00.34 nord 25.10 vest, p. v. t. Kbhvn. — *Sværdfisken* pos. den 19.5. kl. 20.00 00.55 nord 12.29 vest, p. v. t. Sydproven. — *Kasketot* i Godthåb. — *Tikerak* i Godthåb. — *Julius Thomsen* rep. ved K.G.H., afg. anl. 24.5. til Vestgrønland. — *Dronning Alexandrine* forv. ank. Egedesminde 20.5. kl. 10.00. — *Hugo Nielsen* lossver ved Egedesminde. — *Martin S.* afg. Frederikshåb 19.5. kl. 03.30 til Færingerhavn. — *Lily Nielsen* pos. den 18.5. kl. 18.00 48.49 nord 23.18 vest, p. v. t. Frederikshåb. — *Sonja Kalitok* ank. Thorshavn 13.5. kl. 18.00. — *Bjorn Clausen* forv. afg. Kbhvn. 23.-24.5. til Sukkertoppen, Holsteinsborg og Egedesminde.

Helmdal

Axel Carl afg. Lake Charles 19.5. — *Hans P. Carl* afg. Brisbane 16.5. — *Poul Carl* ank. Melbourne 19.5.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Rotterdam 21.5., derefter Huelva. — *Jens Toft* afg. Bona 19.5. til Barrow in Furness. — *Karen Toft* ank. Setubal 19.5.

Kongssund

Kongshavn ank. Karachi 12.5., derefter Chittagong.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Rio de Janeiro 10.5. — *Argentinean Reefer* afg. Santos 14.5. — *Bella Dan* ventes til Callao 24.5., nordg. — *Egyptian Reefer* ank. Santos 10.5. — *Gerda Dan* ventes til New York 25.5., nordg. — *Greta Dan* ventes afg. Cartagena 20.-21.5. — *Indian Reefer* ank. London 19.5. — *Jelva Dan* afg. Raumo 17.5. til Themsens. — *Jutta Dan* pass. Pentland Firth 20.5. p. v. t. Ellesmere. — *Kamma Dan* ventes til Valparaiso 25.5., sydg. — *Katja Dan* ventes pass. Kielerkanalen 22.5. p. v. t. Luleå. — *Laila Dan* pass. Ushant 20.5. p. v. t. Cypern. — *Laura Dan* afg. Ceuta 17.5. til Patras. — *Leena Dan* ventes til New York 23.5., derefter Chile. — *Lilian Dan* forv. afg. Toppila 20.5. til Kemi. — *Linda Dan* pass. Ålandøerne 20.5. p. v. t. Domsjö. — *Lotta Dan* ventes afg. Kotka 21.5. til Rochester. — *Maria Dan* forv. afg. Mäntyluoto 20.5. til Haukipudas. — *Marna Dan* forv. afg. New York 20.5. til Chile. — *Nerma Dan* forv. ank. Swansea 20.5., derefter Rotterdam. — *Ninna Dan* ventes til Toppila 21.5., derefter Næstved. — *Paula Dan* ventes afg. Callao 23.5., sydg. — *Randa Dan* ventes afg. Rochester 23.5. til Aalborg. —

Selma Dan forv. afg. Ibiza 20.5. til Sverige. — *Silja Dan* ventes til Casablanca 21.5., derefter Danmark. — *Stina Dan* forv. afg. St. Louis du Rhone 20.5. til Torreveija. — *Tessa Dan* ventes til Galveston 24.5., derefter New Orleans. — *Ulla Dan* rep. i Aalborg. — *Vilma Dan* ventes pass. Panamakanalen 26.5., nordg.

Mototramp

Stensby forv. udl. London 23.-24.5., derefter Antwerpen for klasse. — *Tureby* ank. Fremantle 12.5., derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. ank. Kawasaki 23.5., derefter British Columbia.

Myren

Asbjørn forv. ank. Port Said 23.5., derefter Port Sudan, Djibuti. — *Astrid* ank. Bona 19.5., derefter Port Said. — *Birte* ank. Frederikshavn 12.5. — *Chr. Sass* ank. Moss 17.5., derefter Stavanger, U.S.A. — *Clara* forv. ank. Kao-lack 20.5., derefter Dakar, Civitavecchia.

Norden

Norden forv. ank. Portland 21.5. — *Nordfarer* forv. afg. Hull 22.5. til Hampton Roads. — *Nordhval* forv. ank. San Francisco 20.5. — *Nordkap* forv. ank. Aden 24.5., derefter Europa. — *Nordkyn* forv. ank. Honolulu 19.5., derefter Japan. — *Nordpol* ank. Saigon 14.5. — *Nordvest* ank. Hamburg 20.5.

Orient

Astoria ank. London 20.5. — *Westralia* ank. Le Havre 18.5., derefter Rouen.

Progress

Valborg Nielsen ventes ank. New Orleans 21.5. — *Eli-sabeth Nielsen* pass. Landsend 17.5. — *Marianne* ank. Weur 16.5. — *Else Nielsen* pass. Skagen 18.5. — *Lily Nielsen* pass. Gibraltar 14.5. — *Henry Tegner* afg. Kbhvn. 18.5. — *Ellen Nielsen* afg. Frederikshavn 19.5. — *Hugo Nielsen* ank. Egedesminde 16.5. — *Margrete* ventes ank. Granton 21.5. — *Karen* pass. Brunshüttel 19.5. — *Marx* afg. Tyne 19.5. — *Sophie* afg. Gdynia 20.5. — *Thyra* afg. Ghent 19.5. — *Fylla* afg. anl. 20.5. fra Antwerpen. — *Polly* afg. anl. 20.5. fra Stettin.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lunng ank. Newport News 16.5. — *Lena Schmith* pass. Gibraltar 13.5. p. v. t. Island.

Torm

Estrid Torm ank. Rio de Janeiro 18.5. — *Herdis Torm* afg. Valparaiso 17.5. — *Olga Torm* afg. Iquique 18.5. — *Gerd Torm* ank. Istanbul 14.5. — *Tekla Torm* afg. New York 14.5. — *Agnete Torm* ank. Hamburg 23.4. — *Kirsten Torm* afg. Philadelphia 19.5. — *Gertrud Torm* ank. Baltimore 19.5. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* afg. Rio de Janeiro 18.5. — *Thyra Torm* afg. Havana 17.5. — *Gyda Torm* ank. Antwerpen 1.5. — *Anne Torm* afg. Gdansk 16.5. — *Hilde Torm* afg. Hull 19.5. — *Gudrun Torm* ank. Stettin 17.5. — *Alice Torm* ank. Halmstad 10.5. — *Gunhild Torm* afg. Drammen 19.5.

Ø.K.

Annam afg. Cristobal 16.5. til St. Thomas, Liverpool. — *Asia* afg. Rangoon 17.5. til Calcutta, Madras. — *Bintang* ank. Bangkok 19.5., derefter Hongkong, Japan. — *Erria* afg. Portland 16.5. til Amsterdam. — *Falstria* ank. Kbhvn. 20.5., derefter Aalborg, Kbhvn. — *Fionia* afg. Genoa 18.5. til London, Antwerpen. — *India* afg. Alexandria 19.5. til Haifa, Antwerpen. — *Java* ank. Townsville 18.5., derefter Manila, philippinske udhavne. — *Jutlandia* afg. Port Said 18.5. til Izmir, Piræus. — *Kambodia* ank. Malmö 12.5., derefter Kbhvn., Aalborg. — *Kina* ank. Rotterdam 18.5., derefter Marseille, Genoa. — *Korea* pass. Minikoi 10.5. til Penang, Port Swettenham. — *Lalandia* ank. Bangkok 13.5., derefter Saigon, Singapore. — *Magdala* ank. Karachi 16.5., derefter Port Sika, Bombay. — *Malacca* ank. Kbhvn. 15.5., derefter Norrköping, Munksund. — *Malaya* pass. Chugos Islands 16.5. til Melbourne, Sydney. — *Manchuria* afg. St. Thomas 19.5. til Curacao, Cristobal. — *Meonia* ank. Singapore 19.5., derefter Port Swettenham, Penang. — *Mombasa* pass. Ushant 19.5. til Port Said, Aden. — *Mongolia* afg. Beyrouth 18.5. til Genoa, Rotterdam. — *Morelia* pass. Finisterre 19.5. til Rotterdam, Oslo. — *Nikobar* ank. San Francisco 19.5., derefter Portland, Puget Sound. — *Panama* afg. Moji 18.5. til Hongkong, Manila. — *Patagonia* pass. Minikoi 18.5. til Aden, Port Said. — *Selandia* pass. Brunshüttelkoog 20.5. til Gdynia, Kbhvn. — *Serampore* ank. Kobe 16.5., derefter Hongkong, Manila. — *Siam* afg. Mena al Ahmadi 17.5. til Cape Town f. o. — *Tranquebar* ank. Tacoma 17.5., derefter Yokohama, Kobe.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
Kongens Nytorv 6 . København K.

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


TØRDOK 380 FOD
FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD Rigstelefon: 909
BYGGEDEKORER OP TIL 450 FOD.

Telegram adr.: Flydedokken Telefon 269 (2 Lin.)
Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT
*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
Kalvebod Brygge 4
København



Telegr.-adr. »Mariusone Telefon Central 12057

*Danmarks
første
PILSNER..*


TUBORG Pilsner

BASSE & CO.
D/S HETLAND A/S - D/S PACIFIC A/S
A. H. BASSE REDERI A/S
REDERIET BIEN A/S
AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

ALF JARL THURØE *Alt til elektrisk*
ST. KONGENSGADE 40 **SKIBSINSTALLATION**
KØBENHAVN
Telefon Central 4390
Telegr.-Adr.: ALFJARL

○
RADIO
○
VÆRKTØJ

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

HEMPEL'S
DANSKE FARVER
INDREGISTRERET VAREMÆRKE

NAKSKOV SKIBSVÆRFT
NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

**GASOLIE
DIESELOLIE**

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 • KØBENHAVN K. • C. 5021

JAN M. LYNGBY A/S
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13770-15770
TELEGR. • JANBY •

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**



Medlemsliste

- | | |
|--|--|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jyllandia«. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kongssund. |
| Rederiet Arrenak I/S. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| C. Clausen. | D/S »Myren«. |
| D/S »Dania«. | A. P. Møller. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Norden«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Orient«. |
| D/S »Draco«. | D/S »Orion«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Pacific«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Phønix«, Esbjerg |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Progress«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | Hans Svenningsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hjælland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 21

FREDAG DEN 30. MAJ 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

50 ÅR

Den 29. maj rundede skibsreder *Alexis R. Andresen* 50-årsmerket hilst og hyldet af alle de mange, der i årenes løb har lært ham at kende som forretningsmand og som menneske. Som søn af skibsreder Chr. Andresen og med rømmøboernes sømandsblood i årerne, var han næsten prædestineret til at gå »shippingvejen«, og efter en meget alsidig uddannelse både herhjemme og i udlandet, hvor han virkede i Newcastle, Hamborg og Bordeaux, blev han i 1926 ansat som prokurist i A/S Dampskibsselskabet Dania. 20 år senere, i 1946, trak skibsreder Chr. Andresen sig tilbage fra den daglige ledelse af selskabet, og det var da naturligt at skibsreder Alexis R. Andresen fik betroet opgaven at føre selskabet videre fremover sammen med broderen *Cyril Andresen*.

Skibsreder Alexis Andresens rige arbejdsevne har også været taget i brug udenfor dampskibsselskabets rammer. Han er i dag således medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings bestyrelse, formand for Baltic-conferencens Documentary Council, medlem af bestyrelsen for Danske Rederes Retsværn og for Assuranceforeningen Skuld og medlem af repræsentantskabet for Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart m. m.

DE LEDIGE SØMÆND

Som omtalt i Dansk Søfarts Tidende nr. 19 er der blevet nedsat et udvalg til undersøgelse af årsagerne til den relativ store arbejdsløshed indenfor Sømændenes Forbunds arbejdsløshedskasse. Dette udvalg består af kontorchef *K. Wedel-Petersen*, Centralarbejdsanvisningen, formand, skibsreder *Alexis Andresen*, D/S Dania, og prokurist *H. U. Garde*, D.F.D.S., som repræsentanter for Dansk Dampskibsrederiforening, medens Sømændenes Forbund i Danmark er repræsenteret af forbundsformand *Th. Laurisen* og kontrollør i Sømændenes Arbejdsanvisning *Milton Johansen*. Udvalgets sekretær er fuldmægtig *A. Seeborg Erlund*, Dansk Dampskibsrederiforening.

PROTEST MOD SÆRSKATTEN

Dansk Dampskibsrederiforening har over for regering og rigsdag fremsat en energisk protest i anledning af den påtænkte særbeskatning af skibsfarten med et beløb på 20 mill. kr.

Skibsfarten gik ifjor med til at yde et bidrag på 15 mill. kr., men forholdene på fragtmarkedet har siden undergået en afgørende ændring. Fragterne bevæger sig i en stejlt nedadgående kurve samtidigt med, at omkostningerne er steget enormt.

En særbeskatning af skibsfarten vil reducere tilgangen af nybygget tonnage, reducere beskæftigelsesmulighederne for søfolk og varigt skade skibsfartens muligheder for indtjening af udenlandsk valuta.

I 1951 indsejlede den danske skibsfart ca. 1200 mill. kr. og deraf næsten de 1000 mill. kr. i udenlandsk valuta. Af indsejlingsbeløbet er af samtlige større danske rederier kun udbetalt ca. 32 mill. kr. i udbytte til aktionærerne. Resten er gået til driftsudgifter, skatter og konsolidering for udbygning af flåden der igennem at kunne fortsætte indtjeningen af udenlandsk valuta. Det tilføjes, at dansk skibsfart, som er helt igennem selvhjulpne, må konkurrere med statsunderstøttet skibsfart i andre lande.

Dampskibsrederiforeningen påpeger endelig det overordentlig farlige ved at skabe præcedens for, at staten kan særbeskatte et erhverv.

På et tidspunkt, hvor man overvejer at præmiere andre erhvervsgrænses eksport, er en særbeskatning af skibsfarten så meget mere urimelig og inkonsekvent, som en sådan beskatning beskærer driftsmidlerne i et særlig valutaskabende erhverv.

Trods rederiforeningens sagligt underbyggede protest har regeringen imidlertid som bekendt bestemt sig til at gennemtrumfe den urimelige og inkonsekvente særskat og finansministeren har fået vedtaget et lovforslag derom i tinget. Ansvar for denne særbeskatning og de deraf flydende konsekvenser ligger således hos regering og rigsdag.

M.S. »KISTA DAN«

Fredag den 23. maj overtog rederiet J. Lauritzen nybygningen m.s. *Kista Dan*, som specielt er bygget og indrettet til sejlads i svær stori i arktiske og antarktiske farvande som f. eks. ved Østgrønland. — Skibet er bygget på Aalborg Værft.

Skibet er ret enestående i sin art og specielt konstrueret på basis af de erfaringer, som rederiet gennem årene har indsamlet dels i den omfangsrige sejlads mellem Finland og vesteuropæiske havne og dels i de sidste 10 år, hvor rederiet lejlighedsvis har haft sine skibe beskæftiget i grønlandsfarten.

M.s. *Kista Dan* er på 850 tons d.w. som passagerskib med 24 passagerer (ca. 1200 tons som stykgodsbåd) og forsynet med en B. & W.-motor på 1200 hk., som giver skibet den for denne skibsstørrelse betydelige fart af 12 knob i fuldt lastet tilstand. Skibets skrog, maskine, skrueaksel m. m. er bygget af særligt svære dimensioner, således at det er i stand til at klare den tykke is. Skibspladerne er således ca. 75—100 pct. kraftigere end normalt for denne skibsstørrelse, og stævnen og forskibet er forstærket på særlig måde og udformet, så skibet egner sig til isbrydning. Foran skruen sidder der på hver skibside tre brede finner, konstrueret af svær plade. De sidder vandret ud fra skibssiden og tjener til at lede isen uden om skruen, så den ikke bliver beskadiget ved at slå mod de hårde isstykker. Over roret er anbragt en såkaldt iskkniv, der skal forhindre, at roret og rorstammen tager skade, når skibet bakker i isfyldt vand. På formasten sidder en udkikstønde, der er en lukket kabine med plads til to mand. For at lastning og losning kan gå hurtigt findes der fire bomme, der kan løfte fem tons hver samt een, der kan løfte 15 tons. Skibets længde mellem perpendicularererne er 185' 0", lastrumskapaciteten er 55.000 kub. ft. grain, spanteafstanden over hele skibets længde er 305 mm, og pladetykkelsen i yderklædningen er op til 25 mm. Skibet er bygget til Lloyd's højeste klass * 100 A1.

Navigationinstrumenterne inkluderer de mest moderne typer af radar, gyrokompass, decca, ekkolod, radiopejler m. m. Navigationstønden har direkte forbindelse til maskinen og styrehuset, således at skibet ved sejlads i isfyldte farvande kan styres direkte heroppe fra. Skibet er forsynet med indstillelig skrue, der kan manøvreres både fra styrehuset og udkikstønden. Denne skrue bevirker, at skibets isbrydningsevne periodisk kan forhøjes med ca. 30 pct.

Skibets bunkerkapacitet er 215 tons, hvilket giver det en aktionsradius på ca. 14.500 miles. Skibets fører er kaptajn *H. Chr. Petersen*, og maskinchef er *Anders Hansen*. — Skibet skal i sommer indsættes i Grønlandsfarten.

M.F. »DAN«

Onsdag den 21. maj afgik motorfærge *Dan*, tilhørende D.S.B., på prøvetur i Langelandsbæltet.

Færge er ombygget på Nakskov Skibsværft, hvor den har ligget siden 12. november 1951. Færge er den tidligere dampfærge *Dan*, der i sin tid besørgede Lillebæltsoverfarten, men som efter Lillebæltshavnens bygning blev indsat på Helsingør—Helsingborg-overfarten, og som nu efter ombygningen til automobilfærge igen skal sættes ind i denne overfart.

Af den gamle dampfærge er i det væsentlige kun selve skroget tilbage. Dampmaskineriet er helt fjernet og erstattet med 2 nye dieselmotorer, der driver hver sin skrue for og agter.

Al indretning under dæk og alle ombygninger er helt fornyede, således at færgen efter ombygningen fremtræder som et helt nyt skib.

Redningsmateriellet er fornyet, og nye både af aluminium er opstillet under nye patentdækk. Der er indbygget nye toldlokaler til både det danske og svenske toldvæsen.

Efter ombygningen har færgen en kapacitet på 1000 passagerer foruden ca. 50 biler eller tilsvarende last jernbanevogne.

Hovedmaskineriet består af 2 stk. enkeltvirkende 2-takts B. & W. dieselmotorer af typen 728-VF-50, der tilsammen yder 1400 ehk. ved 300 omdr./min. Hjælpe-motorerne er leveret af firmaet Møller & Jochumsen, Horsens, og består af 3 stk. 3 cyl. 2-takts dieselmotorer, koblet til hver sin 80 kW 220 V jævnstrømsdynamo. Dynamoerne er leveret af Titan.

En oliefyret dampkedel, leveret af Aalborg Værft, sørger for damp til maskinrum og tanke samt opvarmning af kamre og salon, der foregår ved indblæsning af varm luft.

Ventilatorerne til friskluft- og varmluftsindblæsninger er leveret af firmaet Glent & Co., som også har leveret de to maskinrumsventilatorer.

Brandslukningsarrangementet omfatter diverse transportable skumslukkere, samt brandslanger, der kan række over hele skibet. Desuden findes et overrørlingsanlæg for hele vogndækket.

4 vandtætte døre, der alle kan lukkes fra broen, øger skibets sikkerhed i tilfælde af havari.

Det elektriske anlæg omfatter bl. a. 2 styremaskiner, 2 maskintelegrafer og 2 capstan-spil, alt sammen af Thriges fabrikat.

Belysningen i salon, kamre m. v. er af meget moderne udførelse, og i salonen er bl. a. alle belysninger forsynet med Orrefors glas.

Skibet er udstyret med radio og radar.

SARTORI & BERGER

Det kendte tyske skibsmæglerfirma *Sartori & Berger*, Kiel og Hamborg, er fra 1. juni 1952 blevet genansat som agenter for Lloyd for distriktet Kiel og Kieler-kanalen inkl. Flensborg og Fehmern. Firmaet genoptager dermed en virksomhed, der kun afbrudt af de to verdenskrige daterer sig tilbage til 1880.

50 ÅRS JUBILÆUM

Den 6. juni kan skibsreder *G. Schjønnemann* fejre 50 års jubilæum som shippingman, idet han den 6. juni 1902 som en 18-årig ung mand blev ansat i firmaet Johnsen & Jespersen. 10 år senere blev han efter en alsidig uddannelse både herhjemme og i udlandet ansat som befragter i C. K. Hansen, indtil han i 1932 — efter en toårig virksomhed som direktør for fragtnævnet 1919—21 — startede sin egen virksom-

hed D/S Samsø A/S. Skibsreder Schjønnemann har i tidens løb fået lagt mange tillidshverv på sine skuldre. Han er således kommitteret i Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe, næstformand i befragtningsrådet m. m.

SMÅSKIBSFARTEN

Striden mellem småskibsrederne og Sømændenes Forbund om indførelse af bemandingsregler for småskibsbesætningerne vil nu af sømændene blive indbragt for det internationale transportarbejderforbund. Sømændenes Forbund ønsker bemandingsregler indført for at begrænse tilgangen af nye søfolk, der er uddannet i småskibene, men skibsrederne modsætter sig, at der indføres sådanne regler, da det vil medføre småskibsfartens ruin. Sagen vil blive behandlet af transportarbejderforbundet på dets kongres i Stockholm i næste måned. Samtidig vil man forhandle om den tyske og hollandske småskibsfarts forhold.

SKANDINAVISK SØMANDSHOTEL I ANTWERPEN

Handelsflottans Vålfærdsråd i Stockholm har anmodet regeringen om tilladelse til sammen med de tilsvarende institutioner i København og Oslo, »Handelsflådens Vælfærdsråd« og »Statens Velfærdsråd for Handelsflåden«, at skabe et skandinavisk sømandshotel i Antwerpen, idet man vil leje to etager i et planlagt belgisk sømandshotel der. Planens gennemførelse vil koste 150.000 sv. kr., og det er meningen, at hver af parterne skal betale sin trediedel.

KULIMPORTEN

Inporten af kul har i år været større end på noget andet tidspunkt siden kapitulationen i 1945, skriver Erhvervenes Oplysningsråd. Statistiken slæber noget bagefter, så foreløbig foreligger kun 1. april-tallet, der lå på knap 1,1 mill. tons mod 820.000 på samme tid i fjor og på 1 million i de tre første måneder af 1950, men det er branchens almindelige indtryk, at den opadgående linie har fortsat i april og maj.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NORDLYSET

Forsikringsaktieselskabet »Nordlyset« har afholdt generalforsamling. Bestyrelsens formand, fhv. borgmester *Vilh. Fischer*, aflagde beretning vedrørende selskabets 6. regnskabsår: Kalenderåret 1951. Årets samlede præmieindtægt viser en væsentlig stigning, idet den har andraget 1.802.534 kr. 88 øre mod 1.590.015 kr. 68 øre i det foregående år.

Det fremgik iøvrigt af beretningen, at selskabets direkte forretning er blevet næsten fordoblet i løbet af de sidste to år.

Selskabets administrerende direktør, *St. Littauer*, forelagde det reviderede regnskab. Af dette fremgik, at årets driftsoverskud androg 90.490 kr. 23 øre. Aktionærerne får 4 pct. mod 3 pct. sidste år.

Valgene var genvalg.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

M.s. »Turøsand«

Motorskibet *Turøsand*, der forleden dag løb af stabelen fra Johannsen & Sørensens Skibsværft i Flensborg, var ifølge »Flensborg Avis« den første danske nybygning fra Flensborg siden år 1905. *Turøsand* er et kystmotorskib på 300 brutto-registertons (450 tons d.w.), og det bygges på bestilling af skibsfører *Johs. Jørgensen*, Assens.

Skibsregisteret

Rederiet Ocean A/S, København, er ejer af nybygget m.s. *Kista Dan* af Esbjerg, OYJR, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 1239 og 577 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. (tankskib) *Skotland* af København, OYFB, er nu henholdsvis 5714 og 3296 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Trein Mærsk* af København, OZFU, er nu henholdsvis 6708 og 3931 tons.

UGENS FRAGTBÆRETNING

Forskydningerne på fragtmarkedet har også i den forløbne uge været minimale. I transatlantisk fart sluttedes der igen et ikke ubetydeligt antal skibe for kul fra Hampton Roads til forskellige europæiske destinationer, men rateudviklingen vendte igen til ugunst for rederne, idet laster til Rotterdam eller Antwerpen, der for juni afskibning i begyndelsen af ugen sluttedes til 63/- nu kan få tonnage til 60/-, og for juli positioner helt ned til 58/-. Kul fra Hampton Roads til Bremen/Hamburg er betalt med omkring 61/- å 65/6d. efter position og til Nordfrankrig sluttedes juli båd til 64/-. På dollar basis er betalt \$9 for juni og \$7.25 for august afskibning basis losning Rotterdam eller Antwerpen. En kontrakt om 13 laster af liberty størrelse for afskibning juni til september betales med \$8.75 for amerikansk tonnage og \$7.75 for tonnage under andet flag, losning Antwerpen/Hamburg Range. Korn fra Northern Range til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$9 med 3000 ts. losning fri og til Marseille eller Genua til \$9.75 med 2000 ts. fri losning. Fra Canada sluttedes der yderligere tonnage for props til UK. til rater mellem 275/- og 280/- pr. favn. I denne forbindelse kan det iøvrigt nævnes, at *Eastern Canada Chartering Committee*, der hidtil har ordnet befragtningen såvel af props som af skåren last fra Canada til UK., fra 24. maj ophørte med denne virksomhed. Befragtningen af props vil herefter ligge hos National Coal Board's befragtningsafdeling, hvorimod befragtningen af skåren last skal foretages igennem Timber Control. På grund af denne omlægning af befragtningsvirksomheden har der ikke været nogen efterspørgsel efter tonnage for trælast fra Canada i den sidste del af ugen. Kornafskibningerne fra Canada var minimale, idet der kun rapporteres en enkelt slutning, nemlig St. Lawrence til Triest til 85/-, ligesom der meldes om afslutningen af en enkelt båd St. Lawrence/Japan til \$16.75.

Efterspørgselen fra Vestindien var begrænset. Engelske befragtere sluttede til den uændrede rate af 95/- fra Cuba, option San Domingo lastning til 87/6d. til UK. Cuba/Marseille sluttedes til \$15.75 hvis lastning Nordcuba og \$16,25 hvis lastning Sydcuba. Cuba/Dunkirk sluttede en lille parcel til \$14.50, 7500 tonner sluttedes Cuba/Iran til \$25 med free taxes og fri losning og en 9500 tonner sluttedes Cuba/Japan til \$18.25 med fri losning.

Fra Golfen var efterspørgselen også beskeden. Sulphur fra Galveston til UK. sluttedes til 80/-, korn til Antwerpen eller Rotterdam betales med \$10 og til Vestitalien med \$11. For 6600 ts. ris fra Golfen til Colombo betales 200/- med fri losning og et dansk motorskib på 5000 ts. sluttedes for asfalt fra Golfen til den persiske bugt til £52.000 lumpsum fio.

River Plate markedet er stadig elendigt. Argentinsk liner space bookedes for ialt 13.000 ts. kager og mel fra Buenos Aires til Antwerpen/Hamburg Range til 70/- og en partlast på 3000 ts. majs sluttedes fra n.a. San Lorenzo til Dunkirk til den lave rate af 45/-. Malm fra Rio til Baltimore sluttedes til \$5.10 og fra

Venezuela sluttedes forskellige mindre både for scrap til UK. til \$17 fio. for dødvægtslast.

Vestkysten af Sydamerika søger tonnage for salpeter fra Chile til Vestitalien og Alexandria. Fra Nordpacific var aktiviteten begrænset. Korn til Indien sluttedes til 105/- til østkysten og 112/6d. hvis losning vestkysten. Lumber og stykgods til UK. sluttedes til 100/- fio. per ton dw. capacity og for lumber fra Nordpacific til Northern Range betales rater omkring \$110.000 fio. for liberty størrelse. Malm fra British Columbia til Japan meldes sluttet til \$8.

Markederne i det fjerne Østen er rolige. 9500 ts. malm fra Philippinerne til Northern Range sluttedes til \$10. Fra Indien var efterspørgselen efter tonnage for kul fra Calcutta noget ringere på grund af stemvanskeligheder, men raterne var i det store og hele uændrede med 62/6d. betalt til Colombo, 70/- til Singapore og samme rate til Karachi. For scrapjern fra Calcutta til Genua betales £30.000 lumpsum for 5000 tonner. Byg fra Basra til Japan betales med 82/6d. for juni og 80/- for juli tonnage.

Efterspørgselen fra Australien er stadig begrænset. Hvede fra *full range Australia* til UK. sluttedes til 95/- for bulklast ex-silo hvis lasteklar før 28. juni og 92/6d. hvis lasteklar efter denne dato, fra Vestaustralien til UK. betales for lignende forretning, men for juli lastning, 90/-, og for mel i sække fra *full range Australia* til Ceylon sluttedes til 67/6d. for aug./september lastning. Malm fra Ny Kaledonien til Northern Range sluttedes til \$12.

Kulafskibningerne i Sydafrika har stadig stemvanskeligheder. Malm fra Beira til Northern Range sluttede en stor båd til \$11, og for en ladning koks fra Durban til Buenos Aires betales 107/-. Majs i sække fra Mombasa til UK.—Antwerpen/Hamburg Range sluttedes til 73/6d.

Middelhavsmarkederne er stadig svage. Pyrites fra Vassiliko Bay til Rotterdam betalte 38/- for 4800 tonner, 2200 ts. fosfat fra Sfax til UK. betales med 40/6d., 7200 tonner sluttedes for jernmalm fra La Goulette til Rotterdam til 30/-, 3000 ts. pyrites Huelva til Garston sluttedes til 41/- og for 5200 ts. fosfat fra Casablanca til UK. betales 35/-.

Vore hjemlige markeder viser ikke større ændringer. Kulraten fra UK. til god dansk havn ligger stadig omkring 16/6d. for både på omkring 25/3000 ts. Efterspørgselen efter tonnage for trælast fra Østersøen var lidt ringere, men rateniveauet er uden ændringer. Props fra Sydsverige til ECCP. sluttedes til den uændrede rate af 110/- pr. favn. Fra Skellefteå til ECUK. betales 130/- for props og samme slags last fra Åbo til ECCP. sluttedes til 130/- per favn.

Tankmarkedet er stadig under indflydelse af manglende efterspørgsel for amerikansk regning forårsaget af den stadig ikke afsluttede strejke i størstedelen af de amerikanske olieraffinerier. Af ugens slutninger kan nævnes: 2 både omkring 7000 ts., dirty, fra Caribbean til Danmark til MOT. plus 65 pct. En 18.500 tonner sluttedes for 5 års timecharter til 28/- med levering før 31. marts 1955 og 27/6d. hvis levering efter denne dato.

Nyt fra Østtyskland

Det første søgående lastskib, der er bygget i Østtyskland efter krigen, søsattes forleden dag ved Neptune-værftet i Rostock. Skibet er på 3000 tons d.w. Neptune-værftet er en af de 66 industrivirksomheder, der i den sidste tid er blevet tilbageleveret de østtyske myndigheder af de sovjetrussiske kontrolorganer.

En kollisions sag

I sø- og handelsretten faldt der fornylig dom i den tidligere omtalte erstatningssag mellem skibsreder *Ove Skou* og Det forenede Dampskibs-Selskab i anledning af kollisionen den 27. juni 1947 mellem damperen *Mette Skou* og rutebåden *Kjøbenhavn*. D.F.D.S. dømedes til at betale skibsreder *Skou* 484.657 kr., samt 15.000 kr. i sagsomkostninger.

Kollisionen fandt sted syd for Kronborg i tæt tåge. *Kjøbenhavns* stævn borede sig ind i *Mette Skous* bagbordside, og *Mette Skous* forskib sank, indtil det stod på grund. Men agterskibet holdt sig flydende, og skibet blev senere bjergbet af Svitser.

Skibsreder *Skou* krævede en erstatning på 696.660 kr., subsidiært 484.657 kr. Skaderne på *Mette Skou* var betydeligt større, men parterne var enige om, at D.F.D.S. under

alle omstændigheder skulle have sit ansvar begrænset efter søloven. I sagen mødte højesteretssagfører *N. J. Gorrissen* for skibsreder Skou og højesteretssagfører *Gert Jessen* for D.F.D.S.

Retten kom til det resultat, at hovedansvaret for kollisionen må lægges på *Kjøbenhavn*, der gik med for stærk fart i lågen, og som ændrede kurs, skønt man ikke havde *Mette Skou* i sigte, men hørte tågesignaler forude. Ifølge sovejsreglerne burde man have stoppet og derefter manøvreret med forsigtighed. Men tilsvarende dispositioner burde imidlertid også være gjort fra *Mette Skous* side, og *Kjøbenhavn* må bære tre fjerdedele af skaderne og *Mette Skou* en fjerdedel.

PERSONALIA

70 år

Kaptajn *M. H. Lise*, fh. D.F.D.S., kan den 4. juni fejre sin 70 års fødselsdag.

Tidligere fører i D.F.D.S., kaptajn *Chr. H. Smed*, fylder den 6. juni 70 år. Kaptajnen er bosiddende i Søborg.

50 år

Fører i Dampskibsselskabet Heimdal, kaptajn *Viggo Larsen*, som er bosiddende på Østerbro, kan den 7. juni fejre sin 50 års fødselsdag.

VALUTAKURSER pr. 27. maj 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.04.

Positionsliste pr. 27. maj 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Rotterdam 27.5. — *Hans Mærsk* forv. ank. Ridham 3.6. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Cork 28.5. til Swansea. — *Betty Mærsk* ank. Ridham 26.5. — *Lica Mærsk* forv. afg. St. John N.B. 29.5. — *Marit Mærsk* forv. afg. Umm Said 27.5. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 1.6. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 27.5. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Los Angeles 28.5. — *Else Mærsk* forv. afg. Bombay 28.5. til Hongkong. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Colombo 25.5. — *Agnete Mærsk* ank. Kobe 25.5. — *Mathilde Mærsk* ank. Nagoya 26.5. — *Emilie Mærsk* ank. Haifa 21.5. — *Herta Mærsk* afg. Djakarta 23.5. til Bangkok. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Philadelphia 27.5. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Cebu 28.5. — *Arnold Mærsk* afg. New York 24.5. til Norfolk. — *Cornelius Mærsk* afg. Moji 22.5. til Bangkok. — *Oluf Mærsk* afg. Cochin 21.5. til Aden. — *Leise Mærsk* afg. Hongkong 23.5. til Saigon. — *Sally Mærsk* afg. Yokohama 15.5. til Vancouver. — *Chastine Mærsk* forv. ank. Medan 26.5. — *Gertrude Mærsk* pass. Panama 21.5. til Los Angeles. — *Lena Mærsk* ank. Yokohama 26.5. — *Hulda Mærsk* forv. pass. Panama 25.5. til San Francisco. — *Laura Mærsk* ank. Mambaguid 26.5. — *Grete Mærsk* forv. afg. Kobe 27.5. til Keelung. — *Trein Mærsk* afg. Baltimore 23.5. til Norfolk. — *Anna Mærsk* Kbhvn. — *Peter Mærsk* forv. afg. New York 29.5. — *Olga Mærsk* ank. Manila 25.5. — *Nicoline Mærsk* afg. Los Angeles 18.5. til Panama. — *Jeppesen Mærsk* afg. San Francisco 19.5. til Manila. — *Kate Mærsk* afg. Stanlow 21.5. til Curacao. — *Bente Mærsk* afg. Palermo 18.5. til Unim Said. — *Aase Mærsk* afg. Curacao 17.5. til Recife. — *Rosa Mærsk* afg. Palermo 23.5. til Persian Gulf. — *Nelly Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 16.5. til La Spezia. — *Emma Mærsk* afg. Thameshaven 18.5. til Curacao. — *Charlotte Mærsk* afg. Beira 20.5. til Curacao. — *Brigit Mærsk* afg. Santos 20.5. til Curacao. — *Inge Mærsk* afg. Dunkirk 24.5. til Palermo. — *Caroline Mærsk* ank. Palermo 20.5. — *Katrine Mærsk* afg. Aruba 22.5. til U.K. — *Henning Mærsk* ank. Swansea 20.5. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.5. til U.K. — *Marie Mærsk* afg. Banias 25.5. til Heysham. — *Valkyrien Mærsk* ank. Dunkirk 26.5. — *Jane Mærsk* ank. Palermo 13.5. — *Mette Mærsk* ank. Sidney 26.5. — *Elisabeth Mærsk* afg. Dunkirk 6.5. til Mena al Ahmadi. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 10.5. til Antwerpen. —

Anglo Mærsk ank. Gibraltar 25.5. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 12.5. til Port de Bouc.

Basse & Co.

Krusaa pass. St. Vincent 24.5., til Bari. — *Egaa* afg. Dublin 27.5., til Ardrossan. — *Susaa* ank. Kbhvn. 26.4. — *Else Basse* afg. Teneriffe 25.5., til England. — *Paris* ank. London 25.5. — *London* afg. Takoradi 25.5. til Freetown.

Danla

Cyril pos. 23.5. — 56.30 n., 04.30 o. p. v. t. Svalbard. — *Danfjord* ank. Constantza 14.5. — *Danholm* ank. Guanta 25.5. — *Tovclil* afg. Hamborg 26.5. til Torrevieja.

Dannebrog

Aggersborg ank. La Guaira 26.5. — *Brattingsborg* afg. Bremen 25.5. til Antwerp. — *Christiansborg* afg. Banias 16.5. til Fawley. — *Ellensborg* Svendborg dok. — *Flynderborg* ank. La Guaira 23.5. — *Frederiksborg* afg. Immingham 23.5. til Huelva. — *Lilleborg* pass. Gibraltar 21.5. til Belfast. — *Nordborg* ank. Port Talbot 23.5., derfra til Genoa. — *Skodsborg* afg. Immingham 23.5. til Sevilla. — *Spigerborg* afg. Livorno 26.5. til Holland. — *Taarborg* afg. Garston 23.5. til Casablanca. — *Uranienborg* afg. Dakar 25.5. til Freetown. — *Ørneborg* Kbhvn. dok.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. ank. Dakar 2.6. — *Bornholm* afg. Boma 26.5. til Dakar, forv. ank. 3.6. — *Bretagne* ank. Cape Town 26.5. — *Grønland* ank. Hamborg 28.5. — *Halland* ank. Matadi 28.5. — *Irland* ank. Cristobal 26.5. — *Normandiet* ank. Santa Marta 28.5. — *Shetland* ank. Durban 21.5. — *Skotland* forv. ank. Avonmouth 3.6. — *Slesvig* forv. ank. Ipswich 5.6.

D.D.P.A.

Christian Holm afg. Caripito 17.5. til Århus og Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 30.5. Derefter Esbjerg. — *Esso Nyborg* afg. Aruba 25.5. til Kbhvn. og Nyborg. — *Dania* afg. Port Jerome 26.5. til Esbjerg. Derefter Fawley, England.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Sevilla 30.5. — *Concordia* forv. ank. Ijmuiden 30.5. — *Dania* forv. ank. Vesterås 29.5. — *Hafnia* forv. ank. Setubal 1.6. — *Scandia* forv. ank. Odense 30.5.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Helsingør 27.5. til Gdynia. — *Th. Adler Svanholm* ank. Sunderland 26.5. — *Wm. Th. Malling* ank. Bilbao 24.5.

D.F.D.S.

Argentina afg. New Orleans 14.5. til evt. Oslo og Kbhvn. — *Arizona* ank. Abo 26.5., derfra forv. 28.5. til Kotka/Khvn./Sydamerika. — *Arkansas* ank. Kbhvn. 21.5., herfra forv. 29.5. til U.S.A. — *Bastholm* ank. Kbhvn. forv. 5.6. — *Bergenhuis* ank. London 26.5., derfra forv. 28.5. til forv. dansk Østkysthavn. — *Birkholm* ank. Philippeville 27.5., derfra til Marsala, Piræus o. v. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 23.5. til U.S.A. — *Brasilien* afg. Dunkirk 20.5. til Alexandria, Beirut o. v. — *Brynhild* ank. R.dam 24.5. — *Bygholm* ank. Istanbul 27.5., derfra til Alexandria, Beirut, Cypern. — *California* afg. Recife 21.5. til Buenos Aires. — *Colombia* ank. Rosario 18.5., derfra forv. 29.5. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Diana* ank. Hull 27.5., derfra forv. 30.5. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Reykjavik 26.5. til Thorsh./Kbhvn. — *Egholm* afg. Salonica 26.5. til Istanbul. — *Ficaria* ventes ank. London 28.5. — *Florida* afg. Baltimore forv. 27.5. til New York. — *Halldan* afg. Hamborg 31.5. til Kbhvn. — *Harald* ank. Bremen 27.5., derfra til Huelva. — *Hebe* ank. Leith 27.5., derfra forv. 28.5. til N.castle, M.brough, Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 20.5., afgår ca. 28.5. til M.chester. — *Hjortholm* afg. Antw. 21.5. til Algier, Malta, Alexandria o. v. — *Hroar* ank. Hull 27.5., derfra forv. 30.5. til Kbhvn. — *Ivar* ank. Antw. ca. 27.5. — *Katholm* fra Swansea ca. 28.5. til L.pool, Kbhvn., Odense, og Vejle. — *Klintholm* ank. Antw. 27.5., afgår ca. 28.5. til H.gor, Kbhvn. — *Knud* afg. Esbj. 26.5. til Pasajes. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. 24.5. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Dunkirk, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Dunkirk 27.5. til Antw., derfra ca. 28.5. til Esbj., Kbhvn. — *Lemnos* afg. Nemours 26.5. til Malaga, Lisbon, Leixoes, Kbhvn. — *Louisiana* afg. Kbhvn. 26.5. via Las Palmas til Sydamerika. — *Maine* afg. Izmir 21.5. til Antw., Odense, Aalb., Kbhvn. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 25.5., derfra 28.5. til Nakskov, Aalb., London. — *Nevada* ventes ank. Aarh. ca. 4.6. — *Oregon* ank. Kotka 19.5., derfra forv. 27.5. til Aalb.-Syd-



**BENDIX
EKKOLOD**
— det bedste
SCANIX CORP.
Vesterport 235 . København V.
Telf. Palæ 6195-96

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco

Telephone:
11 48 00 (10 lines)

ROTTERDAM
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

amerika. — *Paraguay* afg. New York 22.5. til Aarh./Oslo/Kbhvn./Aarh. — *Rhodios* ank. Tunis 26.5., derfra forv. 27.5. til Malta, Catania, Palermo. — *Rota* ank. Kbhvn. 25.5., derfra 28.5. til Odense, Aarh., Leith, N.castle, Ml.brough. — *Saga* ank. Kbhvn. 26.5., afgår ca. 30.5. til Antw., Hamburg. — *Samos* ank. Kbhvn. 25.5., herfra forv. 28.5. til Antw. og Middelhavet. — *Svanholm* fra Kbhvn. ca. 7.6. til London. — *Texas* ank. Hamburg 26.5., derfra 27.5. til Antw., Lisbon, Levanten. — *Tomsk* fra Kbhvn. ca. 31.5. til Hamburg, Antw. — *Tula* afg. Hamburg 26.5. til Antw., derfra ca. 30.5. til Aalb., Kbhvn. — *Tunis* ank. London 27.5., derfra forv. 29.5. til Kbhvn. — *Uffe* ank. Nakskov 27.5., afgår ca. 28.5. til Odense, Kbhvn., Vestengland. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 17.5. til New York o. v. — *Venezuela* ventes ank. R.dam 28.5., derefter Kbhvn./Malmö.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak pass. Fair Isle 26.5. — *Disko* ank. Kbhvn. 25.5. — *Sværdfisken* pos. 25.5. kl. 20.00 58.31 n. 45.24 v. P. v. t. Sydprøven. — *Kasketot* afg. Godthåb 26.5. til Ameralik. — *Tikerak* i Godthåb. — *Julius Thomsen* afg. Kbhvn. 27.5. til Julianehåb, Frederikshåb, Godthåb og Færingehavnen. — *Martin S* ank. Grønndal 25.5. — *Sonja Kaligtok* ank. Kbhvn. 23.5. — *Bjørn Clausen* pos. 26.5. kl. 08.00 120 miles v. f. Fair Isle.

Heimdal

Axel Carl ank. Havana 22.5. — *Hans P. Carl* ank. Port Pirie 25.5. — *Poul Carl* ank. Devonport 25.5.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Huelva 2.6. til Dover. — *Jens Toft* ank. Barrow in Furness 28.5. — *Karen Toft* forv. ank. Rotterdam 30.5.

Kongssund

Kongshavn forv. afg. Karachi 30.5. til Chittagong.

J. Lauritzen

African Reefer ventes afg. Rio de Janeiro 28.5. — *Argentinean Reefer* pass. Kap Finisterre 27.5. — *Bella Dan* ventes pass. Panamakanalen 2.6. nordg. — *Egyptian Reefer* ank. Rio de Janeiro 23.5. — *Gerda Dan* ventes afg. New York 29.5. til Camden. — *Greta Dan* ank. Emden 26.5. Derefter Saffi. — *Indian Reefer* afg. London 24.5. — *Jelva Dan* ventes afg. Thomsen 30.5. til Blyth. — *Jutta Dan* afg. Preston 27.5. til Lydiane og Dakar. — *Kamma Dan* ventes til Valparaiso 30.5., nordg. — *Katja Dan* ank. Luleå 26.5. Derefter Hangø og Kotka. — *Kista Dan* forv. afg. Kbhvn. 27.5. til Grønland. — *Laila Dan* afg. Algier 25.5. til Limassol. — *Laura Dan* forv. afg. Piræus 27.5. til Ibiza. — *Leena Dan* ventes afg. New York 29.5. til Chile. — *Lilian Dan* afg. Kemi 26.5. til Rouen. — *Linda Dan* ventes afg. Kotka 28.5. til Bristol. — *Lotta Dan* ank. Rochester 26.5. Derefter Middelhavet. — *Maria Dan* ventes pass. Kielerkanalen 28.5. p. v. t. Bristol. — *Marna Dan* forv. pass. Panamakanalen 27.5., sydg. — *Nerma Dan* ventes til Rotterdam 29.5. — *Ninna Dan* ventes afg. Toppila 29.5. til Næstved. — *Paula Dan* ventes til Valparaiso 2.6., sydg. — *Randa Dan* ank. Aalborg 26.5. for rep. — *Selma Dan* ventes pass. Kielerkanalen 28.5. p. v. t. Stockholm. — *Silja Dan* ventes til Nørresundby 29.5. — *Stina Dan* afg. Torrevieja 26.5. til Carbonear. — *Tessa Dan* ventes afg. New Orleans 29.5. til Chile. — *Ulla Dan* ventes afg. Aalborg 28.5. til Mäntyluoto. — *Vilma Dan* ventes pass. Panamakanalen 29.5., nordg.

Mototramp

Stensby ank. Antwerpen 25.5. for klasse. — *Tureby* afg. Fremantle 23.5. til Christmas Island. Derefter Fremantle. — *Vedby* afg. Kawasaki 28.5. til British Columbia.

Myren

Asbjørn ank. Port Sudan 27.5., derefter Djibouti, Mombasa, Port Louis. — *Astrid* ank. Port Said 28.5. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* afg. Stavanger 26.5. til U.S.A. — *Clara* ank. Kaolack 28.5.

Norden

Norden ank. Portland 22.5. — *Nordfarer* afg. Hull 22.5. til Hampton Roads. — *Nordhval* ank. Tacoma 26.5. — *Nordkap* afg. Aden 24.5. til Suez. — *Nordkyn* afg. Honolulu 20.5. til Kawasaki. — *Nordpol* ank. Saigon 14.5. — *Nordvest* afg. Kbhvn. 28.5. til Hamburg.

Orient

Astoria afg. London 23.5. til U.S.E.C. — *Westratia* afg. Rouen 27.5. til U.S. Golf.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige
Forsikringsarter

**FORSIKRINGS AKTIESELSKABET
NORDLYSET**

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.
TELEF. • BYEN 2680

Progress

Valborg Nielsen ank. New Orleans 26.5. — *Elisabeth Nielsen* ventes ank. Boston USA 28.5. — *Marianne* afg. Kbhvn. 27.5. — *Else Nielsen* ank. Ivigut 25.5. — *Lily Nielsen* ank. Frederikshaab 24.5. — *Henry Tegner* afg. Tyne 21.5. — *Ellen Nielsen* afg. Antwerpen ant. 27.5. — *Hugo Nielsen* ank. Egedesminde 16.5. — *Margrete* ank. Blyth 25.5. — *Karen* afg. Caen 27.5. — *Marx* ank. Stockholm 26.5. — *Sophie* ank. Treport 26.5. — *Thyra* ventes afg. Svendborg 28.5. — *Fylla* ank. Inmingham 24.5. — *Polly* ank. Pecamp 26.5.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lannig afg. Newport News 20.5. til Belgien. — *Lena Schmith* forv. afg. Reykjavik 28.5. til Methil.

Torm

Estrid Torm afg. Santos 24.5. — *Herdis Torm* afg. Valparaiso 17.5. — *Olga Torm* afg. Iquique 18.5. — *Gerd Torm* ank. Istanbul 14.5. — *Tekla Torm* afg. New York 14.5. — *Agnete Torm* ank. Hamburg 23.4. — *Kirsten Torm* ank. New York 26.5. — *Gertrud Torm* ank. New York 24.5. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* afg. Fortaleza 24.5. — *Thyra Torm* afg. Port Arthur 23.5. — *Gyda Torm* afg. Antwerpen 25.5. — *Anne Torm* ank. Amsterdam 25.5. — *Hilde Torm* ank. Wismar 26.5. — *Gudrun Torm* afg. Stettin 23.5. — *Alice Torm* afg. Gdansk 24.5. — *Gunhild Torm* ank. Aalborg 20.5.

Vendila

E. M. Dalgas afg. 28.5. fra Amsterdam til Hamburg. — *Otto Petersen* afg. 27.5. fra Algier til Dunkerque. P. N. Danm rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam afg. St. Thomas 21.5. til Liverpool, Antw. — *Asia* ank. Calcutta 20.5., derefter Madras, Colombo. — *Bintang* afg. Bangkok 25.5. til Hongkong, Japan. — *Errin* afg. Portland 16.5. til Amsterdam. — *Palstria* ank. Kbhvn. 26.5., derefter New York, Hampton Roads. — *Fionia* pass. Ushant 25.5. til London, Antwerpen. — *India* ank. Haifa 20.5., derefter Antwerpen, Oslo. — *Java* ank. Townsville 18.9., derefter Manila, philippinske udhavne. — *Jutlandia* afg. Naples 26.5. til Cherbourg, Antw. — *Kambodia* ank. Kbhvn. 22.5., derefter Aalborg, Göteborg. — *Kina* afg. Marseille 26.5. til Genoa, Port Said. — *Korea* afg. Penang 26.5. til Port Swettenham, Singapore. — *Lalandia* afg. Bangkok 25.5. til Saigon, Singapore. — *Magdala* ank. Bombay 24.5., derefter Colombo, Madras. — *Malacca* afg. Munksund 26.5. til Bollsta, Sundsvall. — *Malaya* pass. Cape Leeuwin 26.5. til Melbourne, Sydney. — *Manchuria* afg. Cristobal 24.5. til San Diego, Los Angeles. — *Meonia* ank. Port Swettenham 26.5., derefter Penang, Colombo. — *Mombasa* pass. Cape Bon 24.5. til Port Said, Aden. — *Mongolia* pass. Gibraltar 27.5. til Rotterdam, Hamburg. — *Morelia* ank. Oslo 26.5., derefter Aarhus, Malmö. — *Nikobar* ank. Portland 25.5., derefter Astoria, Tacoma. — *Panama* afg. Hongkong 25.5. til Manila, Castanas. — *Patagonia* afg. Aden 23.5. til Port Said, Alexandria. — *Scandia* ank. Kbhvn. 25.5., derefter Göteborg, Oslo. — *Serampore* ank. Hongkong 26.5., derefter Manila, Cebu. — *Siam* pass. Comoro Øerne 26.5. til Cape Town f. o.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tilf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til SARTORI - KIEL


Telefoner: Kiel 5445-48 for **SARTORI & BERGER - KIEL** Fjernskriver: Kiel-Holt. 029832
 Holtenau 36002/3 KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG Br-Koog 021298
 Br-Koog 396-7

Skibsmæglere og Redere — Havarilagerter — Bunkerkul og Olie

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kølvod Brygge 4
København



Telegr.-adr. »Mariusen« Telefon Central 12057

 **International**
— siden 1899 the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter fra alle lande viser, at INTERNATIONAL's produkter er de mest anvendte verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K Telegramadr.: MONTANAKUL
Telefon 9246

Danmarks første PILSNER..

TUBORG Pilsner

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES & PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

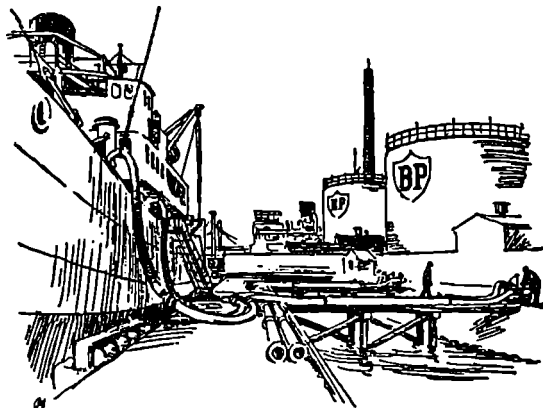
DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

De kan få dem overalt

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 770-15 770
TELEGB. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Enghave Brygge 6,5 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Christianshavnsiden 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 + 15 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibes Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder e. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Prislagt 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 Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lødstvang. Lødspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgående og den Distance, der løses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsning og Ladning. I Frihavnen besørger Løsning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vadmkomende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opsamling af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornlosseapparater, 1 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 6 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bæveglige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvands: I det 300 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærakelen 5,8 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,0—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjteender og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lødstvang. Lødspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i b. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skiba- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Løsning og lastning: Løsning og lastning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 2 mobile bensin-elektriske kørkraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttefæde. Skibereparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 3,8 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 8 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 20 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R. T. Brutto 24 Øre for Indg., 34 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lødstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—40 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Bullebedding, dr. ved Elektriløbet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 øre, udg. 37,5 øre. Reducerede afgifter for sejlfartøjer, reparerende fartøjer og større partsafningsfartøjer. Kul- og oliefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodstakster af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Løsning og ladning foretages af private efter faste takster. Kran løftende 50 tons. Moderne skibsværft: 2 tørdokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 3900 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m., ca. 1000 løb.m. bolværk til større skibe (5,5—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesamenslutnings normaltakster. Bugserdampere uforøden. Ingen lødsafgift når lods ikke benyttes, 1øvrigt moderat. 2 kraner til løsning af homogene laster samt stykgodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt, flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalerbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskinkraft over 100 B.R.T. 15 øre for indenbys, 80 øre for udenbys. Under 100 B.R.T. 12 øre for indenbys, 24 øre for udenbys. Alle andre fartøjer 10 øre for indenbys, 20 øre for udenbys. Ingen lødstvang uden ved bugsering (se lodal.). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakst 5,00 kr. Løsnings- og lastningsomkostn. efter moderat takster. Dobb. jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibsmædte. Ophalerbedding til skibe indtil 375 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

P
F
A

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spilledampsturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 22

FREDAG DEN 6. JUNI 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

SVENSKES SYNSPUNKTER

På Sveriges redareforenings generalforsamling forleden dag i Helsingborg udtalte formanden, direktør *Em. Högberg*: »Med den udvikling, den svenske skibsfart er undergået, er den nu et af vore største eksporterhverv, der tilføjer landet ca. 1 milliard kroner årligt i fremmed valuta eller nogenlunde det samme som hele vor import af fast og flydende brændsel koster. Den med skibsfartserhvervet nøje forbundne værftsindustri producerer for ca. 700 mill. kr. årligt. Tilsammen har de en overordentlig stor økonomisk betydning for vort land.

Det må ikke tages som et udtryk for selvforherligelse, når vi hævder, at denne udvikling må tilskrives det initiativ og den risiko, rederierne har taget både under og efter den sidste verdenskrig. Desværre synes statsmyndighederne kun at vise ringe forståelse herfor. Nye byrder og nye skærpede lovbestemmelser i forskellige retninger har vanskeliggjort vort arbejde for at gøre den svenske handelsflåde konkurrencedygtig. Her skal henvises til de af rigsdagen i årets løb vedtagne ændringer af sømandsloven, der stiller større krav til rederierne, end der stilles i noget andet europæisk land, om investeringsskatten, konjunkturskatten, den just vedtagne begrænsning af afskrivningsrettighederne m. m. og til den vedtagne fordobling af lodsafgifter og fyrafgifter. Alt dette betyder en yderligere hård belastning for den svenske skibsfart.«

»Med de nuværende høje tonnagepriser og med en lavkonjunktur i sigte, må vi regne med,« fortsatte direktør *Högberg*, »at det vil blive meget svært at forrente de nybyggede skibe. Der er nu mere end nogensinde anledning for rederne til at nedskrive værdien af deres skibe. I den nu vedtagne begrænsning af den frie afskrivningsret ser jeg, med faren for stærkt vekslende konjunkturer som baggrund, en meget alvorlig trusel mod vort arbejde for at skabe en sund konsolidering.«

Efter at have udtrykt sin beklagelse af den mangel på interesse for sømandsuddannelsen der i modsætning til andre lande synes at præge de svenske myndigheder udtalte direktøren, at den mindre og mellemstore svenske tonnage var kommet i betydelige vanskeligheder takket være bl. a. konkurrencen fra tyske og hollandske skibe, der sejlede med færre driftsomkostninger. »Grundlønnen for besætningerne på svenske skibe på ca. 2000 tons, d.w. ligger således 60 pct. højere end i de tilsvarende tyske skibe. Endvidere må man ikke glemme, at totalomkostningerne for en besætningsmand om bord i mange tilfælde er omtrent dobbelt så høj som kontantlønnen. Det bliver derfor så godt som umuligt at drive skibsfart med mindre svenske skibe. Ikke mindst ud fra et forsvarsmæssigt synspunkt er dette overordentlig alvorligt.«

Om fremtiden udtalte direktør *Högberg*, at hvis den politiske situation skulle skærpes yderligere, ville transportbehovet sikkert stige påny, men den øgede tonnage tilgang i verden ville dog være en fak-

tor af betragtelig betydning at regne med på fragtmarkederne. »Vi må i dag, bortset fra virkningerne af eventuelle udenrigspolitiske forviklinger regne med en stadig tiltagende forværring af skibsfartskonjunkturerne. Derfor bør statsmagten ikke øge vore omkostninger og vanskeliggøre os konkurrencen. Vort erhverv må til landets bedste få lov til at udvikle sig på basis af frihed uden tvang.«

KONSULATERNE

Ved kgl. resolution af 8. maj 1952 er hertug *Fortunio Parodi di Belsito* efter ansøgning i nåde afskediget fra den ham betroede post som ulønnet dansk konsul i Palermo.

Ved kgl. resolution af 16. maj 1952 er sir *James Gosse* efter ansøgning i nåde blevet afskediget fra den ham betroede post som ulønnet dansk konsul i Adelaide.

HEIMDAL-SAGEN

Den 31. maj faldt der i Korsør dom i den sag, der var rejst mod tre af motorfærgerne *Heimdals* maskinmestre, *Svend Brøndel*, *Ebbe Krag Nielsen* og *Friedrich Wolff Sørensen*, alle Korsør, for overtrædelse af sømandslovens paragraf 84, der omhandler skødesløshed i tjenesten. Baggrunden for sagsanlægget var det uheld, der i juli 1951 overgik færgeren, der under indsejlingen til Korsør tårnede med stor kraft mod færgelejet med adskillig materiel skade som resultat. Den fungerende fører fastholdt under det tidligere afholdte søforhør, at der var slået fuld kraft frem i stedet for beordret bak i maskinen, hvad maskinpersonellet imidlertid kraftigt bestred. Ved dommen blev alle tre maskinmestre frikendt, idet dog en af dommerne afgav dissens, da han fandt det godtgjort at der var foretaget fejl i maskinen, så en af maskinerne var gået frem i stedet for bak.

M.S. »KISTA DAN«

Rederiet J. Lauritzens interessante nybygning, m.s. *Kista Dan*, der forleden dag afgik på sin jomfrurejse til de grønlandske farvande, er selvsagt udstyret med de bedste tekniske hjælpemidler, der kan skaffes i dag, deriblandt også det nye danske, internationalt anerkendte brandalarmeringsapparat *D.A.B. Automatic Fire Alarm*, der er konstrueret af Dansk Automatisk Brandalarm A/S, København.

TOLDVÆSENETS SATSER

Toldvæsenet meddeler, at diætsatsen for ekspeditioner, der af private rekvireres udenfor toldvæsenets ekspeditionstid på hverdage eller på søn- og helligdage ved finansministerens resolution af 21. maj 1952 fra den 28. maj 1952 kl. 17 at regne er forhøjet fra 2 kr. til 2 kr. 50 øre pr. time.

Iøvrigt forbliver de for beregning af diæter hidtil gældende regler uændret.

EN PRINCIPIEL SAG

Den alm. danske Skibsførerforening har rejst en sag mod handelsministeriet med krav om, at ministeriets søfartsafdeling kendes ubeføjet til uden

AALBORG  TAFFEL
AKVAVIT.

videre at give sætteskipperne dispensation til at føre skibe på op til 150 br. t., idet foreningen mener, at ministeriet først bør undersøge, om der ikke findes kvalificerede folk blandt skibsførerne, hvad der gjorde i det tilfælde, der har foranlediget sagen.

Det vides endnu ikke, når sagen vil komme for.

KØBENHAVNS HAVN

I Københavns havnebestyrelses møde d. 30. maj vedtoges det af havnedirektøren stillede forslag om en revision af havnetaksterne med 9 stemmer mod to. Forslaget motiveredes af havnedirektøren med, at en forhøjelse af en række af grundtaksterne var nødvendig for at stabilisere havnens økonomi. De vedtagne forhøjelser er ret beskedne og regnes at ville give havnen en merindtægt på 680.000 kr. Foruden grundtaksterne vil de generelle tillæg til taksterne blive forhøjede fra 45 til 50 pct. Fartøjsafgifterne bevares uændrede med det siden 1941 gældende tillæg på 25 pct.

INDENLANDSK SØMANDSMISSION

Indenlandsk Sømandsmissions feriarbejde for sømands- og fiskerenker har i år bestået i 10 år. Hvert forår får alle danske sømands- og fiskerenker en indbydelse til et 13 dages ferieophold på et af hjemmene »Aggershøj« ved Marstal eller »Brinchly« ved Roskilde fjord.

Det fremgår af den i disse dage udsendte beretning om arbejdet, at 1951 har givet et underskud på godt 4000 kr. Udgifterne har andraget 44.140 kr., men indtægterne kun 40.018 kr. Heraf er 23.200 kr. indkommet som gaver fra danske rederier, 2700 kr. fra forskellige kommuner, 2000 kr. fra socialministeriet, 1000 kr. fra Journalistforbundets rundskuedag, 1000 kr. fra Esbjerg Fiskeriforening, 500 kr. fra Skagens Fiskeriforening, 646 kr. fra private givere, 7472 kr. som renteindtægter og 1500 kr. i form af naturalier. Af større enkeltbidrag kan nævnes 5000 kr. fra D.F.D.S., 3000 kr. fra Dampskibsselskabet Progress, 2500 kr. fra Rederiet A. P. Møller, 2000 kr. fra Dampskibsselskabet Dannebrog, 1000 kr. fra Ø.K., 1000 kr. fra Dansk-Fransk, 1000 kr. fra Rederiet J. Lauritzen og 1000 kr. fra Esbjerg byråd.

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN

A/S Pensionsforsikringsanstalten afholdt generalforsamling fredag den 16. maj.

Bestyrelsens formand, direktør *Emil Chr. Hertz* af lagde beretningen for året 1951 og udtalte, at anstaltens arbejde for pensionsforsikringstankens udbredelse også i det 34. regnskabsår havde ført til et tilfredsstillende resultat. Nytegningen havde været større end året forud, og selv om også afgang var større, bl. a. som følge af, at stadig flere opnåede pensioneringsalderen, var fremgangen dog den største i anstaltens historie. Der var i årets løb tegnet pensioner samt børnerenter til et årligt beløb af ca. 14,7 mill. kr. Forsikringsbestanden repræsenterede herefter årlige pensioner på 112,8 mill. kr.; de allerede løbende pensionsudbetalinger androg ca. 5,3 mill. kr. Præmieindtægten havde i 1951, incl. kapitalindskud, udgjort ca. 25,5 mill. kr.

Efter de lovpligtige henlæggelser sluttede Pensionsforsikringsanstaltens regnskab med et overskud på 3,1 mill. kr., hvoraf 50.000 kr. var afsat til aktionærerne (5 pct. af aktiekapitalen eller den højeste forrentning, vedtægterne tillader), 400.000 kr. til sikkerhedsfonden, medens resten, ca. 2.666.000 kr. var henlagt til bonusfonden, hvorefter denne vil udgøre 17 mill. kr. i ny regning; der er tidligere af fonden anvendt 13 mill. kr. til opskrivning af pensionerne.

Formanden erindrede om, at direktør *Aage Jensen* ved udgangen af 1951 var trådt tilbage som anstaltens

administrerende direktør efter 35 års fortjenstfuld virksomhed. Anstaltens hidtidige matematiske direktør, cand. act. *Børge Sørensen*, var derefter valgt til administrerende direktør og cand. act. *Knud Rostrup* til ansvarshavende aktuar og underdirektør.

I tilslutning til generalforsamlingen afholdtes repræsentantskabsmøde under ledelse af repræsentantskabets formand, direktør *Andreas Jacobsen*, der mindedes de medlemmer, der i årets løb var afgået ved døden, nemlig direktør *Vald. Hansen* og direktør *Chr. Hjelm Bang*, og rettede en velkomsthilsen til 4 nye medlemmer, nemlig direktør *C. V. Jernert*, valgt af Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation, direktør *Jean Preisler* og forretningsfører *Th. Thomsen*, der i sin tid var valgt som suppleanter til repræsentantskabets aktionærgruppe, samt assistent *Chr. Schwabach* fra Sygekassefunktionærernes Lands sammenslutning.

Pensionsforsikringsanstaltens administrerende direktør, cand. act. *Børge Sørensen*, af lagde derefter en beretning, under hvilken han oplyste, at arbejdet med forbedring af de bestående pensionsordninger var blevet fortsat med godt resultat.

Direktøren meddelte endvidere, at anstaltens bestyrelse havde vedtaget i 1952 yderligere at fordele 8 mill. kr. af bonusfonden til forsikringstagerne. Bonus anvendes til pensionernes forhøjelse, og fordelingen sker efter en med forsikringstiden stigende skala.

Til formand i repræsentantskabet genvalgtes direktør *Andreas Jacobsen* og til næstformand forretningsfører *H. J. Christiansen*.

Til medlemmer af bestyrelsen genvalgtes direktør *Emil C. Hertz* og direktør *E. Maegaard*. I stedet for redaktør *Niels Hansen*, der af helbredsmæssige grunde ikke ønskede genvalg, indvalgtes redaktør *Viggo Knudsen*, Holbæk, i bestyrelsen.

D.D.K.

Det danske Kulkompagnis beretning for 1951 indledes med en oversigt over den europæiske kulproduktion, der viste ny fremgang i året 1951, en fremgang, der efter alt foreliggende kan forventes at fortsætte. Produktionen nåede i Storbritannien ca. 222 mill. tons, i Vesttyskland ca. 119 mill. tons og i Polen ca. 83 mill. tons.

Importen til Danmark af udenlandsk brændsel, der i 1950 androg ca. 6.550.000 tons, faldt i 1951 til ca. 6.098.000 tons, bestående af 4.659.000 tons kul, 1.047.000 tons koks, 103.000 tons briketter og 289.000 tons koksgur, der fordelte sig over eksportlandene som følger: 1.923.000 tons eller 31,5 pct. fra Storbritannien, 1.890.000 tons eller 31 pct. fra Polen, 1.165.000 tons eller 19,1 pct. fra Tyskland, 888.000 tons eller 14,6 pct. fra USA, 101.000 tons eller 1,7 pct. fra Afrika og Indien, 89.000 tons eller 1,4 pct. fra Frankrig og 42.000 tons eller 0,7 pct. fra Belgien. Kultilførslerne fra Polen holdt op i december 1951 og er siden ikke genoptaget, men antagelig kommer forhandlinger om en ny overenskomst i gang. Stoppet i importen fra Polen blev erstattet ved import af amerikanske kul.

Driftsresultatet for det afsluttede regnskabsår må betegnes som tilfredsstillende. Selskabets rederivirksomhed har ydet et meget væsentligt bidrag til driftsresultatet, og dets skibe har været forskånet for uheld. Det nye 3800 tons dampskib fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, der ved søsætningen fik navnet *Th. Adler Svanholm*, blev overtaget i september måned og har i enhver henseende svaret til forventningerne. Skibenes indsejlede bruttofragter har andraget ca. 7,6 mill. kr., hvoraf ca. 5,6 mill. kr. hidrører fra sejlads mellem udenlandske havne.

UGENS FRAGTBERETNING

Ændringer af betydning har ikke fundet sted på fragtmarkederne i den forløbne uge. I transatlantisk fart er der igen sluttet adskillige skibe for kul til de sædvanlige europæiske destinationer, men den vigende tendens, som vi allerede omtalte i vor sidste beretning, gør sig stadig gældende. På sterling basis er der betalt 56/- Hampton Roads/Antwerpen eller Rotterdam for juni og 54/- for juli lastning. På dollar basis sluttet prompt båd til \$8.25, men norsk 8500 ts. motorskib accepterede \$6.50 for juni lastning. Adskillige skibe sluttet med tyske losseoptioner til 2/- mere. Befragtingen af trælast fra Canada til UK. genoptoges til rater mellem 260/- for stor august tonnage og 265/- for mindre juli tonnage. Fra St. Lawrence sluttet hvede til Bremen til \$9.20, et par både sluttet for hvede St. Lawrence/Jugoslavien til henholdsvis 85/- for tidlig juni og 80/-, for 5. juli cancelling. St. Lawrence/Triest sluttet til \$11, og St. Lawrence/Alexandria betalt med 87/6d. for mel i sække. Af anden forretning fra St. Lawrence kan nævnes 9000 ts. byg til Japan til \$16.50. Hvede fra Port Churchill til UK./Cont. Antwerpen/Hamburg Range sluttet til 15/- pr. qr. Kul fra Philadelphia eller Baltimore til Karachi sluttet til 117/6d., og kul fra Hampton Roads til Buenos Aires betalt med 105/-.

Efterspørgselen fra Vestindien er stadig begrænset. Løst sukker fra San Domingo til UK. tog en juni båd til 71/- og en juli båd til 68/6d. på fio. betingelser. Sukker Cuba/Casablanca sluttet to gange til \$14.25 og en 9000 tonner fik 95/- for sukker fra Cuba til Rotterdam.

Fra Golfen sluttet korn til Vestitalien til \$10.25, korn Golfen/Haifa betalt med \$13.50, mel i sække fra New Orleans til Alexandria sluttet til 110/-, korn Golfen/Beira sluttet til 152/6d., petroleumkoks Port Arthur/Triest betalt med \$11 fio., kul Mobile/Santos fik tonnage til \$11, og endelig sluttet to både for sulphur fra Golfen til UK. til \$11.50 for juli og 77/6d. for august lastning.

River Plate markedet er stadig sløjt og ikke en eneste afslutning rapporteres i den forløbne uge. Fra Brasilien sluttet et stort amerikansk rederi 6 både for malm Victoria/Baltimore, afskibning september til november til \$5, og en enkelt båd rapporteres sluttet Victoria/Antwerpen-Hamburg Range til 50/-.

Fra Vestkysten af Sydamerika noteres bl. a. concentrates fra Chile/Peru til Antwerpen, og for en ladning ris i sække fra Peru til Japan indikeres \$16.50. Fra Nordpacific var aktiviteten lidt større. Lumber og stykgods sluttet til UK. til \$16.50 for amerikansk tonnage og 98/- for britisk båd, begge på sædvanlig fio. basis. Korn fra Vancouver til Japan sluttet til \$8.80 og til Indien til 102/6d. basis Østkysten, med 7/6d. extra hvis losning Vestkysten. Intercoastal lumber sluttet til \$105.000 fio. for Liberty størrelse, og en båd på 598.000 cbft. bale sluttet for lumber og stykgods fra Nordpacific til Sydafrika til \$185.000 lumpsum fio.

Fra Nordkina sluttet en enkelt båd til Antwerpen/Hamburg Range til 100/- fio. for blandet kornlast, option losning Polen til 107/6d. eller Sortehavet til 90/-.

Fra Shanghai sluttet adskillige både for ris til Indien til 77/6d., sukker fra Formosa til Port Sudan betalt med 77/6d., og en båd på 589.000 cbft. bale sluttet for copra fra Philippinerne til Colombia/Venezuela til \$115.000 lumpsum fio. Kulafskiberne i Calcutta tog yderligere tonnage, bl. a. til Singapore til 65/-, til Melbourne eller Adelaide til 111/6d., Hongkong til 70/- og Tuticorin til 60/-.

Det australske kornmarked var også lidt mere aktivt. Flere både sluttet fra Vestaustralien til UK. til 87/6d. for løs hvede ex-silo, Vest- eller Sydaustralien til UK. sluttet til 92/6d. og fra full range Australien til UK. betalt 95/-, alt for løs hvede ex-silo med sædvanlige tillæg for last ex-bags. Zinc concentrates fra Port Pirie til Bristol Kanalen sluttet til 102/6d. for aug./sept.

De sydafrikanske kulafskibere har stadig stemvanskeligheder. Fra Mauritius sluttet en enkelt båd for sukker i sække til UK. til 70/-.

Middelhavsmarkederne viser ikke tegn til nogen bedring, der er mere end tilstrækkelig disponibel tonnage til dækning af efterspørgselen, og ratetendensten er derfor fortsat svag. Af ugens slutninger kan nævnes: 2000 ts. pyrites Vassiliko Bay/Bremen eller Nordenham til 38/-, 8000 ts. bauxite Jugoslavien/Rotterdam til 36/6d., 2400 ts. fosfat Tunis/Antwerpen eller Rotterdam til 39/3d., 4000 ts. pyrites Huelva/Holland til 35/-, 6500 ts. byg Casablanca/UK. til 40/6d.

På vore hjemlige markeder er tendensen i kul- og koksarten fra UK. til Danmark lidt bedre. Raten for både på omkring 25/3000 ts. fra Østkysten til god dansk havn ligger nu omkring 17/6d. Hvad kul fra Polen angår, er der jo nu dansk-polske forhandlinger igang, hvorimod den svensk-polske overenskomst, hvorefter svenskerne skal have omkring 2 mill. tons fra Polen før udgangen af oktober, er i orden, hvilket naturligvis vil være en kærkommen støtte for den mindre og mellemstore tonnage. Svenskerne synes dog ikke at have noget større hastværk med at tage kullene fra Polen hjem, og man venter ikke rigtig gang i disse forretninger før i august måned. For de enkelte ordrer, der er kommet på markedet, indikeres omkring 11/12 sv. kr. fra Gdansk/Gdynia til Stockholm for både på omkring 25/3000 tons og et par kroner mere til de nordligere havne. Trælastraterne fra Østersøen er uden ændringer, d. v. s. props fra Østsvrige nordligst Stockholm til UK. betalt stadig med 110/- pr. favn, fra Halmstad til ECCP. er sluttet props til 105/- og fra Sydnorge til ECUK. til 95/- pr. favn. Fra Finland sluttet bl. a.: 640 favne props Yxpila/ECUK. 140/- pr. favn, og fra Leningrad betalt 1000 favne props til ECUK. med 135/- pr. favn.

Forholdene på tankmarkedet er uden større ændringer, hvad de amerikanske befragtere angår, hvorimod efterspørgselen for europæisk regning var noget bedre. Af repræsentative afslutninger kan nævnes: 15.000 ts. dirty, Houston/Tampa til USMC. plus 5 pct., 13.500 ts., dirty, Caribbean/Flushing til MOT. plus 90 pct. 7700 ts., fuel oil, Constantza/Alborg til 67/6d., 8000 ts., clean, Constantza/Finland 87/6d. og to 7500 tonnere for benzin fra Caribbean til Sverige til MOT. plus 95 pct.

M.F. »BROEN«

Statsbanernes store nybygning, bilfærgen *Broen*, der er bygget på Frederikshavns Skibsværft, er nu afleveret fra værftet, efter at kølen til skibet blev lagt i marts 1951. Færgen prøvesejles nu i Sundet, inden den antagelig allerede d. 7. ds. afleveres til

D.S.B. Korsør, hvor den straks indsættes i Storebælts-overfarten.

Broen, der har kostet ca. 10 mill. kr., har fuldt moderne udstyr med radar og ekkolod. Færgen er 80 meter lang og 13½ meter bred med en bovport af aluminium. Den er udstyret med elegante saloner

og får plads til 1000 passagerer og ca. 100 biler. Besætningen består af 40 mand, og skibets fører bliver kaptajn *Krakow-Nielsen*. Redningsmateriellet ombord er også fuldt moderne, og redningsbådene er således udelukkende bygget af aluminium.

Færgens hovedmaskineri består af to 10-cyl. B&W dieselmotorer på tilsammen 4300 hk., der kan give færgen en fart på op til 18 knob, så turen over Storebælt kan gøres på 45 minutter.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fra japanske værfter

Ifølge japanske opgivelser har de japanske værfter i øjeblikket 13 tankskibe med ialt 284.145 tons d.w. under bygning eller i ordre for fremmed regning. Kun to af skibene skal have dieselmotorer som hovedmaskineri, mens resten skal forsynes med turbinemaskineri. Skibene er fra 18.500 tons d.w. til 28.000 tons d.w. Panama får bygget 8 skibe, Storbritannien 2, Liberia 2 og Danmark 1 på 19.225 tons d.w. med aflevering i marts 1953.

De russiske kanaler

»Stalin-kanalen« mellem Østersøen og Hvidehavet er ifølge Moskva radio nu blevet åbnet for skibsfart. Kanalen er en del af det store kanalsystem, som er bygget i Sovjetunionen før og efter den anden verdenskrig. Når bygningen af Volga-kanalen i Sydrusland er afsluttet i nær fremtid, vil der blive oprettet direkte forbindelse mellem de fem søer i den europæiske del af Sovjetunionen.

Bygningen af den turkmenske og sydkrainske kanal. som ventes afsluttet om nogle år, vil muliggøre direkte skibsfart fra Moskva til Midtasiens og de største havne ved Sortehavet.

Fra svenske værfter

Aflevering. Den 8. maj afleverede Götaverken et 17.380 tons d.w. tankmotorskib *Soya-Andrea* til Rederi AB. Walstar, Stockholm. Hovedmaskineriet består af en 9-cyl. 2-takts enkeltvirkende Götaverken dieselmotor 8300 i.h.k. Farten er 14,5 knob.

Søsætninger. Den 6. maj søsattes ved Öresundsvarvet, Landskrona, et 3800 tons d.w. lastmotorskib *Antonius* under bygning til Rederiaktiebolaget Poseidon, Stockholm. Hovedmaskineriet skal bestå af en 8-cyl. Götaverken dieselmotor 3700 e.h.k. Farten skal være 14¼ knob.

Den 9. maj søsattes ved Lindholmen, Göteborg, et 16.000 tons d.w. tankmotorskib *Maranhao* under bygning til Conselho Nacional de Petroleo, Rio de Janeiro. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor, 7350 e.h.k. Farten skal være 14¼ knob.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, kaptajn *Niels M. Wittrup*, kan den 10. juni fejre sin 75 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i Brønshøj.

Den 11. juni fylder kaptajn *L. C. Jeppesen* 75 år. Kaptajnen, der tidligere sejlede for Monberg, Saabye & Lerche, er bosiddende i Brønshøj.

60 år

Kaptajn *H. V. Schrøder* fylder den 10. juni 60 år. Kaptajnen er ejer og fører af motorskibet *Else*.

Ordensdekorationer

Under 16. maj 1952 er havnefoged ved Københavns havnevesen *Hans Peter Bessel* udnævnt til ridder af Dannebrogordenen.

Under 20. maj 1952 er det allernådigst tilladt efternævnte at anlægge og bære udenlandske dekorationer som følger: De britiske dekorationer »1939—45 Star« og »Atlantic Star« samt den britiske krigsmedaille: Skibsfører *A. Pedersen*, København, og skibsfører *C. Suensson*, København.

Ridderkorsel af 1. klasse af den svenske Vasaorden: Skibsfører ved Statsbanerne *P. R. Petersen*, Helsingør.

Ny skibsmægler

Under 30. maj 1952 er der i henhold til § 81 i næringslov af 28. april 1931 gennem ministeriet for handel, industri og søfart meddelt *Poul Erik Nørholt*, Bellisvej 2, Risskov, beskikkelse som statsautoriseret skibsmægler i Århus.

VALUTAKURSER pr. 3. juni 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.04.

Positionsliste pr. 3. juni 1952

Basse & Co.

Krusaa ank. Bari 31.5. — *Egaa* afg. Ardrossan 31.5. — *Susaa* ank. Kbhvn. 26.4. — *Else Basse* ank. Hull 2.6. — *Paris* afg. London 29.5. — *London* afg. Freetown 29.5.

Dania

Cyril pos. 28.5. 70.00 n., 15.00 o. p. v. t. Svalbard. — *Danfjord* afg. Odessa 2.6. til Rotterdam. — *Danholm* ank. Guanta 25.5. — *Tovelil* pass. Ushant 30.5. p. v. t. Torrevieja.

Dannebrog

Aggersborg afg. Maracaibo 1.6. til New York. — *Brattingborg* afg. Amsterdam 31.5. til Funchal. — *Christiansborg* afg. Fawley 29.5. til Göteborg. — *Ellensborg* ank. Osmalahti 31.5. derfra til Åbo. — *Flynderborg* afg. Puerto Cabello 27.5. til New York. — *Frederiksborg* afg. Huelva 3.6. — *Lilleborg* afg. Belfast 2.6. til Barry. — *Nordborg* afg. Port Talbot 28.5. til Genoa. — *Skodsborg* ank. Huelva 1.6. derefter Am-dam. — *Spigerborg* afg. Livorno 28.5. til Rotterdam efter Vlaardingen. — *Taarborg* pass. Finisterre 31.5. til Garston. — *Uranienborg* ank. Abidjan 1.6., derfra til Takoradi. — *Ørneborg* Kbhvn. dok, derfra til Toppila.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Antwerpen 24.5. til Matadi. — *Bornholm* forv. ank. Lyndiane 3.6. — *Bretagne* afg. Cape Town 28.5. til Dakar, forv. ank. 10.6. — *Gronland* forv. afg. Hamburg 6.6. til Ras Tanura. — *Holland* forv. afg. Matadi 12.6. til Pointe Noire. — *Irland* afg. Balboa 27.5. til Sydney. — *Normandiet* afg. Barranquilla 2.6. til Tela, forv. ank. 5.6. — *Shetland* afg. Durban 29.5. til Mena al Ahmadi, forv. ank. 11.6. — *Skotland* forv. ank. Avonmouth 3.6. — *Stesvig* forv. ank. Ipswich 6.6.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Århus 7.6., derefter Nyborg og Kbhvn. — *Esso København* ank. Esbjerg 3.6., derefter Aruba. — *Esso Nyborg* afg. Aruba 25.5. til Kbhvn. og Nyborg. — *Dania* afg. Fawley, England, 2.6. til Sørraaag, Færøerne.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. afg. Sevilla 4.6. til Rotterdam. — *Concordia* forv. ank. Immingham 5.6. — *Dania* forv. afg. Köping 10.6. til Holland. — *Hafnia* afg. Setubal 3.6. til Antwerpen. — *Scandia* forv. afg. Immingham 6.6. til Nakskov.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Gdynia 3.6. — *Th. Adler Swanholm* ank. Kbhvn. 1.6. — *Wm. Th. Malling* ank. Rotterdam 2.6.

D.F.D.S.

Argentina ank. Kbhvn. 1.6., herfra ca. 14.6. til Luleå/Kbhvn, Sydamerika. — *Arizona* ank. Kotka 31.5., derfra forv. 7.6. til Kbhvn./Santos/Buenos Aires. — *Arkansas* afg. Kbhvn. 29.5. til New York o. v. — *Bastholm* ank. Kbhvn. 4.6., herfra forv. 5.6. til Korsør, Aarhus, Aalborg. — *Birkholm* ank. Piræus 4.6., derfra forv. 5.6. til Alexandria, Beirut, Cypern o. v. — *Bolivia* ank. New York 4.6. — *Brasilien* ventes Alexandria 4.6., derefter Beirut, Latakia, Istanbul. — *Brynhiid* ank. Huelva 2.6., derfra til Ghent, Rieme. — *Bygholm* afg. Istanbul 3.6. til Alexandria, Beirut, Cypern o. v. — *California* ank. Buenos Aires 2.6. — *Colombia* ank. Santos forv. 5.6., derefter Rio de Janeiro/Bahia. — *Dianu* ank. Kbhvn. 2.6., derfra 6.6. til Aalb., Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 5.6. til Vestgrønland. — *Egholm* afg. Istanbul 31.5. til Malta. — *Ficaria* afg. Kbhvn. 4.6. til



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:

KARL GRAMMERSTORF

SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER

KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

Aarh., derfra 7.6. til London. — *Florida* afg. New York 29.5. til Oslo/Kbhvn./Aalb. — *Frederikshavn* fra Khbvn. 6.6. til Thorshavn/Trangisvaag/Reykjavik. — *Halfdan* afg. Khbvn. ca. 6.6. til R.dam, Antw. — *Harald* afg. Bremen 28.5. til Huelva, Antw. — *Hebe* ank. Khbvn. 2.6., derfra 5.6. til Odense, Aarh., N.castle, M.brough. — *Hindsholm* afg. Khbvn. 28.5. til M.chester, derfra ca. 9.6. til Khbvn., Næstved, Aarh., Aalb. — *Hjortholm* afg. Malta 2.6. til Alexandria, Beirut, Cypren o. v. — *Hroar* ank. Khbvn. 2.6., derfra 5.6. til Odense, Aarh., Hull. — *Ivar* afg. Antw. 31.5. til Huelva, R.dam. — *Katholm* ank. L.pool 31.5., afgår ca. 5.6. til Khbvn., Odense, Vejle. — *Klintholm* afg. Khbvn. 3.6. til Antw., derfra ca. 7.6. til Kolding, Vejle, Khbvn. — *Knud* afg. Pasajes 2.6. til Lisbon, Hamburg. — *Knudshoved* afg. La Pallice 3.6. til Havre, Dunkirk, Khbvn. — *Korsholm* afg. Khbvn. ca. 5./6.6. til Antw., derfra ca. 8.6. til M.fart, Odense, Khbvn. — *Louisiana* afg. Khbvn. 26.5. via Las Palmas til Santos/Buenos Aires. — *Maine* ank. Khbvn. 4.6., herfra forv. 4.6. til Odense, Khbvn. — *Margrethe* ank. London 3.6., derfra forv. 6.6. til Khbvn. — *Marocco* ank. London 3.6., derfra forv. 4.6. til Eshbjerg. — *Nevada* ank. Aarh. forv. 4.6., derefter Svendborg. — *Oregon* afg. Aalb. 31.5. via Las Palmas til Bahia/Buenos Aires. — *Paraguay* ank. Aarh. forv. 4.6., derefter Khbvn. — *Rhodós* afg. Neapel 3.6. til Genoa, Marseille, Tarragona, Palma o. v. — *Rota* afg. Leith 4.6. til N.castle, M.brough, Khbvn. — *Saga* fra Hamb. ca. 7.6. til Khbvn., fra Khbvn. ca. 13.6. til Antw. — *Samos* ank. Antw. 31.5., derfra forv. 4.6. til Casablanca, Tanger, Middelhavet. — *Svanholm* fra Khbvn. ca. 7.6. til London. — *Texas* ank. Antw. 30.5., derfra forv. 4.6. til Lisbon, Algier, Malta, Levanten. — *Thyra* afg. Khbvn. 4.6. til Aarh., Aalb., Leith. — *Tomsk* ank. Antw. 4.6., afgår ca. 6.6. til Aarh., Horsens, Khbvn. — *Tula* afg. Khbvn. ca. 7.6. til Hamburg, fra Hamburg ca. 9.6. til Antw., Aalb., Khbvn. — *Tunis* afg. Khbvn. 4.6. til Nakskov, Odense, Aalb., London. — *Uffe* ank. Khbvn. 1.6., afgår ca. 5.6. til Newport, Swansea, L.pool. — *Uruguay* afg. New York 2.6. til Norfolk/Galveston o. v. — *Venezuela* ank. Khbvn. 31.5., herfra ca. 7.6. til Malmö.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak forv. afg. Khbvn. 10.0. til Sukkertoppen, Holsteinborg o. v. — *Disko* rep. Helsingør. — *Sværdfisken* ank. Julianehåb 30.5 — *Tikerak* Godthåb. — *Julius Thomsen* pos. 2.6. kl. 08.00 60.45 n. 17.10 v. P. v. t. Julianehåb. — *Martin S.* pos. 30.5. kl. 08.00 58.24 n. 43.38 v. P. v. t. Khbvn. — *Sonja Kaligtok* pos. 2.5. kl. 12.00 58.52 n. 02.11 ø. — *Bjørn Clausen* ank. Sukkertoppen 1.6.

Helmdal

Axel Carl ank. New Orleans 1.6. — *Hans P. Carl* afg. Port Pirie 31.5. — *Poul Carl* afg. Devonport 3.6.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Huelva 3.6. til England. — *Jens Toft* afg. Barrow-in-Furness 3.6. til Liverpool. — *Karen Toft* afg. Rotterdam 31.5. til Spanien.

Kongssund

Kongshavn afg. Karachi 30.5. til Chittagong.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Santos 1.6. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Nantes 3.6. — *Bella Dan* ventes til New York 6.6., nordg. — *Egyptian Reefer* ventes afg. Rio de Janeiro 7.6. — *Gerda Dan* ventes afg. New York 12.6. til Chile. — *Greta Dan* ventes til Safi 4.6., derefter Fredericia. — *Indian Reefer* afg. London 5.6. — *Jelva Dan* ank. Blyth 31.5., derefter Toppila. — *Jutta Dan* pass. De kanariske Øer 2.6. p. v. t. Lyndiane. — *Kamma Dan* ventes afg. Tocopilla 5.6., nordg. — *Katja Dan* ventes afg. Hangö 4.6. til Kotka. — *Kista Dan* ventes til Prins Christians Sund 4.6. — *Laila Dan* ank. Famagusta 31.5., derefter Limassol. — *Laura Dan* ventes afg. Ibiza 4.6. til Reykjavik. — *Leena Dan* ventes til Panamakanalen 4.6., sydg. — *Lilian Dan* pass. Dover 3.6. p. v. t. Rouen. — *Linda Dan* pass. Dover 2.6. p. v. t. Bristol. — *Lotta Dan* ank. Antwerpen 1.6., derefter London. — *Maria Dan* ventes afg. Bristol 4.6. til Pasajes. — *Marna Dan* ventes til Callao 7.6., sydg. — *Nerma Dan* ventes afg. Rotterdam 7.6. — *Ninna Dan* ank. Næstved 2.6. — *Paula Dan* ventes afg. San Vicente 7.6., nordg. — *Randa Dan* rep. i Ålborg. — *Selma Dan* ank. Gefle 1.6., derefter Ørnsköldsvik. — *Silja Dan* ank. Norresundby 29.5., derefter Polen. — *Stina Dan* ventes til Carbonear 4.6. — *Tessa*

Dan ventes til Panamakanalen 4.6., sydg. — *Ulla Dan* forv. afg. Mäntyluohto 3.6. til Haukipudas. — *Vilma Dan* ventes til U.S.A. 4.6., nordg.

Mototramp

Stensby ank. Antwerpen 25.5. for klasse. — *Tureby* afg. Christmas Island 31.5. for Bunbury. — *Vedby* forv. ank. Vancouver 12./13.6., derefter London.

Myren

Asbjørn afg. Port Sudan 1.6. til Djibouti, Mombasa, Port Louis. — *Astrid* afg. Port Said 1.6. til Huelva, Dunkirk. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Hampton Roads 11.6. — *Clara* p. t. Dakar.

Norden

Norden ank. Port Alberni 30.5. — *Nordfarer* afg. Hull 22.5. til Hampton Roads. — *Nordhval* ank. San Francisco 2.6. — *Nordkap* afg. Port Said 31.5. til Genua. — *Nordkyn* forv. ank. Kawasaki 3.6. — *Nordpol* afg. Saigon 1.6. til Davao. — *Nordvest* ank. Antwerpen 2.6.

Orient

Astoria afg. London 23.5. til Hampton Roads. — *Westralia* afg. Rouen 27.5. til U.S. Golf.

Progress

Valborg Nielsen ank. Havana, Cuba 1.6. — *Elisabeth Nielsen* ank. New York 30.5. — *Else Nielsen* afg. Ivigtut 28.5. — *Lily Nielsen* ank. Egedesminde 30.5. — *Henry Tegner* afg. Tyne 21.5. — *Ellen Nielsen* afg. Blyth 31.5. — *Hugo Nielsen* afg. Ivigtut 30.5. — *Margrete* ank. Halden 30.5. — *Karen* ank. Methil 30.5. — *Marx* ank. Hernøsand 29.5. — *Sophie* afg. Antwerp 31.5. — *Thyra* pass. Brunsbüttel 2.6. — *Fylla* afg. Immingham 27.5. — *Polly* ank. Ghent 31.5.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lang forv. ank. Rieme 6.6. — *Lena Schmith* forv. ank. Methil 4.6.

Torm

Estrid Torm ank. Buenos Aires 29.5. — *Herdis Torm* ank. Tocopilla 19.5. — *Olga Torm* ank. Matanzas 30.5. — *Gerd Torm* afg. Alexandria 1.6. — *Tekla Torm* ank. Santos 30.5. — *Agnete Torm* ank. Hamburg 23.4. — *Kirsten Torm* afg. New York 28.5. — *Gertrud Torm* afg. New York 29.5. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* afg. Fortaleza 24.5. — *Thyra Torm* afg. Port Arthur 23.5. — *Gyda Torm* afg. Antwerpen 25.5. — *Anne Torm* ank. Malmö 30.5. — *Hilde Torm* afg. Wismar 1.6. — *Gudrun Torm* afg. Rouen 31.5. — *Alice Torm* ank. Amsterdam 2.6. — *Gunhild Torm* ank. Jacobstad 1.6.

Ø.K.

Annam pass. Azorerne 31.5. til Liverpool, Antwerpen. — *Asia* ank. Kakinada 2.6., derefter Madras, Colombo. — *Bintang* afg. Bangkok 25.5. til Hongkong, Japan. — *Erria* afg. Portland 16.5. til Rotterdam. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 1.6. til New York. — *Fiona* pass. Holtenau 3.6. til Gdynia, Khbvn. — *India* ank. Haifa 20.5., derefter Antwerpen, Oslo. — *Java* pass. Torresstrædet 31.5. til Cebu, Penang. — *Jutlandia* pass. Dover 3.5. til Antwerpen, Khbvn. — *Kambodia* ank. Antwerpen 1.6., derefter Hamburg, Rotterdam. — *Kina* afg. Naples 1.6. til Port Said, Port Sudan. — *Korea* afg. Singapore 31.5. til Bangkok, Saigon. — *Lalandia* ank. Penang 30.5., derefter Calcutta, Madras. — *Magdala* ank. Colombo 30.5., derefter Madras, Saigon. — *Malacca* ank. Sundsvall 30.5., derefter Göteborg, Oslo. — *Malaya* ank. Melbourne 30.5., derefter Sydney. — *Manchuria* ank. Los Angeles 2.6., derefter San Francisco, Prince Rupert. — *Meonia* afg. Penang 1.6. til Colombo, Aden. — *Mombasa* afg. Aden 1.6. til Bangkok. — *Mongolia* ank. Hamburg 1.6., derefter Ålborg, Karlshamn. — *Morelia* ank. Malmö 31.5., derefter Helsinki, Kotka. — *Nikobar* ank. Port Angeles 2.5., derefter Vancouver, Japan. — *Panama* ank. Cebu 1.6., derefter Madras, Aden. — *Patagonia* ank. Haifa 30.5., derefter Genoa, Rotterdam. — *Selandia* afg. Khbvn. 2.6. til Göteborg, Oslo. — *Serampore* afg. Hongkong 2.6. til Manila, Cebu. — *Siam* pas. Comoro Øerne 26.5. til Cape Town f. o. — *Tranquebar* ank. Yokohama 2.6., derefter Kawasaki, Osaka.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGERSEN

Udkommer hver fredag og koster i abon-
nement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr.
34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets
kontor, Amaliegade 33, København K, til
Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEKKE OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY

HYRE- & EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

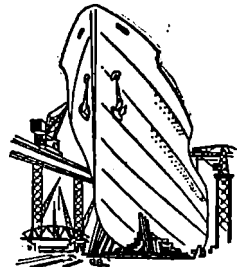
Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861



- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.**INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S**
ØRESUNDSVEJ 141 . KØBENHAVN 5**„VIKING“**Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger**SØLVER & SVARRER**Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang ill. katalog

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-adr. »Mariusone»

Telefon Central 12057

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Hempel's "ROSTICO"

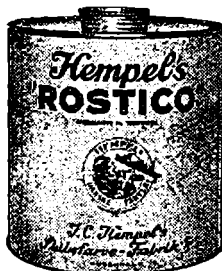
er en speciel "gas-proof" tankskibsfarve, modstandsdygtig over for benzin, olie og gasarter, der forekommer på tankskibe.

ROSTICO tørrer op med lakglans og anvendes udvendig på topside, dækshuse etc., samt på skod o. lign. i maskinrummet.

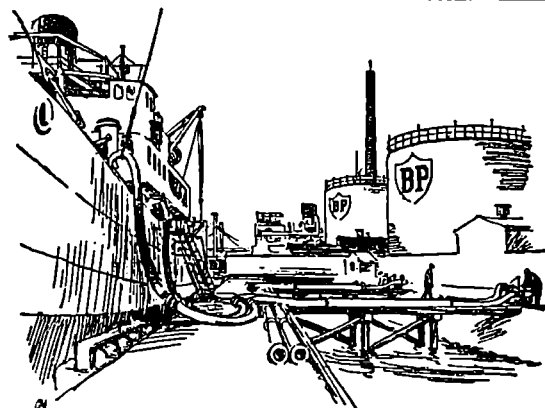
ROSTICO leveres i alle kulører i h. t. farvekort. Specialnuancer fremstilles efter ønske.

ROSTICO tåler afvaskning med svag sodaopløsning og er som alle

HEMPEL'S SKIBSFARVER
strygefærdig.



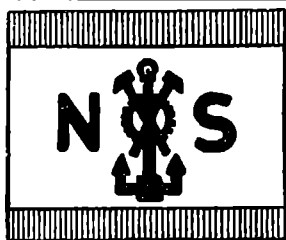
— siden 1915 —



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rlgs 3

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13770-15770
TELEGR. : JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER
&
-MOTORER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikanten af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: »Chartering Mariager«
Post-Adresse: »Cimbrlae« pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 608

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92 Telegr.-Adr. »Hassager«
Statstelefon 17

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

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Rigstelefon 2
Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 23

FREDAG DEN 13. JUNI 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTSBERETNINGEN FOR 1951

Dansk Dampskibsrederiforening har nu udsendt Skibsfartsberetningen for 1951 indeholdende en redegørelse for dansk skibsfarts virke og forhold i dette år ledsaget af en række — ialt 54 — tabeller, der i skematisk form giver et meget klart og overskueligt billede af erhvervets udvikling.

Beretningen indeholder 16 afsnit hvert behandlede sit specielle felt, såsom den danske handelsflåde i 1951, de øvrige nordiske handelsflåder, verdenshandelsflåden, fragtmarkedet, skibsbygningen, småskibsfarten, skibsfartens årsresultater i 1951, Dansk Dampskibsrederiforening, Søfartsrådet, det internationale samarbejde m. m. samt til slut en hårdt tiltrængt oversigt over de nu anvendte, mangfoldige internationale forkortelser.

Beretningen indledes med et forord, hvori det hedder: »En betydelig tonnageefterspørgsel og et deraf følgende højt befragtningsniveau sikrede i 1951 den danske handelsflåde god og lønnende beskæftigelse. For *trampfragternes* vedkommende var stigningen i flere farter særlig stor tildels forårsaget af, at Vesteuropas store kulimport fra U.S.A. krævede mange skibe. Den danske handelsflåde rummer kun få skibe egnet for transatlantisk kulfart, men kultransporterne bidrog til at stimulere fragtmarkedet som helhed og skabte derved også bedre indtjeningsmuligheder for dansk skibsfart. For *liniefragterne* var der i årets løb kun tale om mere beskedne forhøjelser til udligning af de stigende omkostninger, men linierederierne nød året igennem godt af en rigelig tilgang af last, bl. a. som følge af Vesteuropas øgede eksport til oversøiske lande. *Tankmarkedet* lå som følge af verdens stigende forbrug af olie og benzin det meste af året fast. For den danske tankflåde gælder det imidlertid, at en væsentlig del er tidsbefragtet til de store olieselskaber for længere tid fremover, og fluktuationerne i raterne influerer derfor på kort sigt ikke så meget på driftsresultatet, som det kunne forventes efter de officielle fragtnoteringer. For alle tonnagekategorier betød de stedse stærkt stigende driftsudgifter og store tidstab som følge af mange særdeles dårlige ekspeditionsforhold i havnene en svær belastning, som ikke automatsk lader sig borteliminere ved faldende fragter.

Trods disse sidstnævnte forhold må for rederierne som helhed det økonomiske resultat for 1951 betegnes som godt, og for Danmarks økonomi blev handelsflådens forøgede bruttofragtindsejling, der foruden det høje fragtniveau også skyldtes tilgangen af mange nye skibe af høj kvalitet, af afgørende og større betydning end i noget tidligere år. Fragtindsejlingen i udenrigs fart i 1951 afbødede delvis virkningerne af den prisklemme, der opstod som følge af, at priserne på landets øvrige eksportvarer ikke steg i samme forhold som priserne på importvarerne,

og når der i de sidste måneder af 1951 indtrådte en bedring i Danmarks valutastilling overfor udlandet, har skibsfarten haft en væsentlig andel heri. Særlig er der grund til at fremhæve, at dollarindsejlingen har vist fremgang. En foreløbig opgørelse viser, at de danske rederier i 1951 har indsejlet dollarfragter til et beløb af ca. 320 mill. kr. brutto, og eksporten af fragter har således oversteget vareeksporten til dollarlandene, hvilken ifølge Det Statistiske Departement i 1951 udgjorde 265 mill. kr. Desværre trues denne for Danmark så vigtige indtjening af hård valuta af den tiltagende skibsfartsprotektionisme i U.S.A. og andre lande. Uden at underkende den store stillede og i historien enestående indsats, der fra U.S.A.'s side er gjort for ved Marshall-hjælpen at bringe Vesteuropa på fode økonomisk, må det være berettiget at påpege, at det forekommer ulogisk og inkonsekvent, at man fra amerikansk side til stadighed opfordrer de vesteuropæiske lande til at forøge deres eksport til U.S.A. samtidig med, at man ved todsatser, restriktioner og subsidier forhindrer den konkurrencedygtige vesteuropæiske eksport i at komme ind på det amerikanske marked, hvad enten denne eksport består i ost, dieselmotorer eller skibsfragter. Man får uvilkårligt det indtryk, at U.S.A. gerne vil tjene, men ikke betjenes.

Fra den danske regerings side blev der i efteråret 1951 optaget forhandlinger med erhvervene med henblik på at søge eksporten fremmet. Den danske rederinæring har ikke siddet regeringens appel om øgede eksportbestræbelser overhørig, men har tilrettelagt et nybygningsprogram, som er det største i dansk skibsfarts historie, og som vil indebære en kapitalinvestering på ca. 1 milliard kr., hvilket beløb må fremskaffes af rederierne egne ressourcer. Når dette nybygningsprogram om 3—4 år er fuldført, skulle flåden såvel i størrelse som i effektivitet være endnu bedre udrustet til at gøre sig gældende på det internationale marked, end den er i dag. Ingen indenfor skibsfarterhvervet har regnet med, at det høje fragtniveau i 1951 ville vedvare, og de første måneder af indeværende år har da også i en lang række farter vist betydelig nedgang. Med en moderne, effektiv flåde bemanded med pålidelige og dygtige besætninger skulle dansk skibsfart dog også under et lavere fragtmarked fortsat have muligheder for at være en værdifuld indtægtskilde for landet. En forudsætning herfor vil det imidlertid altid være, at der fra regerings og rigsdags side udvises en uhildet og saglig forståelse af de vilkår, hvorunder dansk skibsfart virker som eksporterhverv, og en erkendelse af, at erhvervet, som kun i meget ringe grad øver indflydelse på det interne prisniveau og som hverken modtager eller ønsker at modtage nogen form for støtte fra statens side, i fuld ansvarsbevidsthed bedst selv er i stand til at ordne sine forhold på den for samfundet fordelagtigste måde.

Forsikring skal man have ..

i **BALTICA**

JUTLANDIA HJEMME

Søndag d. 8. juni vendte hospitalsskibet *Jutlandia* hjem til København efter sit halvandet år lange togt til de fjernøstlige farvande omkring Koreas slagmarker. En titusindtallig skare med statsminister *Erik Eriksen* i spidsen gav skibet og dets besætning en hjertelig modtagelse som en tak for det store arbejde i barmhjertighedens tjeneste, det havde øvet i den lange tid. Hospitalsskibet var allerede nogle timer før ankomsten ankret op ved Helsingør, hvor udenrigsminister *Ole Bjørn Kraft*, viceadmiral *Vedel*, direktørerne *Hakon Christiansen* og *Aschengreen*, Ø.K., m. fl. gik om bord og bragte den første danske velkomsthilsen til de hjemvendte. På vejen ned gennem Sundet overrakte sygeplejerske frk. *Kirstine Olsen* Dansk Ekspeditionsfond en smuk gave, et dejligt Bokhara-tæppe som en gave fra *Jutlandias* besætning. »Vi føler os,« udtalte frk. Olsen, »nemlig som en slags søsterskib til vort andet ekspeditions-skib *Galathea*, og vort ønske er at denne gave må hjælpe med til, at der kan blive udsendt endnu flere ekspeditioner til gavn og ære for Danmark.« Admiral *Vedel* takkede for denne smukke gave og lovede at frugtbargøre den på bedste måde, så danske ekspeditioner sammen med vore smukke skibe og handelsflådens dygtige sømandsstand kan vise Danmarks flag i fjerne lande. »Desværre er der herhjemme ikke så megen forståelse for *Galathea*-ekspeditionen som for *Jutlandia*. Det er som om altfor mange ikke kan se ud over deres eget sogn og deres egen by. Uden skibsfarten ville det se pauvert ud for vort land.

Ved ankomsten til København talte statsministeren ganske kort og udtalte bl. a., at vi herhjemme er stolte over *Jutlandias* indsats, og han rettede en varm tak til alle om bord, der havde været med til at skabe respekt for dansk kultur, lægekunst og sygeplejegering. Kommandør *Hammerich*, der har ledet ekspeditionen på så mønstergyldig en måde, sluttede talernes række med at love, at hvis skibet skulle vende tilbage til Korea, var der mange, der var villige til at tage et »bette nøk endnu«.

Jutlandia går nu til værft for eventuelt at afgå til de koreanske farvande igen omkring 1. august, denegang udstyret med et landingsdæk for helikoptere til modtagelse af patienter i rum sø.

DØDSFALD

Skibsreder *A. H. Petersen*, tidligere Svendborg, er for kort tid siden afgået ved døden, 72 år gammel. Skibsreder *A. H. Petersen*, der var født i Marstal, kom til søs 14 år gammel og erhvervede sig eget skib i 1907, med hvilket han sejlede, til han gik i land i 1935. I 1919 blev han formand for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe, Ærø-kredsen, for senere at blive valgt til formand for selve foreningen. Han bestred med stor dygtighed dette hverv, indtil han trak sig tilbage i 1944. Som en tak for det store arbejde han i sin formandstid havde udrettet for småskibsfarten, blev han ved sin afgang udnævnt til æresmedlem af foreningen.

KONSULATERNE

Ved kongelig resolution af 24. maj 1952 er konsul *Louis Edouard Ardin* efter ansøgning i nåde blevet afskediget fra den ham betroede post som ulønnet dansk konsul i Bathurst.

KOGTVED-SKOLEN

Der har i disse dage været afholdt afslutningsprøver for vinterholdets elever på Rederiet J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved. Prøverne har været afholdt dels på skolen og dels om bord i skoleskibet *Lilla Dan*. Prøverne forløb som sædvanlig til censorernes tilfredshed. Samtidig indviedes en ny tilbygning, der har forøget skolens gulvareal med

godt 700 kvadratmeter. Tilbygningen består af en mellembygning og en gymnastiksal, der tillige skal gøre tjeneste som festsal m. m. I mellembygningen er der indrettet lejlighed til overstyrmanden samt gæsteværelser til gamle elever og andre besøgende, og for fremtiden skal al undervisning i tovværksarbejder, sejlস্যning og lign. fag foregå i nybygningens kælderetage.

En lang række gæster overværede den festlige afslutning og indvielsen af den nye bygning.

KULIMPORTEN

En repræsentant for importørerne udtaler overfor Erhvervenes Oplysningsråd, at regeringen nu uden nogen som helst betænkelighed kan ophæve rationeringen af kul. Lagrene er større end på noget andet tidspunkt siden krigen, og den nye Polen-aftale, der blev underskrevet i midten af denne uge, sikrer nye store partier, nemlig 850.000 tons inden 1. december.

Fra nytår til 1. maj er der importeret lidt mere end halvanden million tons kul mod godt 1,1 på samme tid i fjor og knap 1,3 i 1950 — et år, hvor handelen som bekendt var fri.

Også leverancerne af koks er langt større end i 1951, idet der pr. 1. maj var indført 548.000 tons mod 385.000 samme dag året før. Men tallet ligger ganske vist knap 200.000 tons lavere end på det tilsvarende tidspunkt af det »urationerede« år 1950; dengang var der i de første fire måneder importeret 744.000 tons.

For hele kalenderåret 1952 var der påregnet indført 1,2 millioner tons koks. De 548.000 tons, der er leveret fra nytår til 1. maj, tyder uægtelig på, at der bliver tale om betydeligt mere. Hertil kommer, at der hjemmeproduceres 400.000 tons gasværkskoks. Behovet udgør alt i alt 2,1 millioner tons. Om importen plus gasværkskoksene kan ramme dette tal, er det naturligvis umuligt at sige, men det skulle ikke være udelukket. Forøvrigt er forbruget blevet tvangsreduceret noget, fordi mange mærker fra sidste sæson er blevet indleveret så sent, at der ikke har kunnet købes koks på dem.

Tør regeringen ikke frigive koksene, skulle der ikke være noget i vejen for at ophæve kulrationeringen alene. Ganske vist giver dette forbrugere med kulfyrrer en favørstilling overfor andre, der har koks-fyr, men i forvejen lukrerer borgere med olie-fyr og med fjernvarme jo af manglen på restriktioner, så systemet er allerede gennemhullet.

SKIBSREGISTRERINGEN

Handelsministeriet har nedsat en kommission til undersøgelse af spørgsmålet om en forenkling og ajourføring af de gældende love og anordninger om skibes indregistrering. Professor, dr. juris *W. E. von Eyben* er formand for kommissionen, der endvidere tæller repræsentanter for justitsministeriet, finansministeriet, tolddepartementet, fiskeriministeriet, rederiforeningerne og skibsregistret. Handelsministeriets søfartsafdeling skal repræsenteres af Kontorchef *J. P. Christiansen* og ekspeditionsekretær *E. Lysgaard*. Hr. Lysgaard bliver kommissionens sekretær og dermed leder af det daglige arbejde.

KØBENHAVNS HAVN

Københavns havn blev i maj anløbet af ialt 2043 skibe på tilsammen 747.131 n.r.t. Heraf kom 1236 med ialt 282.968 n.r.t. fra indenrigske og 807 med ialt 464.163 n.r.t. fra udenlandske havne. 1463 af de anløbende skibe med ialt 432.358 n.r.t. var danske, 242 med ialt 104.293 n.r.t. svenske, 48 med ialt 74.691 n.r.t. norske, 180 med ialt 41.475 n.r.t. tyske, 5 med ialt 20.521 n.r.t. amerikanske, 16 med ialt 19.323 n.r.t. britiske, 18 med ialt 16.803 n.r.t. finske og 56 med ialt 15.640 n.r.t. hollandske.

UGENS FRAGTBERETNING

Atter en uge er forløbet uden større begivenheder på fragtmarkedet. I transatlantisk fart har der fundet yderligere nedgang sted i raterne for kul fra Hampton Roads til Europa. Flere både er således sluttet til Antwerpen eller Rotterdam til 53/- med option af losning tyske Nordsøhavne til 54/6d. à 55/-. Kul fra Hampton Roads til Savona sluttedes til \$8 for juni for græsk tonnage og amerikansk liberty fik \$9.20 fra Baltimore til Vestitalien med option af losning Antwerpen eller Rotterdam til \$8.45. Fra Canada sluttedes adskillige både for props til U.K., raterne lå mellem 240/- pr. favn for stor tonnage og 255/- pr. favn for både omkring 1000 favne. Korn fra St. Lawrence til Jugoslavien tog adskillige både til vigende rater. Efter at have sluttet flere både til rater mellem 75/- og 78/9d. rapporteres sidste slutning nu gjort til 72/6d. Korn fra St. Lawrence til Antwerpen sluttedes til \$7.75 for hvede, \$8 for byg og \$8.25 for havre. 9000 ts. byg fra St. Lawrence til Japan betaltes med \$16 og 9000 tonner sluttedes for scrapjern fra Montreal til U.K. til \$80.000 lumpsum fio.

Sukker fra Vestindien viser kun ringe efterspørgsel. En enkelt båd sluttedes Cuba/Bordeaux til \$14.50, samme rate blev betalt for 4500 ts. til Casablanca og en 9500 tonner sluttedes Cuba/Japan til \$17.50.

Golfen var også uden større aktivitet. Sulphur fra Galveston til UK. sluttede to både til henholdsvis 70/- og \$11.25. For korn fra Golfen til Antwerpen betaltes \$9.25, korn til Rio eller Santos sluttedes til \$11.25 og for 9000 ts. ris fra Houston til Japan betaltes \$17.50.

River Plåte markedet er stadig nærmest dødt. Liner space sluttedes fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range til 62/- pr. 62 cbft. og fra Buenos Aires til Antwerpen til 50/- pr. 65 cbft. Malm fra Victoria til Sydney sluttedes til \$4.50 fio.

Fra vestkysten af Sydamerika er der stadig kun meget lidt forretning. Salpeterafskiberne er åbne for tonnage på timecharter basis, levering Chile, tilbagelevering Middelhavet, og der noteres stadig ris fra Ecuador til Japan og sukker fra Peru til Japan til rater omkring \$14 med fri losning. Fra Nordpacific er der igen sluttet et ikke ubetydeligt antal forretninger, men raterne på dette marked ligger tiltrøds for den relativt gode efterspørgsel svagt. Korn fra Vancouver til Rotterdam eller Amsterdam sluttedes først til 85/-, men senere er liguende forretning gjort til 72/6d. Lumber og stykgods fra British Columbia til UK. sluttedes til 100/- à 102/6d. på sædvanlig fio. basis, byg til Japan betaltes med \$9 medens hvede til samme destination sluttedes til \$8.50. Hvede fra British Columbia/Puget Sound

Range til Indien sluttedes til 100/- til øst- og 107/6d. til vestkysten af Indien og endelig kan nævnes, at 9700 tonner fik \$185.000 lumpsum fio. for lumber fra Nordpacific til Sydafrika.

Fra Nordkina sluttedes to italienske både for blandet kornlast til Antwerpen/Hamburg Range til 92/6d., option Polen til 100/- og Sortehavet til 82/6d. Kul fra Calcutta til Colombo betaltes med 60/-, kul Calcutta/Madras sluttedes til 27 Rupees og senere til 45/- og jernmalm fra Marmagoa til Japan betaltes med 75/-.

Korn fra full range Australien til UK. sluttedes til 87/6d. for bulkhvede ex-silo og zinconcentrates fra Port Pirie til Bristol Kanalen betaltes med 100/-.

Det sydafrikanske marked er nærmest livløst. Kulafskiberne har meget store vanskeligheder med at skaffe stem. En enkelt båd sluttedes fra Walvis Bay til Baltimore med malm til \$14 fio. Fra Mauritius sluttedes 9300 tonner for løst sukker til UK. til 60/- fio. Fosfat fra Rødehavet til Japan sluttedes til 76/3d.

De hjemgående markeder fra Middelhavet viser intet tegn til bedring. Pyrites fra Morphou Bay til Hamburg eller Harburg sluttedes til 36/-, lignende forretning til Amsterdam sluttedes til 35/- Jernmalm fra Tunis til Emden eller Bremen sluttedes til 33/9d., og for fosfat fra Casablanca til UK. sluttedes en lille båd til 34/-.

På vore hjemlige markeder har der været nogle flere ordrer for skibe til kul, såvel fra UK. som fra Polen. Raten for både omkring 2500 ts. fra østkysten til god dansk havn ligger stadig omkring 17/-. Fra polske havne til Sverige noteres en del ordrer, men de indikerede rater ligger kun på omkring sv. kr. 12.50 à 13.00 til Stockholm for både på omkring 2/2500 tons med 1 à 2 sv. kroner mere for nordligere havne. Den dansk-polske handelsaftale ventes som bekendt underskrevet i de aller nærmeste dage, og der vil vel så komme adskillige mindre ordrer på markedet.

Trælastmarkedet fra Østersøen viser ingen ændringer af betydning. Props fra Sverige nordligst Stockholm er sluttet til 115/- pr. favn til ECCP., for props fra Sydfinland til ECUK. er betalt 155/-.

På tank markedet ligger raterne lidt fastere, især på sterling basis. Adskillige forretninger er sluttet til MOT. plus indtil 90 pct. og franske befragtere har måttet betale USMC. plus 35 pct. à 40 pct. for black oil fra den persiske bugt til Frankrig.

Det almindelige timecharter marked er stille. 10.800 tons oliebrænder rapporteres sluttet 4 til 7 måneder, levering og tilbagelevering UK. til 25/-.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ministrygningen

Første etape af den for tiden stedfindende ministrygning i Øresund er nu afsluttet. Den omfatter en stor sektor nordvest for Limhamn. De resterende to sektorer længere mod syd ventes at blive klar i løbet af kort tid, hvorefter et nyt fyr ved Lærnacken, lige syd for Limhamn, vil blive taget i brug.

Nyt fra Norge

Det kendte engelske værft Thornycroft, Southampton, der byggede skroget til m.s. *Blenheim*, rederiet Fred. Olsen & Co., Oslo, er nu i fuld gang med at bygge skroget til et søsterskib, m.s. *Braemar*, der er bestilt af det samme rederi. Akers mek. Verksted havde oprindeligt fået overdraget bygningen af skibet, men dette værft overlod bygningen af skroget til Thornycroft. Det ventes at søsætningen vil finde sted til september, hvorefter skroget skal slæbes til Oslo for at få maskineriet installeret dér.

De bergenske rederier havde pr. 15. april i år 69 skibe på tilsammen 620.150 tons d.w. i ordre eller under bygning.

Rederiet Westfal-Larsen & Co. ligger i spidsen med 12 kontrakter. Deraf er 5 på ialt 83.850 t. d.w. tankskibe. A/S J. Ludwig Mowinckels rederi har 10 skibe, heraf 3 tankskibe i ordre eller under bygning. Bergenske Dampskibsselskab 6 skibe i ordre, heraf 1 tankskib, Jacob Kjode A/S har 6 skibe, deraf 2 tankskibe, i ordre. Endvidere kan det nævnes, at skibsreder Hilmar Reksten har to tankskibe, deraf et motortankskib på 31.000 tons d.w. i ordre.

Vragene i Narvik

Det tidligere britiske dampskib *Mersington Court*, 8000 t. d.w. bygget i 1920, der blev sænket ved Narvik under krigen, er nu blevet bjerget og solgt til Erling Hansens rederi, Kristiansand. Bjergningen af den tyske 10000 tonner *Hein Hoyer*, ligeledes sænket under krigen, er derpå i fuld gang.

Israels handelsflåde

Israels handelsflåde består nu af 30 handelsskibe med en besætning på over 1000 mand. I 1951 blev 8 nye fragtskibe indregistreret i landets handelsflåde. Trods disse forøgelser blev imidlertid kun 18 pct. af landets oversøiske handel transporteret på israelitisk køl i 1951 mod 12 pct. i 1950 og kun 4 pct. i 1949.

PERSONALIA

Ordensdekorationer

Under 27. maj 1952 er det allernådigst tilladt efternavnte at anlægge og bære udenlandske dekorationer som følger:

Den britiske dekoration »1939—45 Star« og den britiske krigsmedaille: Fhv. maskinchef i Det Østasiatiske Kompagni *R. W. Holm*, København, skibsfører *C. V. Lohse*, København og skibsfører *R. Nilsson*.

De britiske dekorationer »Atlantic Star« og »Pacific Star«: Fhv. maskinchef i Det Østasiatiske Kompagni *R. W. Holm*, København og skibsfører *R. Nilsson*.

Den britiske dekoration »Atlantic Star« med spænde: France and Germany«: Skibsfører *C. V. Lohse*, København.

Den britiske dekoration, »Africa Star«: Skibsfører *C. V. Lohse*, København og skibsfører *R. Nilsson*.

Den britiske dekoration »Italy Star«: Skibsfører *R. Nilsson*.

VALUTAKURSER pr. 10. juni 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.05½.

Positionsliste pr. 10. juni 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. St. Johns N.F. 24.6. — *Hans Mærsk* forv. afg. Ridham 9.6. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Swansea 10.6. til Bilbao. — *Betty Mærsk* forv. ank. Newfoundland 16.6. — *Lica Mærsk* forv. ank. Ridham 17.6. — *Marit Mærsk* forv. afg. Karachi 9.6. — *Robert Mærsk* forv. afg. Philadelphia 7.6. til Baltimore. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Rotterdam 8.6. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Sidney 4.6. — *Else Mærsk* afg. Bombay 31.5. til Hongkong. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Karachi 9.6. — *Agnete Mærsk* afg. Kobe 4.6. til Bangkok. — *Mathilde Mærsk* afg. Hongkong 7.6. til Manila. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Rotterdam 15.6. — *Herta Mærsk* afg. Bangkok 8.6. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Le Havre 16.6. — *Vibeke Mærsk* afg. Nagoya 8.6. til Yokohama. — *Arnold Mærsk* afg. New York 6.6. til Charleston. — *Cornelius Mærsk* afg. Singora 5.6. til Iloilo. — *Oluf Mærsk* afg. Port Said 4.6. til Genoa. — *Leise Mærsk* afg. Bangkok 5.6. til Cebu. — *Sally Mærsk* afg. San Francisco 1.6. til Panama. — *Chastine Mærsk* forv. afg. Colombo 10.6. — *Gertrude Mærsk* afg. Port Hueneme 2.6. til Yokohama. — *Lexa Mærsk* afg. Kobe 1.6. til Vancouver. — *Hulda Mærsk* afg. San Francisco 4.6. til Manila. — *Laura Mærsk* afg. Hongkong 8.6. til Kobe. — *Grete Mærsk* afg. Saigon 7.6. til Bangkok. — *Trein Mærsk* afg. Newport News 6.6. til Panama. — *Anna Mærsk* forv. afg. Kbhvn. 15.6. — *Peter Mærsk* forv. afg. New York 12.6. til Newport News. — *Olga Mærsk* ank. Osaka 8.6. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Boston 13.6. — *Jeppesen Mærsk* afg. Manila 7.6. til Cebu. — *Kate Mærsk* afg. Curacao 8.6. — *Bente Mærsk* afg. Bahrein 8.6. — *Aase Mærsk* forv. ank. Curacao 14.6. — *Rosa Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 8.6. — *Nelly Mærsk* ank. Stanlow 7.6. — *Emma Mærsk* afg. Curacao 7.6. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Curacao 11.6. — *Brigit Mærsk* ank. Curacao 7.6. — *Inge Mærsk* forv. afg. Palermo 16.6. — *Caroline Mærsk* ank. Palermo 20.5. — *Katrine Mærsk* ank. London 7.6. — *Henning Mærsk* afg. Swansea 26.5. — *Eleonora Mærsk* ank. Swansea 8.6. — *Marie Mærsk* afg. Heysham 8.6. — *Valkyrien Mærsk* ank. Palermo 6.6. — *Jane Mærsk* afg. Palermo 31.5. — *Mette Mærsk* afg. Brisbane 5.6. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 28.5. — *Ebba Mærsk* afg. Antw. 3.6. — *Anglo Mærsk* afg. Gibraltar 30.5. — *Gerd Mærsk* afg. Port de Bouc 31.5.

Busse & Co.

Krusaa ank. Durazzo 8.6. — *Egan* ank. Lewisporte 9.6. — *Susaa* ank. Helsingør 5.6. — *Else Basse* afg. Hull

8.6. til Iviza. — *Paris* forv. ank. Chatham 10.6. — *London* ank. Amsterdam 10.6.

Dania

Cyril pass. Skagen 11.6. p.v.t. Storn Vika. — *Danfjord* pass. Cape Passero 6.6. p.v.t. Rotterdam. — *Tovelil* afg. Torrevieja 9.6. til San Antonio.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 6.6. — *Brattingsborg* afg. Funchal 7.6. — *Christiansborg* Göteborg for dok. — *Ellensborg* afg. Abo 6.6. til Rouen. — *Flynderborg* afg. New York 6.6. til Buenaventura. — *Frederiksborg* ank. Safi 5.6., derfra til U.K. — *Lilleborg* ank. Corona 9.6., derfra til Marocco. — *Nordborg* ank. Genoa 8.6., derfra til Trapani. — *Skodsborg* pass. Finisterre 8.6. til Amsterdam. — *Spigerborg* ank. Antwerpen 8.6., derfra til Rotterdam. — *Taarborg* ank. Garston 3.6., derfra til Casablanca. — *Uranienborg* ank. Takoradi 6.6. — *Ørneborg* Kbhvn. dok, derfra til Toppila.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Dakar 3.6. til Boma. forv. ank. 13.6. — *Bornholm* afg. Dakar 7.6. til Antwerpen, forv. ank. 19.6. — *Bretagne* afg. Dakar 10.6. til Israel. — *Grønland* pass. Gibraltar 10.6. p.v.t. Ras Tanura, forv. ank. 26.6. — *Ireland* forv. ank. Sydney 22.6. — *Normandiet* ank. Bagtown 11.6., derefter Port Arthur, Norge. — *Shetland* forv. afg. Mena al Ahmadi 12.6. til Aden. — *Skotland* afg. Donges 10.6. til Dunkirk, Nyborg. — *Slesvig* ank. Ipswich 6.6., forv. afg. 27.6. til Rotterdam.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Kbhvn. 10.6., derefter Flushing, Holland og Caripito. — *Esso København* forv. ank. Aruba 21.6., derefter Nyborg og Aalborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Kbhvn. 13.6., derefter Nyborg og Kbhvn. — *Dania* forv. ank. Fawley 10.6., derefter Kastrup. — *Esso Hermod* forv. ank. Horsens 11.6., derefter Nyborg.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Rotterdam 13.6. — *Concordia* forv. ank. Kyndby 14.6. — *Dania* forv. ank. Dordrecht 16.6. — *Hafnia* forv. ank. Tuborg 17.6. — *Scandia* forv. ank. Halmstad 16.6.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup forv. ank. Immingham 12.6., derefter Kbhvn. — *Th. Adler Svanholm* forv. afg. Methil 11.6. til Kbhvn. — *Wm. Th. Malling* forv. ank. Malmø 12.6.

D.F.D.S.

Argentina afg. Kbhvn. ca. 18./19.6. til Luleå/Kbhvn. — *Arizona* ank. Kbhvn. 10.6., afg. forv. 11.6. via Las Palmas til Santos/Buenos Aires. — *Arkansas* ank. New York forv. 11.6., derefter Philadelphia/Norfolk. — *Bastholm* ank. Kbhvn. 10.6., herfra forv. 11.6. til Dunkirk, Middelhavet. — *Birkholm* afg. Alexandria 9.6. til Beirut Fama-gusta Mersin. — *Bolivia* afg. New York ca. 12.6. til Oslo/Kbhvn./Aalborg. — *Brasilien* ank. Alexandria 6.6., derfra forv. 10.6. til Beirut Lattakia Istanbul. — *Brynhild* ank. Huelva 2.6., afg. ca. 13.6. til Ghent Ricme. — *Bygholm* ank. Alexandria 8.6., derfra til Beirut Cypern o. v. — *California* ank. Buenos Aires 2.6., derfra til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Colombia* afg. Rio de Janeiro 8.6. til Bahia, derfra via Las Palmas til Antwerpen/Kbhvn./Hull. — *Diana* ank. Hull 10.6., derfra forv. 13.6. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 5.6. til Egedesminde/Holsteinsborg o. v. — *Egholm* afg. Algier 8.6. til Lisbon Leixoes, Antwerpen, Bremen, Kbhvn. — *Florida* ank. Oslo forv. 11.6., derefter Kbhvn./Aalborg. — *Frederikshavn* ank. Thorshavn 9.6., derfra forv. 10.6. til Trangisvaag/Reykjavik. — *Halldan* afg. Antwerpen ca. 11.6. til Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Huelva 7.6., afg. ca. 17.6. til Antwerpen. — *Hebe* ank. Newcastle 10.6., derfra forv. 12.6. til Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Manchester ca. 11.6. til Kbhvn., Næstved Aarhus, Aalborg. — *Hjortholm* afg. Alexandria 8.6. til Beirut, Cypern, Lattakia o. v. — *Hroar* ank. Hull 10.6., derfra forv. 13.6. til Kbhvn. — *Ivar* ank. Huelva 7.6., afg. ca. 11.6. til Rotterdam. — *Katholm* afg. Liverpool 5.6. til Kbhvn., Odense, Vejle. — *Klintholm* afg. Kolding ca. 11.6. til Vejle, Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Dunkirk ca. 11.6. til Kbhvn. — *Knud* afg. Lisbon 9.6. til Hamburg. — *Kors-holm* afg. Antwerpen 9.6. til Middelfart, Odense, Kbhvn. — *Louisiana* afg. Las Palmas 5.6. til Santos/Buenos Aires. — *Maine* afg. Kbhvn. 9.6. til Odense, Kbhvn, Aalborg, Antwerpen. — *Margrethe* afg. Kbhvn. 11.6. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Marocco* ank. Aarhus 9.6., derfra 14.6. til London, Esbjerg. — *Nevada* afg. Aarhus forv. 10.6. til Svendborg. — *Oregon* afg. Las Palmas 9.6. til Bahia/Buenos Aires. — *Paraguay* ank. Kbhvn. 10.6. afg. ca. 17.6. til U.S.A. — *Rhodos* ank. Barcelona 9.6., derfra ca. 13.6. til Cartagena, Kbhvn. — *Rota* ank. Kbhvn. 9.6., derfra 11.6. til Odense, Aarhus, Newcastle. — *Saga*

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

Telephone:
11 42 00 (10 lines)

ROTTERDAM

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

afg. Kbhvn. ca. 13.6. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Samos* ank. Casablanca 9.6., derfra ca. 15./16.6. til Tanger, Oran, Algier, Tunis o. v. — *Svanholm* afg. Kbhvn. 8.6. til London, derfra ca. 19.6. til Kbhvn. — *Texas* ank. Lisbon 8.6., derfra ca. 10.6. til Algier, Malta, Piræus o. v. — *Thyra* ank. Leith 10.6., derfra forv. 11.6. til Aarhus, Leith. — *Tomsk* afg. Kbhvn. ca. 14.6. til Hamburg, Antwerpen. — *Tula* afg. Hamburg 9.6. til Antwerpen, derfra ca. 13.6. til Aalborg, Kbhvn. — *Tunis* ank. London 10.6., derfra forv. 13.6. til Kbhvn. — *Uffe* afg. Newport ca. 13.6. til Swansea, Liverpool, Kbhvn, Odense. — *Uruguay* ank. Brownsville forv. 11.6., derefter Galveston/Houston. — *Venezuela* ank. Malmø 8.6., derfra 12.6. til U.S.A.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak afg. Kbhvn. 10.6. til Sukkertoppen, Holsteinsborg, Egedesminde og Christianshåb. — *Disko* rep. Helsingør, forv. lasteklar K.G.H. ca. 18.6. — *Sværdfisken* pos. 8.6. kl. 20.00 58.27 n. 42.21 v. p.v.t. Kbhvn. — *Tikerak* i Godthåb. *Julius Thomsen* ank. Narssaq 8.6. — *Sonja Kalligtok* pos. 9.6. kl. 12.00 59.15 n. 47.50 v. p.v.t. Vestgrønland. — *Bjørn Clausen* ank. Egedesminde 9.6.

Helmdal

Axel Carl ank. Tarafa 7.6. — *Hans P. Carl* ank. Melbourne 3.6. — *Poul Carl* ank. Sydney 5.6.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Hamborg 10.6. — *Jens Toft* ank. Glasgow 11.6. — *Karen Toft* forv. afg. Huelva 13.6. til Emden.

Kongssund

Kongshavn pass. Colombo 7.6. p.v.t. Chittagong.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Montevideo 4.6. — *Argentinean Reefer* ventes til Trinidad 15.6. — *Bella Dan* ventes til Baltimore 13.6., nordg. — *Egyptian Reefer* forv. afg. Rio de Janeiro 10.6. — *Gerda Dan* ventes afg. New York 12.6. til Chile. — *Greta Dan* ventes til Fredericia 11.6., derefter Aalborg. — *Indian Reefer* ank. Jamaica 4.6. — *Jelva Dan* ventes afg. Blyth 11.-12.6. til Toppila. — *Jutta Dan* afg. Lyndiane 7.6. til Dakar. — *Kamma Dan* ventes til Panamakanalen 12.6., nordg. — *Katja Dan* pass. Kielerkanalen 9.6. p.v.t. Pasajes. — *Kista Dan* ank. Prins Christians Sund 5.6. — *Laila Dan* ank. Philippeville 9.6., derefter Finland. — *Laura Dan* pass. Finisterre 9.6. p.v.t. Reykjavik. — *Leena Dan* ventes til Callao 15.6., sydg. — *Lilian Dan* pass. Kielerkanalen 9.6. p.v.t. Kemi. — *Linda Dan* ventes til Garston 11.6., derefter Helsingfors. — *Lotta Dan* forv. afg. London 10.6. til Beyrouth. — *Maria Dan* ank. Pasajes 7.6., derefter Lisboa. — *Marna Dan* ventes til Mollendo 12.6., sydg. — *Nerna Dan* forv. afg. Rotterdam 10.6. til Le Havre. — *Ninna Dan* rep. Kbhvn. — *Paula Dan* ventes til Valparaiso 13.6., nordg. — *Randa Dan* rep. Aalborg. — *Selma Dan* ank. Raumo 8.6. — *Silja Dan* ventes afg. Gdynia 13.6. til Italien. — *Stina Dan* ventes afg. Carbonear 11.6. til St. John's. — *Tessa Dan* ventes til Callao 14.6., sydg. — *Ulla Dan* pass. Kielerkanalen 10.6. p.v.t. Theimsen. — *Vilma Dan* ventes afg. New Orleans 17.6.

Mototramp

Stensby klasseeftersyn Antwerpen. — *Tureby* ank. Fremantle 6.6., derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. ank. Vancouver 12.-13.6., derefter Europa.

Myren

Asbjørn afg. Aden 9.6. til Mombasa, Tanga, Port Louis. — *Astrid* forv. ank. Huelva 12.6., derefter Dunkirk. — *Birte* Frederikshavn, dok. — *Chr. Sass* forv. ank. Norfolk 15.6. — *Clara* afg. Dakar 7.6. til Huelva, Antwerpen.

Norden

Norden afg. Tacoma 6.6. til Sydafrika via Panama, Port of Spain. — *Nordfarer* afg. Newport News 8.6. til Hamburg. — *Nordhval* ank. Los Angeles 9.6. — *Nordkap* pass. Gibraltar 9.6. p.v.t. Dunkirk, Hull, Antwerpen. — *Nordkyn* afg. Japan 6.6. til Vancouver. — *Nordpol* ank. Dumaguette 10.6., derefter Iloilo, Siasi. — *Nordvest* afg. Rotterdam 8.6. til Marseille.

Orient

Astoria afg. Norfolk 9.6. til Hamborg. — *Westralia* pass. Bermuda 7.6. p.v.t. Houston.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige
Forsikringsarter

**FORSIKRINGS AKTIESELSKABET
NORDLYSET**

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.
TELEF. •BYEN 2680

Progress

Valborg Nielsen ant. ank. New Orleans 8.6. — *Elisabeth Nielsen* afg. ant. 11.6. fra New York. — *Else Nielsen* afg. Philadelphia 7.6. — *Lily Nielsen* afg. ant. 10.6. fra Egedesminde. — *Henry Tegner* afg. Ivgit 7.6. — *Ellen Nielsen* ank. Egedesminde 10.6. — *Hugo Nielsen* ank. Baltimore 9.6. — *Margrete* dok. Frederikshavn. — *Karen* pass. Kbhvn.s red 8.6. — *Marx* afg. 6.6. Marieberg. — *Sophie* ank. 7.6. Gdynia. — *Thyra* ank. Immingham 10.6. — *Fylla* afg. 8.6. Sevilla. — *Polly* ank. Kbhvn. 6.6.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng afg. Rieme 10.6. til Hampton Roads. — *Lena Schmith* ank. Vejle 10.6.

Torm

Estrid Torm ank. Montevideo 6.6. — *Herdis Torm* afg. Tocopilla 3.6. — *Olga Torm* ank. Matanzas 30.5. — *Gerd Torm* afg. Gocek 8.6. — *Tekla Torm* ank. Buenos Aires 7.6. — *Agnete Torm* afg. Hamburg 5.6. — *Kirsten Torm* afg. New York 28.5. — *Gertrud Torm* ank. Casablanca 9.6. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* ank. Boston 7.6. — *Thyra Torm* afg. Port Arthur 23.5. — *Gyda Torm* ank. Miramichi Bay 8.6. — *Anne Torm* ank. Gdynia 5.6. — *Hilde Torm* ank. Immingham 8.6. — *Gudrun Torm* afg. Limhamn 7.6. — *Alice Torm* afg. Göteborg 9.6. — *Gunhild Torm* afg. Jacobstad 6.6.

Vendilla

E. M. Dalgas afg. Le Havre 9.6. til Dakar. — *Otto Petersen* afg. Rotterdam 11.6. til Alexandria. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam ank. Liverpool 6.6., derefter Rotterdam, Bremen. — *Asia* afg. Madras 9.6. til Colombo, Bombay. — *Bintang* afg. Bangkok 25.5. til Osaka, Kobe. — *Erria* afg. Cristobal 7.6. til Rotterdam. — *Falstria* ank. New York 9.6., derefter Kbhvn. — *Fionia* ank. Kbhvn. 9.6., derefter Middlesbrough, Antwerpen. — *India* pass. Malta 7.6. til Antwerpen, Oslo. — *Java* ank. Cebu 6.6., derefter Penang, Port Swettenham. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 8.6. — *Kambodia* afg. Hamburg 7.6. til Rotterdam, Marseilles. — *Kina* afg. Port Sudan 9.6. til Aden, Colombo. — *Korea* ank. Bangkok 3.6., derefter Saigon, Hongkong. — *Lalandia* ank. Calcutta 6.6., derefter Madras, Colombo. — *Magdala* afg. Madras 7.6. til Bangkok, Saigon. — *Malacca* ank. Gøteborg 5.6., derefter Oslo, Rotterdam. — *Malaya* ank. Sydney 6.6. — *Manchuria* afg. San Francisco 8.6., derefter Prince Rupert, Vancouver. — *Mombasa* pass. Sabang 10.6. til Bangkok. — *Mongolia* ank. Karlshamn 8.6., derefter Kbhvn., Kotka. — *Morelia* ank. Kotka 7.6., derefter Nakskov, Kbhvn. — *Nikobar* afg. Vancouver 5.6. til Japan, Hongkong. — *Panama* pass. Great Nikobar 8.6. til Madras, Aden. — *Patagonia* pass. Messina 9.6. til Genoa, Antwerpen. — *Selandia* ank. Middlesbrough 9.6., derefter Antwerpen, Hamburg. — *Serampore* ank. Isabela 8.6., derefter Davao, Bislig. — *Siam* afg. Cape Town 2.6. til Gibraltar f. o. — *Yranquebar* afg. Kobe til Kawasaki, Osaka. — *Meonia* afg. Colombo 8.6. til Aden.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tilf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . TEL. C. 16.861

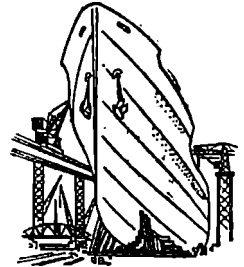


- siden 1899

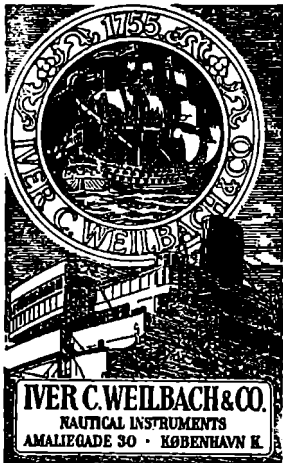
International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 . KØBENHAVN S



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD

Rigstelefon: 909

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DØKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

D&W

Fremstillet af
friske
Citroner

Carlsberg

**Dansk Stevedore Forenings
Medlemmer**

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Randers	S. Christoffersen & Co. Stevedore M. Jensen Næstformand og Kassører	
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kalundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
Kastrup	Søren Olsen	
København	Holger Jørgensen Skjold Andersen Jullus Nielsen's Stevedore- forretning A/S	Oldstevedore
—	Flakholm Stevedore Co. A/S	
—	Chr. S. Odgaard & Co.	
—	Halfdan Rasmussen	Andrea
Løgtor Nakskov	Henrik Basballe	Basballe
Nyborg	Henry Petersen	
N. Sundby	Simonsen og Møller	
Odense	O. E. Jensen	
Svendborg	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	
Vejle		

JAN M. LYNGBY A/S
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13 779-15 779
TELEGR. • JANBY •

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO

**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**



Medlemsliste

- | | |
|--|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jyllandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos. Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Norden«. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Orient«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Pacific«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Draco«. | D/S »Progress«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | I/S Einar Schmith & Lunng. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Jens Toft. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdalen«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hetland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 24

FREDAG DEN 20. JUNI 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

NYBYGNINGSPROGRAMMET

Den af Dansk Dampskibsrederiforening udsendte skibsfartsberetning for 1951 oplyser om handelsflådens nybygningsprogram, at der ifølge de fra rederierne og værfterne foreliggende oplysninger pr. 31. december 1951 af danske rederier var kontraheret 81 nybygninger på 443.000 br. t. og 659.000 t. dw. til forventet levering i årene 1952—55. Heraf er 54 skibe med ialt 301.000 br. t. og 443.000 t. dw. kontraheret ved danske værfter og 27 skibe med ialt 142.000 br. t. og 216.000 t. dw. ved udenlandske værfter. Pr. 1. januar 1951 omfattede nybygningsprogrammet 59 skibe med ialt 318.000 br. t. og 467.000 t. dw. I løbet af 1951 afleveredes fra værfterne 23 skibe på ca. 121.000 br. t. og 173.000 t. dw., og endvidere er enkelte kontraheringer i årets løb blevet ændret til andre skibstyper. Antallet af nybygningsordrer har i 1951 været meget betydeligt, idet der i årets løb er blevet afgivet ordrer på 45 nye skibe på 246.000 br. t. og 365.000 t. dw. Til sammenligning kan anføres, at der i 1950 blev bestilt 38 nye skibe på 171.000 br. t. og 252.000 t. dw. og i 1949 kun 6 skibe på 41.000 br. t. og 63.000 t. dw. De i 1951 afgivne ordrer omfattede bl. a. 7 store tankskibe, 18 store cargoliners samt en række specialskibe. Gennemsnitsstørrelsen for de bestilte skibe er 5469 br. t. mod 2333 br. t. for den nuværende flåde. Endvidere er der i 1951 ligesom i 1950 kontraheret en del moderne motor-coasters på 250—500 t. dw., og der er nu ialt 15 skibe af denne type under bygning. Disse sidstnævnte skibe vil betyde en kørsommen og hårdt tiltrængt fornyelse af den danske småskibsflåde, hvis gennemsnitsalder er altfor høj. 61 pct. af dens skibe og 58 pct. af dens tonnage er over 25 år gammel.

31 af de under bygning eller i ordre værende skibe med ialt 128.000 br. t. og 188.000 t. dw. ventes afleveret i 1952. 6 af disse skibe med ialt 55.000 br. t., 86.000 t. dw. er tankskibe. 26 skibe med ialt 137.000 br. t., 203.000 t. dw. — heraf 5 tankskibe med ialt 56.000 br. t. og 88.000 t. dw. — ventes afleveret i 1953, 14 skibe med ialt 95.000 br. t., 147.000 t. dw. — heraf 4 tankskibe med ialt 48.000 br. t. og 76.000 t. dw. — i 1954, og de resterende 10 — hvoraf de 3 er tankskibe — i 1955. Af de 443.000 br. t., der er i ordre for dansk regning i øjeblikket, tegner tankskibene sig for 204.000 br. t., altså op mod halvdel af den samlede tonnage, og den vækst i den danske tankskibsflåde, der har præget udviklingen i de sidste år, må således antages at ville fortsætte i de nærmest kommende år. Den øvrige del af nybygningerne på over 1000 br. t. omfatter hovedsagelig moderne hurtiggående cargoliners bestemt til linierederiernes oversøiske ruter, hvorimod trampskibene kun er meget svagt repræsenteret, idet næppe mere end 4—5 af nybygningerne kan henregnes til denne kategori.

Handelsflådens nuværende nybygningsprogram er det største i dansk skibsfarts historie og repræsenterer med de nuværende nybygningspriser en kapi-

talinvestering på op imod 1 milliard kroner. Nybygningsprogrammet vil derfor i de kommende år stille meget store krav til rederiernes finansielle ressourcer og vil kun kunne gennemføres, såfremt der bl. a. ikke stilles for store krav til erhvervets ydeevne fra det offentlige eller anden side.

FRAGTRATETALLET

Fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater for prompte lastning indenfor trampfarten, er beregnet til 164 for maj 1952. I april måned var tallet 187. Faldet i fragtraterne, der tog sin begyndelse i januar måned, andrager nu i alt 30 pct., og ratene ligger herefter i gennemsnit godt 8 pct. lavere end på samme tid sidste år.

Nedgangen i fragtratetallet i maj måned skyldes især fald i olie- og kornraterne, hvorimod de øvrige rater kun udviser mindre forskydninger.

S.S. »AALLOTAR«

Den 12 juni afholdtes den officielle prøvetur med Finska Ångfartygs AB's nye dampskib *Aallotar* (Havfruen), der er bygget ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til indsætning på rederiets rute mellem Stockholm og Helsingfors, en rute, der ikke mindst under Olympiaden vil blive meget stærkt trafikeret. Skibet har følgende hoveddimensioner: længde overalt 92,4 m, bredde 14,25 m, dybgående 4,975 m, og det er bygget til British Lloyds højeste klasse med isforstærkning til speciel finsk isklasse 1 A som følge af de store ispåvirkninger, vintersejlad på denne rute medfører. Ror, styremaskine og akselledning er af samme årsag forstærket udover det normale, ligesom rørsystemet ligger beskyttet inde i skibet. Skibet vil normalt kunne medføre 411 passagerer, der får kahytspads og salonplads, men i sommertrafikken vil passagerantallet kunne forøges til omkring 1000 personer ved at medtage et betragteligt antal dækspassagerer. Passagerapteringen er meget smuk og praktisk og betyder ikke mindst for turistklassen og for dækspassagererne et meget betydeligt fremskridt sammenlignet med selskabets tidligere skibe. Der findes et meget effektivt ventilationssystem til fornyelse af luften i kamre, gange, saloner m. m. Skibet er bygget efter de nye forskrifter fra Sikkerhedskonventionen 1948, og der er lagt megen vægt på brandsikringen. Således findes der i kamrene automatiske brandmeldere, der varsler til broen, hvis temperaturen stiger til over 70°. Skibet er endvidere bl. a. forsynet med højtaltende telefon mellem bro og maskinrum leveret af Telefon Fabrik Automatic A/S, København.

Hovedmaskinen er en ny type 4-cyl. dampmaskine, konstrueret og bygget af Helsingør Skibsværft. Det er interessant, at man, allerede inden den første maskine har været afprøvet, har modtaget ordre på ialt 5 anlæg af denne type til udlandet, deraf skal de to anlæg installeres om bord på de to søsterskibe til *Aallotar*, der er under bygning ved svenske værfter. Denne maskintype ventes at ville blive overcror-

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

— Det nyeste og mest effektive —

dentlig økonomisk ved anvendelse af en spildedamp-turbine, som er direkte koblet til en speciel damp-kompressor, udført på grundlag af de erfaringer, værftet har indhøstet ved sit research-gasturbine-anlæg. Når dampen har arbejdet i de to cylindre, forøges dampens tryk i denne kompressor, så den kommer til at arbejde i de to sidste cylindre med et betydeligt forøget tryk. Maskinen er iøvrigt af en meget robust konstruktion under hensyn til ispåvirkningerne. Anlægget kan yde ca. 3000 hk., og farten vil blive maksimalt 16 knob, i normal, daglig fart 15 knob. Dampen kommer fra oliefyrede vandrørskedler, type Helsingør-Babcock & Wilcox, fyret med en ny forbedret type oliebrændere.

M.T. »SKJELBRED«

Den 12. juni søsatte B. & W. sin nybygning nr. 705, et ca. 13.250 t. dw. tankmotorskip *Skjelbred*, der er under bygning til Skjelbreds Rederi A/S, Kristiansand, Norge. Skibet er bygget til Norsk Veritas klasse +1.A.1. efter Norsk Skipskontrolls regler. Det har følgende hoveddimensioner: længde mellem p.p. 465' 0", bredde 62' 10 $\frac{1}{4}$ ", sidehøjde til hoveddæk 34' 8", dybgående sommerlastelinie 27' 3 $\frac{1}{2}$ ", tankkapacitet 632.000 cbft. Farten skal være 14 knob. Skibet har bak, bro og poop, soft nose og krydserhæk. Det er delt i 8 tanksektioner, og har to hovedpumperum, et agtenfor nr. 2-tanken og et agtenfor nr. 4-tanken. To langskibs skodder deler sektionerne i 8 centertanke og 2 x 8 sidetanke. Svejsning har været anvendt i udstrakt grad. Klædning, dæk og skodder m. m. er svejste, medens spanter og dæksbjælker er nittede. Langskibs spanter er anvendt i centertankene og tværskibs spanter i sidetankene. Skibet er forsynet med 4 hovedpumper, hver med en kapacitet på 250 tons pr. time. Det er endvidere udstyret med fem 5-tons bombe, en 2 $\frac{1}{2}$ tons og en 1 $\frac{1}{2}$ tons bom. Ankerspil, lossespil og varpe spil er dampdrevne. Styremaskinen er hydraulisk af Hastie's fabrikat. De fire redningsbåde er af aluminium i overensstemmelse med Norsk Skipskontrolls krav. To af dem er maskindrevne. Skibet er selvsagt forsynet med de mest moderne navigationsmidler: radar, radio, radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

Hovedmaskinen består af en direkte omstyrbar, enkeltvirkende, 6-cyl., 2-takts B. & W. krydshoveddieselmotor med trykforstøvning, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1400 mm, 5750 ihk. svarende til ca. 4600 bhk. ved 110 o/m. Hjælpemaskineriet består af en 3-cyl., enkeltvirkende 4-takts trunkdieselmotor direkte koblet til en dynamo på 60 kW ved 110 volt og 540 o/m. Endvidere findes en dampdrevne 60 kW dynamo til 12,5 atms. kedeltryk.

J. LAURITZEN

I Rederiet J. Lauritzens beretning for året 1951 hedder det bl. a.: Rederiets driftsresultat for 1951 har ligget væsentlig over 1950. Rederiet sejler næsten udelukkende mellem fremmede havne, hvor vi må konkurrere med alle andre landes handelskibe og ofte med de pågældende landes egne skibe, som i mange tilfælde nyder direkte subventioner eller indirekte støttes ved, at købmændene er tvunget til at sende en vis del af deres varer med de pågældende landes egne skibe, nedsatte konsulatsafgifter og meget andet.

Rederiet indsejlede i 1951 ialt 106.664.000 kr. Af dette beløb blev 96 pct. indsejlet i fart udelukkende mellem fremmede havne, medens kun 4 pct. ved laster til eller fra Danmark. Ovennævnte bruttobeløb indsejlet fra udlandet repræsenterer en netto-valuta-indsejling på ca. 45.000.000 kr., idet der fra bruttobeløbet er trukket de beløb, som er anvendt i udlandet til skibenes drift såsom olie, havneudgifter m. m.

Det vil således ses, at det er et meget væsentlig nettobeløb, som skibsfarten hjemfører til landet, og selv om kapitalindsatsen (skibsværdierne) herfor naturligvis er stor, er antallet af de folk, nemlig de søfarende og rederiets personale, som indtjener disse meget store beløb, i forhold hertil lille, idet vi i hele rederiet er 909 mennesker, inkl. personalet i land.

Rederiets tonnage er i årets løb øget fra 96.500 t. dw. til 115.275 t. dw. Rederiet har i årets løb fået leveret følgende nybygninger: s.s. *Silja Dan*, ca. 4250 t. dw., 13 knob, skoleskibet *Lilla Dan* og tankskibet *Nerma Dan*, ca. 16.000 t. dw., 15 knob. Følgende ni skibe er nu under bygning eller i ordre til rederiet: m.s. *Greta Dan*, ca. 6100 t. dw., 15 knob, m.s. *Kista Dan*, ca. 1200 t. dw., 12 knob (begge disse skibe er som bekendt allerede afleveret og i fart), 2 tankskibe, ca. 16.300 t. dw., 14 $\frac{3}{4}$ knob, 3 Reefere, ca. 225.000 cbft., 17 $\frac{1}{2}$ knob, 1 *cargoliner*, ca. 6600 t. dw., 14 $\frac{1}{2}$ knob samt 1 isforstærket *Finlands-båd*, ca. 3600 t. dw., 13 knob. Dette nybygningsprogram kræver en kapitalinvestering på ca. 110 mill. kr.

DANSKE REDERES RETSVÆRN

Med formanden, skibsreder *Axel Kampen*, som dirigent afholdt Danske Rederes Retsværn generalforsamling d. 10. juni. Direktør, landsretssagfører *André Sørensen* aflagde beretning, hvoraf det fremgik, at medens der pr. 1/1 1952 var indmeldt 212 skibe med 779.898 brutto tons, var der pr. 10/6 1952 tilsluttet foreningen 220 skibe med 823.418 brutto tons.

I de sager, der er bragt til afslutning i 1951, har Danske Rederes Retsværn medvirket til incassation af et beløb på kr. 9.804.722,22, væsentlig i udenlandsk valuta. I de forløbne år siden Retsværnets stiftelse i 1925 er der ialt incasseret kr. 43.713.114,—.

De to afgående bestyrelsesmedlemmer, skibsrederne *A. Reimann* og *Alexis R. Andresen*, genvalgte.

SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM

Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede havne, der har sit hovedsæde i Oslo, har udsendt beretning og regnskaber for 1951. Skriftet indledes med et udførligt referat af fællesmødet i København for et år siden. Regnskabet balancerer med 233.454 kr., hvoraf 106.177 kr. stammer fra norske, 62.595 kr. fra svenske og 62.890 kr. fra danske kilder, resten fra renteindtægter. Den danske afdelings regnskaber balancerer med 96.457 kr., hvoraf 8000 kr. er et tilskud fra Handelsflådens Velfærdsråd, 62.049 kr. bidrag fra kommuner, rederier, banker, foreninger, institutioner og privatpersoner og resten rente- og legatindtægter. Prins Axel er formand for den danske afdeling, konsul Arth. H. Mathiesen, Oslo, for hovedbestyrelsen.

DANSK-POLSK HANDELSAFTALE

Der er nu omsider blevet undertegnet en overenskomst mellem Danmark og Polen vedrørende den gensidige vareudveksling i tidsrummet fra 1. december 1951 til 30. november 1952.

Den til aftalen knyttede polske eksportliste har en samlet værdi af ca. 117 mill. kr. og indeholder bl. a. kontingenter for 850.000 tons kul og koksgrus til en værdi af ca. 89,6 mill. kr., bunkerul, havneudgifter i polske havne, flydende gas, kemiske og farmaceutiske produkter, tekstilvarer, glas og glasvarer, maskiner, værktøj etc.

Den danske eksportliste til en samlet værdi af ca. 82 mill. kr. omfatter bl. a. kontingenter for frø, fisk, farmaceutiske produkter, penicillin, skibsudstyr, skibsreparationer, fragter samt en række transitvarer. En del af betalingerne for kullene vil blive af-

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på de ledende markeder er stadig ugunstig for rederne. I transatlantisk fart er der igen sluttet en lang række både for kul fra Hampton Roads til Europa, men raten er siden vor sidste beretning faldet fra omkring 52/6d. å 53/- til 36/6d. basis Antwerpen eller Rotterdam. »Daily Freight Register« har i sandhed ret, når det i en kommentar til rateudviklingen på det amerikanske kulmarked til Europa siger »Further stocks were forthcoming from the American coal trade«. Af anden forretning fra Northern Range kan nævnes koks fra Baltimore til Alexandria til 112/6d. og kul fra Hampton Roads til Japan til \$12.50. Raterne for props fra Canada til UK. lå mellem 245/- for en 1400 favne båd for august lastning og 265/- pr. favn for både på 5/700 favne for juli/aug. afskibning. Korn fra St. Lawrence til UK. sluttedes til 10/- pr. qr., St. Lawrence Sverige betales med 65/- for sept. lastning, og en 8000 tonner sluttedes for byg fra St. Lawrence til Danmark til 57/6d., hvilket var ca. 20/- lavere end sidste afslutning for cirka en måned siden. Hvede eller mel i sække fra St. Lawrence til Haifa betales med \$10.25, tungt korn St. Lawrence Antwerpen sluttedes til 46/- og på dollarbasis betales \$7.35. Korn fra Churchill til UK. sluttede i ugens begyndelse to både til 14/- pr. qr., men senere afslutninger blev gjort til 13/9d. å 13/6d.

Fra Vestindien er efterspørgselen stadig begrænset. Sukker Cuba/Antwerpen sluttedes til \$12.75, to både sluttedes Cuba/Casablanca til \$13, og en lille båd på 2100 ts. fik \$13.50 for lignende forretning. 4300 tonner San Domingo/UK. sluttedes til 70/-.

Korn fra Golfen til Vestitalien sluttedes til \$9.50, Golfen/Antwerpen-Hamburg Range betales med \$8/\$8.25, og for 9000 tons ris fra Golfen til Indonesien betales \$19.

Forholdene på River Plate markedet viser intet tegn til bedre efterspørgsel. Nogle få parceller sluttedes fra Buenos Aires til 50/- resp. fra n.a. San Lorenzo til 54/- basis 65 cbft. til Antwerpen/Hamburg Range. Malm fra Brasilien til Baltimore betales med \$4.90, og for lignende last til Rotterdam betales 50/-.

Efterspørgselen fra vestkysten af Sydamerika indskrænker sig stadig til salpeterbefragternes timecharterorder. Fra nordpacific var efterspørgselen mindre, og raterne viste yderligere nedgang. Korn til Indien sluttedes først til 97/6d. basis østkysten med 7/6d. extra for losning vestkysten af Indien, men en senere slutning blev gjort til 5/- mindre. Malm fra Californien til Japan betales med \$8.25 fio., byg til Korea sluttedes til \$9.75, og hvede fra Vancouver til Rotterdam blev gjort til 72/6d., og en senere afslutning rapporteredes til \$9.50.

Fra Nordkina sluttedes to både for blandet kornlast, den første til 90/- basis Antwerpen/Hamburg

Range og den sidste til 85/-, iøvrigt med de sædvanlige losseoptioner, bl. a. Danmark til 7/6d. over basisraten. Fra Indien sluttedes yderligere tonnage for kul, til Hongkong betales således 67/6d. og til Madras 40/6d. Ccrap fra Calcutta til UK. betalte £30.000 lumpsum fio. for 5500 tonner, og 5300 ts. scrap Calcutta/Genua sluttedes til £26.000 lumpsum fio. Malm fra Bombay til Northern Range sluttedes til \$9.85.

De australske kornafskibere viser stadig kun ringe interesse for tonnage, og hele ugens resultat er kun to afslutninger for mel i sække til Colombo til 65/-.

Fra Sydafrika er der stadig intet at gøre med kul. Sukker fra Mauritius til Colombo sluttedes til 47/6d., og to både accepterede løst sukker fra Mauritius til UK. til 60/- fio.

Middelhavsmarkedet er mere end tilstrækkeligt forsynet med tonnage, og ratetendensen er stadig svag. Af ugens slutninger kan nævnes: Vassiliko Bay til Rotterdam, 4000 ts. pyrites til 32/6d., Bona/Rotterdam eller Ymuiden, 8000 ts. jernmalm til 26/6d., Bona/UK., 4700 ts. jernmalm til 30/-, Huelva/Rotterdam, 1500 ts. pyrites til 33/9d.

På vore hjemlige markeder er efterspørgselen efter tonnage til transport af kul og koks noget bedre, og raterne har derfor rettet sig noget. Kul fra østkysten UK. til god dansk havn betales således med godt 18/- for større skibe og 20/- for både omkring 9/1100 tons. Fra Polen er der adskillige laster i markedet til Sverige. Raten til Stockholm ligger omkring sv. kr. 13 å 14 afhængig af størrelse. Til nordsvenske havne kan fås et par kroner mere. For kul fra Polen til Danmark har de 2 rederiforeninger for småskibe foretaget en regulering, således at minimalraten til København nu er kr. 18.50, iøvrigt vil disse rater være kendt fra de udsendte circulerer.

For trælast fra Østersøen er tendensen lidt bedre. 800 favne båd sluttedes for props fra Sverige nordligst Oscarshamn til ECUK. til 110/- pr. favn, option lastning nordligst Stockholm til 5/- mere, 800 favne props fra Fredrikshamn til ECUK. betales med 147/6d., 850 favne props fra Leningrad til ECUK. sluttedes til 145/-, fra Wasa til ECUK. sluttedes 650 favne båd til 150/-. Props fra Archangel til ECUK. sluttedes til 215/-, option losning WCUK. til 220/-.

På tankmarkedet har udviklingen favoriseret rederne. For dirty tonnage i amerikansk kystfart ligger raterne fra USMC. plus 15 pct. En 15.000 tonner, dirty, sluttedes Persian Gulf/Japan til USMC. plus 35 pct., 9500 ts. gasolie meldes sluttet USNH. til Avonmouth til MOT. plus 110 pct., og en 15.000 tonner, clean, sluttedes fra Golfen til Japan til USMC. plus 52½ pct.

viklet i fremmed valuta og gennem et på betalingskontoen i løbet af sidste aftaleperiode opstået dansk tilgodehavende.

Samtidig med vareudvekslingsoverenskomsten er der undertegnet en aftale om regulering af betalingerne mellem de to lande.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

S.s. »Inger Skou«

S.s. *Inger Skou* tilhørende Dampskibsselskabet af 1937 A/S, skibsreder Ove Skou, grundstodte d. 3. juni udfor Belize i Britisk Honduras, mens det var på rejse fra New Orleans til Belize og andre mellemamerikanske havne. Mulighederne for bjergning var til at begynde med gode, men senere blæste det stærkt op, og man må nu regne med, at skibets bund er blevet revet op under hugningen i klippegrunden. Alle fire lastrum er vandfyldte, og der er nu næppe noget håb om at kunne redde skibet. Besæt-

ningen er i god behold. S.s. *Inger Skou* er på 3250 t. d.w. og bygget i Hamburg i 1943, men først færdigbygget ved Helsingør Skibsværft i 1948.

»Syngende skruer«

Problemet med de »syngende skruer« har været ret aktuelt herhjemme i den sidste tid, hvor både D.S.B.'s nye færge *Broen* og Grønlandske Handels hvalfanger *Sonja Kaligtok* har været udsat for, at skruerne »sang« så højt, at opholdet om bord var meget generet deraf, ligesom hvalfangeren ville blive hemmet meget i sit fangerarbejde, da hvalerne bestemt ikke ville synes om denne »skruesang« men forsvinde omgående fra feltet. Genen vil imidlertid ofte kunne fjernes ved en afslibning af skruetipperne, en udvej, japanske skibsbyggere bl. a. ofte anvender.

Fra svenske værfter

Afleveringer. D. 28. maj afleverede Lindholmen, Göteborg, et 16.000 t. d.w. tankmotorskip, *Espiritu Santo*, til

Conselho Nacional de Petroleo, Rio de Janeiro. Hovedmaskineriet består af en 2-takts, enkeltvirkende Gøtaverken dieselmotor, 7350 e.h.k. Farten er 14,75 knob.

D. 30. maj afleverede Kockums Mek. Verkstad, Malmö, et 16.075 t. d.w. motortankskib, *Soya-Margareta*, til Rederi AB Soya, Stockholm. Hovedmaskineriet består af en 6-cyl. 2-takts, dobbeltvirkende Kockum MAN dieselmotor, 6000 e.h.k. Farten er 14 $\frac{1}{2}$ knob.

Søsætning. D. 20. maj søsattes ved Eriksberg, Göteborg, et tankmotorskib *Markland* under bygning til Rederiaktiebolaget Motortank, Göteborg. Tankkapacitet 860.000 cbft. Hovedmaskinen skal bestå af en 9-cyl. 2-takts B. & W. dieselmotor 10.000 i.h.k. Farten skal være 15 $\frac{1}{2}$ knob.

PERSONALIA

60 år

Den 28. juni fylder tidligere fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, kaptajn A. Andersen, 60 år. Kaptajnen er bosiddende i Frederikshavn.

40 års jubilæum

Frk. *Valborg Jensen* har den 1. juli været ansat i The Baltic and International Maritime Conference i 40 år.

Hendes gode sprogkundskaber og den udprægede nøjagtighedssans, hvormed hun altid har varetaget det arbejde, der blev hende betroet, har været Conferencen til megen nytte. Foruden at deltage i Conferencens omfattende korrespondance har frk. Jensen gennem årene forestået tilrettelæggelsen og udarbejdelsen af Conferencens »Holiday Calendar«, en kalender af internationalt ry i shipping kredse.

Frk. Jensen vil utvivlsomt på sin sjældne jubilæumsdag modtage mange beviser på, at man værdsætter hendes forjensfulde arbejde.

VALUTAKURSER pr. 17. juni 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04 $\frac{1}{4}$, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 50.00 (ikke varebeta-linger), Bukarest 62.50, Cairo 19.93, Capetown 19.45, Frankfurt a/Main 164.70, Helsingfors 3.01 $\frac{1}{2}$, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Jakarta 62.00, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo —, Montreal 7.07, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98 $\frac{1}{2}$, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv —, Tokio 1.95, Warszawa 174.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 17. juni 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. St. John Nf. 26.6. — *Hans Mærsk* forv. ank. Newfoundland 24.6. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Bilbao 16.6. — *Betty Mærsk* forv. ank. Newfoundland 17.6. — *Lica Mærsk* forv. ank. Ridham 18.6. — *Marit Mærsk* forv. ank. Lourenco Marques 29.6. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 24.6. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 23.6. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Sydney 26.6. — *Else Mærsk* afg. Hongkong 15.6 til Kobe. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Kuwait 16.6. — *Agnete Mærsk* ank. Bangkok 15.6. — *Mathilde Mærsk* afg. Balikpapan 14.6. — *Emilie Mærsk* forv. afg. London 17.6. — *Herta Mærsk* afg. Bangkok 8.6. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Le Havre 17.6. — *Vibeke Mærsk* ank. Nagoya 14.6. — *Arnold Mærsk* forv. pass. Panama 14.6. til Los Angeles. — *Cornelius Mærsk* afg. Hinigaran 14.6. til Singapore. — *Oluf Mærsk* pass. Gibraltar 13.6. til New York. — *Leise Mærsk* ank. Sagoy 15.6. — *Sally Mærsk* afg. Panama 12.6. til New York. — *Chastine Mærsk* forv. afg. Cochin 15.6. — *Gertrude Mærsk* afg. Port Hueneme 2.6. til Yokohama. — *Lexa Mærsk* afg. Kobe 1.6. til Vancouver. — *Hulda Mærsk* afg. San Francisco 4.6. — *Laura Mærsk* afg. Kobe 14.6. til San Francisco. — *Grete Mærsk* afg. Bangkok 13.6. til Iloilo. — *Trein Mærsk* pass. Panama 12.6. til San Francisco. — *Anna Mærsk* afg. Kbhvn. 14.6. — *Peter Mærsk* afg. Newport News 13.6. til Panama. — *Olga Mærsk* afg. Keelung 16.6. til Hongkong. — *Nicoline Mærsk* ank. Boston 6.6. — *Jeppesen Mærsk* ank. Kawasaki 14.6. — *Kate Mærsk* afg. Curacao 8.6. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 10.6. — *Aase Mærsk* forv. ank. Curacao 15.6. — *Rosa Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 8.6. — *Nelly Mærsk* afg. Stanlow 15.6. — *Emma Mærsk* afg. Curacao 7.6. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 13.6. — *Brigit Mærsk* afg. Curacao 11.6. — *Inge Mærsk* forv. afg. Palermo 18.6. — *Caroline Mærsk* afg. Palermo 9.6. — *Katrine Mærsk* afg. Shellhaven 10.6. — *Henning Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 15.6. — *Eleonora Mærsk* afg. Swansea 11.6. — *Marie Mærsk* afg. Heysham 8.8. — *Valkyrien Mærsk* afg. Palermo 10.6. — *Jane Mærsk* ank.

Mena al Ahmadi 15.6. — *Mette Mærsk* afg. Balikpapan 15.6. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Finnart 19.6. — *Ebba Mærsk* afg. Antwerpen 3.6. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.6. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.6.

Basse & Co.

Krusaa forv. ank. Beirut 20.6. — *Egaa* afg. Lewisport 12.6. til Richibuco. — *Susaa* ank. Helsingør 5.6. — *Else Basse* forv. afg. Iviza 18.6. — *Paris* forv. afg. Pugwash 18.6. til Zongouldak. — *London* forv. afg. Hamburg 18.6. til Santos.

Dania

Cyril afg. Nynäshamn 17.6. til Svalbard. — *Danfjord* afg. Rotterdam 17.6. til Hamburg. — *Danholm* pos. 15.6. 25.16 n., 48.12 w. p. v. t. Birkenhead. — *Tovelil* pos. 15.6. 42.00 n., 20.40 w. p. v. t. St. Antonio.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 6.6. — *Brattingsborg* afg. Funchal 7.6. til Antillerne. — *Christiansborg* afg. Göteborg 14.6. til Persiske Bugt — *Ellensborg* ank. Rouen 13.6., derfra til Hull. — *Flynderborg* ank. Buenaventura 15.6. — *Frederiksborg* afg. Safi 14.6. til U.K. — *Lilleborg* ank. Mazagan 15.6., derfra til Casablanca. — *Nordborg* ank. Trapani 15.6., derfra til Vest Norge. — *Skodsborg* ank. Grimsby 14.6., derfra til Sevilla. — *Spigerborg* pass. Ushant 15.6. til Barbados. — *Taarnborg* afg. Casablanca 16.6. til W.C.U.K. — *Uranienborg* ank. Lagos 14.6. — *Ørneborg* ank. Toppila 16.6., derfra til Calais.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Maladi 14.6. — *Bornholm* forv. ank. Aulwerpen 19.6. — *Bretagne* afg. Dakar 10.6. til Israel. — *Grønland* afg. Suez 18.6. til Ras Tanura. — *Halland* afg. Pointe Noire 14.6. til Loanda. — *Irland* forv. ank. Sydney 22.6. — *Normandiet* afg. Port Arthur 16.6. til Aardalstangen. — *Shetland* afg. Mena al Ahmadi 11.6. til Gibraltar f. o. — *Skotland* ank. Nyborg 17.6. — *Slesvig* forv. afg. Ipswich 27.6. til Rotterdam.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Caripito 2.7., derefter Nyborg, Kbhvn. — *Esso København* forv. ank. Caripito 20.6., derefter Aruba, Nyborg, Aalborg. — *Esso Nyborg* dok, Kbhvn. — *Dania* i Aalborg, derefter Port Jerome.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Aarhus 20.6. — *Concordia* forv. afg. Luleå 19.6. til Holland. — *Dania* forv. afg. Dordrecht 20.6. til Hull. — *Hafnia* forv. ank. Aarhus 19.6., dok. — *Scandia* forv. afg. Stettin 21.6. til Trelleborg.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup forv. ank. Kbhvn. 18.6., derefter Polen. — *Th. Adler Svanholm* forv. ank. Gamle Karleby 18.6. — *Wm. Th. Malling* afg. Malmö 17.6. til Gdynia, Gotland, Finland.

D.F.D.S.

Argentina afg. Kbhvn. forv. 19.6. til Luleå/Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 27.6. til U.S.A. — *Arizona* afg. Kbhvn. 11.6. via Las Palmas til Santos/Buenos Aires. — *Arkansas* afg. Philadelphia 16.6. til Newport News, derfra til Kbhvn./Aalborg. — *Bastholm* ank. Dunkerque 15.6., derfra forv. 17.6. til Middelhavet. — *Birkholm* ank. Mersin 15.6., derfra ca. 19./20.6. til Istanbul. — *Bolivia* afg. New York 13.6. til Oslo/Kbhvn./Aalborg. — *Brasilien* ank. Lattakia 16.6., derfra ca. 17.6. til Istanbul. — *Brynhild* afg. Huelva 13.6. til Rieme Ghent. — *Bygholm* ank. Alexandria 17.6., derfra ca. 17.6. til Palma Mallorca, Tarragona o. v. — *California* ank. Buenos Aires 2.6., afg. ca. 24.6. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Colombia* ank. Las Palmas forv. 21.6., derefter Madeira, Antwerpen, Hull/Kbhvn. — *Diana* ank. Kbhvn. 15.6., herfra 19.6. til Odense, Aarhus, Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Sukkertoppen forv. 17.6. til Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* afg. Leixoes 13.6. til Antwerpen, Bremen, Kbhvn., Aalborg. — *Florida* ank. Kbhvn. 13.6., afg. forv. 17.6. til Aalborg. — *Frederikshavn* ventes til Kbhvn. 18.6. — *Halldan* ank. Kbhvn. 16.6., herfra 20.6. til Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Huelva 7.6., afg. ca. 17.6. til Antwerpen. — *Hebe* ank. Kbhvn. 15.6., herfra 19.6. til Odense, Aarhus, forv. Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Hindsholm* afg. Manchester 11.6. til Kbhvn., Næstved, Aarhus, Aalborg. — *Hjortholm* ank. Mersin 16.6., derfra forv. 17.6. til Izmir, Istanbul. — *Ivar* afg. Huelva 12.6. til Harburg. — *Katholm* ank. Odense 16.6., afg. ca. 17.6. til Vejle. — *Klintholm* afg. Kbhvn. 14. Juni til Antwerpen, Danmark. — *Knudshoved* ank. Kbhvn. 15.6., afg. ca. 18.6. til Dunkirk, Havre, Bordeaux o. v. — *Knud* afg. Lisbon 9.6. til Hamburg, Bremen, Bristolkanalen. — *Louisiana* afg. Las Palmas 5.6. til Santos/Buenos Aires. — *Maine* ank. Kbhvn. 15.6., herfra 17.6. til Aalborg, Antwerpen, Algier, Malta, Levanten. — *Margrethe* afg. London forv. 20.6. til Kbhvn. — *Melos* afg. Aarhus ca. 19.6. til Kbhvn., Antwerpen, Middelhavet. — *Nevada* ank. Rotterdam 17.6., derfra ca. 4./5.7. til Hampton Roads. — *Oregon* afg. Las Palmas 9.6. til Bahia/Buenos Aires. — *Paraguay* ank. Kbhvn. 10.6., afg. forv. 17.6. til U.S.A.

— *Rhodos* ventes til Kbhvn. ca. 23.6., derefter Heroen. — *Rota* ank. Newcastle 17.6., derfra forv. 19.6. til Middlesbrough, Kbhvn. — *Saga* ank. Antwerpen 16.6., afg. ca. 18.6. til Hamburg, Kbhvn. — *Samos* ank. Algier 17.6., derfra ca. 17.6. til Tunis, Palermo, Messina o. v. — *Skjold* i Kbhvn.-Vestnorge ruten afg. Heroen ca. 17.6. til Kbhvn., Køge, Gdansk, Kbhvn., Vestnorge. — *Texas* afg. Malta 16.8. til Piræus, Istanbul, Izmir o. v. — *Thyra* forv. ank. Leith 18.6., derfra til Kbhvn. — *Tomsk* afg. Hamburg 16.6. til Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. — *Tula* ank. Aalborg 16.6., afg. ca. 17.6. til Kbhvn., Hamburg, Antwerpen, Danmark. — *Tunis* ank. Kbhvn. 15.6., herfra 18.6. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Uffe* afg. Swansea 16.6. til Liverpool, Kbhvn., Odense. — *Uruguay* ank. New Orleans 16.6., derfra til New York/Halifax/Oslo/Kbhvn. — *Venezuela* afg. Malmø 12.6. til Hampton Roads.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak pos. 17.6. 61.16 n., 50.27 v. p. v. t. Sukkertoppen. — *Disko* forv. afg. Kbhvn. 24./25.6. til Godthåb o. v. — *Kasketol* Julianehåb. — *Sverdfisken* forv. ank. Kbhvn. 19.6. — *Tikerak* i Godthåb. — *Julius Thomsen* afg. Frederikshåb 17.6. til Godthåb. — *Martin S.* pos. 17.6. 61.00 n., 19.10 v. p. v. t. Sukkertoppen o. v. — *Sigrid S.* afg. Kbhvn. 19.6. til Sukkertoppen o. v. — *Bjørn Clausen* ank. Ivigtut 16.6.

Helmdal

Axel Carl afg. Tarafa 12.6. — *Hans P. Carl* afg. Melbourne 14.6. — *Poul Carl* afg. Coffs Harbour 13.6.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Bremen 15.6. til Lissabon. — *Jens Toft* afg. Glasgow 14.6. til Istanbul. — *Karen Toft* afg. Huelva 14.6. til Bremen.

Kongssund

Kongshavn ank. Chittagong 14.6.

J. Lauritzen

African Reefer forv. afg. Montevideo 17.6. — *Argentinean Reefer* ank. Vestindiske Øer 16.6. — *Bella Dan* ventes til New York 21.6., derefter Chile. — *Egyptian Reefer* ank. Santos 11.6. — *Gerda Dan* ventes til Panama-kanalen 18.6. — *Greta Dan* forv. afg. Aalborg 17.6. til Baltimore. — *Indian Reefer* ank. Jamaica 18.6. — *Jelva Dan* afg. Kbhvn. 16.6. til Toppila. — *Jutta Dan* pass. De Kanariske Øer 13.6. p. v. t. Åbo. — *Kamma Dan* ventes til Tampa 18.6., nordg. — *Katja Dan* ventes afg. Pasajes 19.6. til Oporto. — *Kista Dan* ank. Julianehåb 13.6., derefter Ivigtut/Kbhvn. — *Laila Dan* afg. Mostaganem 15.6. til Åbo. — *Laura Dan* ank. Reykjavik 14.6., derefter Aalborg. — *Leena Dan* ventes afg. Callao 18.6., sydg. — *Lilian Dan* ventes afg. Toppila 18.6. til Calais. — *Linda Dan* afg. Kbhvn. 16.6. til Helsingfors. — *Lotta Dan* pass. Gibraltar 15.6. p. v. t. Beyrouth. — *Maria Dan* afg. Lisbon 16.6. til Herrenwyk, derefter Svendborg. — *Marna Dan* ventes til Valparaiso 19.6., sydg. — *Nerma Dan* ventes pass. Malta 21.6. — *Ninna Dan* afg. Kbhvn. 15.6. til Kemi. — *Paula Dan* ventes til Callao 20.6., nordg. — *Randa Dan* rep. i Aalborg. — *Selma Dan* afg. Kolka 16.6. til St. Louis du Rhone. — *Silja Dan* ventes til Ceuta 19.6., derefter Trapani. — *Stina Dan* forv. ank. Quebec 17.6. — *Tessa Dan* ventes til Tocopilla 21.6., sydg. — *Ulla Dan* ventes afg. Themsens 20.8. til Kotka. — *Vilma Dan* ventes afg. New Orleans 18.6. til Chile.

Mototramp

Stensby klasseeftersyn i Antwerpen. — *Tureby* afg. Fremantle 15.6. til Christmas Island. — *Vedby* ank. Vancouver 11.6., derefter London.

Myren

Asbjørn forv. ank. Mombasa 18.6., derefter Tanga, Port Louis. — *Astrid* forv. afg. Huelva 19.6. til Dunkirk. — *Birte* Frederikshavn, dok. — *Chr. Sass* forv. afg. Norfolk 18.6. til Hamburg. — *Clara* forv. ank. Huelva 17.6., derefter Antwerpen.

Norden

Norden afg. Tacoma 6.6. til Sydafrika via Panama, Port of Spain. — *Nordfarer* forv. ank. Hamburg 23.6. — *Nordhval* afg. Los Angeles 11.6. til Panama. — *Nordkap* ank. Hull 17.6. — *Nordkyn* afg. Japan 6.6. til Vancouver. — *Nordpol* ank. Sialon 15.6. — *Nordvest* ank. Genua 17.6., derefter Port Said, Aden.

Orient

Astoria afg. Norfolk 9.6. til Hamburg. — *Westralia* ank. Houston 14.6., derefter Antwerpen.

When only the best will do

BENSON and HEDGES
OLD BOND STREET · LONDON
DERES SKIBSHANDLER HAR DEN

Progress

Valborg Nielsen ank. Havana 14.6. — *Elisabeth Nielsen* afg. 11.6. fra New York til Bahama øerne. — *Else Nielsen* pass. Cape Race 16.6. — *Lily Nielsen* ank. Ivigtut 16.6. — *Henry Tegner* ventes ank. Baltimore 19.6. — *Ellen Nielsen* afg. Godhavn 14.6. — *Hugo Nielsen* pass. Halifax 14.6. — *Margrete* afg. Vestnorge 17.6. — *Karen* pass. Kiel Kanal 17.6. — *Marx* ank. London 14.6. — *Sophie* ank. Cherbourg 17.6. — *Thyra* ank. Antwerpen 16.6. — *Fylla* ank. Antwerpen 16.6.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lann afg. Rieme 10.6. til Hampton Roads. — *Lena Schmith* ank. Svendborg 13.6., dok.

Torm

Estrid Torm afg. Itajahy 15.6. — *Herdis Torm* afg. Tocopilla 3.6. — *Olga Torm* ank. New Orleans 15.6. — *Gerd Torm* afg. Genoa 13.6. — *Tekla Torm* ank. Montevideo 14.6. — *Agnete Torm* afg. Hamburg 5.6. — *Kirsten Torm* ank. Rio de Janeiro 14.6. — *Gertrud Torm* ank. Genoa 14.6. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* afg. Philadelphia 13.6. — *Thyra Torm* afg. Eydehavn 17.6. — *Gyda Torm* afg. Miramichi 11.6. — *Anne Torm* afg. Gefle 17.6. — *Hilde Torm* ank. Kbhvn. 16.6. — *Gudrun Torm* ank. Hamina 10.6. — *Alice Torm* afg. Riga 13.6. — *Gunhild Torm* ank. Rouen 14.6.

Vendila

E. M. Dalgas ventes ank. Dakar 19.6. — *Otto Petersen* ventes ank. Alexandria 24.6. — *P. N. Damm* rep. i Nakskov.

Ø.K.

Annam pass. Dover 16.6. til Rotterdam, Bremen. — *Asia* afg. Colombo 15.6. til Bombay, Karachi. — *Bintang* ank. Osaka 15.6., derefter Moji, Hongkong. — *Erria* afg. Cristobal 7.6. til Rotterdam. — *Falstria* ank. New York 15.6., derefter Kbhvn., Aalborg. — *Fionia* ank. Nakskov 12.6., derefter Kbhvn., Aalborg. — *India* afg. Antwerpen 16.6. til Oslo, Göteborg. — *Java* ank. Penang 17.6., derefter Port Swettenham, Singapore. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 8.8. — *Kambodia* pass. Ushant 14.6. til Marseille, Genoa. — *Kina* afg. Aden 11.6. til Colombo, Penang. — *Korea* afg. Saigon 16.6. til Hongkong, Moji. — *Lalandia* ank. Madras 14.6., derefter Colombo, Bombay. — *Magdala* ank. Bangkok 13.6. — *Malacca* ank. Antwerpen 17.6., derefter Curacao, Panama Canal. — *Malaya* ank. Sydney 6.6. — *Manchuria* afg. Vancouver 16.6., derefter Seattle, Tacoma. — *Meonia* pass. Guardafui 16.6. til Aden og Port Said. — *Mombasa* ank. Bangkok 14.6. — *Mongolia* ank. Kbhvn. 10.6., derefter Kolka, Kbhvn. — *Morelia* ank. Nakskov 12.6., derefter Kbhvn., Hamburg. — *Nicobar* afg. Vancouver 5.6. til Muroran, Yokohama. — *Panama* afg. Madras 15.6. til Aden, Port Said. — *Patagonia* pass. Finisterre 15.6. til Antwerpen, Rotterdam. — *Selandia* ank. Antwerpen 14.6., derefter Hamburg, Rotterdam. — *Serampore* ank. Legaspi 15.6., derefter Josepanganiban, Hongdagua. — *Siam* pass. Freetown 11.6. til Gibraltar f. o. — *Tranquebar* afg. Hongkong 14.6. til Manila, Cebu.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
Kongens Nytorv 6 . København K.

NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/s** SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION
TØRDOK 380 FOD
FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE
Telegramadr.: YARD BYGGEDEKKE OP TIL 450 FOD. Rigstelefon: 909

Telegram adr.: Flydedokken Telefon 269 (2 Lin.)
Rigstelefon 21
A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT
Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
Kalvebod Brygge 4
København
Telegr.-adr. »Marlusone Telefon Central 12057

*Danmarks
første
PILSNER..*



TUBORG Pilsner

BASSE & CO.
D/8 HETLAND A/8 - D/8 PACIFIC A/8
A. H. BASSE REDERI A/8
REDERIET BIEN A/8
AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

ALF JARL THURØE *Alt til elektrisk*
ST. KONGENSGADE 40 SKIBSINSTALLATION
KØBENHAVN
Telefon Central 4390
Telegr.-Adr.: ALFJARL
RADIO
VÆRKTØJ

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedores-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN»
GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
 Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
 Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
 Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

GASOLIE DIESELOLIE

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 · KØBENHAVN K. · C 5021

JAN M. LYNGBY ^{A/S}

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 18 770-15770
 TELEGR. • JANBY •

KJØBENHAVN K.
 TOLDBODGADE 18

IMO-PUMPER
&
-MOTORER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEKORER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001



NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København

OR

Telegr.-adr. »Marinus»

Telefon Central 12057

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til SARTORI - KIEL

Telefoner:

Kiel 5445-48

Holtenu 36002/3

Br-Koog 396-7

for

SARTORI & BERGER - KIEL

KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG

Skibsmæglere og Redere — Havariagenter — Bunkerkul og Olie

Fjernskriver:

Kiel-Holt. 029832

Br-Koog 021298

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 25

FREDAG DEN 27. JUNI 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Dansk Dampskibsrederiforening afholdt ordentlig generalforsamling d. 18. juni. I sin beretning udtalte formanden, dir. *Hakon Christiansen*, bl. a. følgende: Den opgang i fragterne, der gjorde sig gældende i første halvdel af 1951, viste sig hurtigt at være af midlertidig karakter, fremkaldt som den i hovedsagen var af et ekstraordinært tonnagebehov som følge af den spændte verdenspolitiske situation samt af Vesteuropas store kulimport fra U.S.A. Allerede i de sidste måneder af 1951 var fragtmarkedet præget af usikkerhed, og raterne viste en nedadgående tendens. Denne nedgang har i den forløbne del af 1952 taget til i styrke og har næsten fuldstændigt elimineret opgangen i begyndelsen af 1951. Til illustration heraf kan jeg bl. a. henvise til det britiske indeks for trampfragter, der i april 1952 er beregnet til 109,4, hvilket sammenlignet med maj 1951 betyder en nedgang på 94,4 points, og april-tallet er det laveste siden november 1950. Den væsentligste årsag til nedgangen i fragterne er forhold af verdenspolitisk og økonomisk karakter, der bevirker, at verdenshandelens volumen for tiden er i tilbagegang. Økonomiske vanskeligheder har i de sidste måneder tvunget lande som England, Frankrig, Australien m. fl. til at indføre drastiske begrænsninger af importen, forholdsregler der virker som en boomerang, idet de uvægerligt medfører modforanstaltninger i de lande, hvis eksport rammes. Den alvorligste hemske for den frie og sunde verdenshandels opblomstring og dermed for en forøget aktivitet indenfor skibsfarten, er vel nok det politiske spændingsforhold mellem øst og vest, som i høj grad virker begrænsende på de samhandelsmuligheder, der her normalt skulle foreligge. På givne foranledning har vi overfor de ansvarlige myndigheder fremhævet, at Danmark i kraft af sin beliggenhed og hele erhvervsmæssige struktur ikke kan afskære sig fra en naturlig samhandel med og skibsfart på østblokkens lande. Det er efter vor opfattelse så meget vigtigere at gøre sig dette forhold klart, som der fra U.S.A.s side stadig gør sig en beklagelig mangel på vilje gældende med hensyn til at ville modtage modydelser for de amerikanske varer, som er uundværlige for Vesteuropa. U.S.A. har i efterkrigstiden ved de forskellige hjælpeprogrammer ydet en i højeste grad påskønnelsesværdig indsats for at hjælpe Vesteuropa økonomisk på fode, men det kan ikke stærkt og ofte nok understreges, at en varig løsning på Vesteuropas dollarproblem kun kan finde sted, såfremt U.S.A. lemper sin protektionistiske importpolitik og er villig til at modtage den konkurrencedygtige vesteuropæiske eksport, hvad enten denne drejer sig om varer eller skibsfartsydelser. Som forholdene er nu, har man desværre det indtryk, at når det endelig på et eller andet område er lykkedes at trænge ind på det amerikanske marked, rejser der sig fra de amerikanske producenter omgående krav om forøget beskyttelse mod den europæiske konkurrence. Jeg kan i denne forbindelse nævne, at jeg under mit ophold i Canada for få dage siden læste et referat af en tale, som den canadiske finansminister nylig havde holdt i U.S.A., og hvori der blev givet udtryk for ganske tilsvarende synspunkter med hensyn til den amerikanske handelspolitik.

Den sidste tids nedgang på fragtmarkedet kommer ikke de danske rederier overraskende, og ved at anvende den væsentligste del af driftsresultatet for 1951 til henlæggelser m. m. med henblik på fornyelse af flåden, har rederierne søgt at ruste sig til at møde dårligere tider. I flere henseender rejser der sig nu en række problemer. Medens fragterne således er nedadgående, er der intet tegn til, at stigningen i skibsfartens driftsudgifter har kulmineret, endside at der vil finde en tilpasning sted til det lavere indtægtsniveau. Driftsudgifterne har i hele efterkrigstiden vist stigende tendens, men særlig kraftig har stigningen været i det sidste halvandet år. Det gælder udgifterne til bunkers, hvor oliepriserne er steget med ca. 45 pct. og kulpriserne med ca. 50 pct. Det gælder endvidere udgifterne til skibsbesætningerne; de i marts og april afsluttede nye overenskomster med mandskabsorganisationerne medførte en forhøjelse af lønniveauet med gennemsnitlig ca. 15 pct. Den for kort tid siden af rigsdagen vedtagne nye sømandslov vil også medføre øgede udgifter for rederierne. Udgifterne til værftsreparationer m. m. viser ligeledes en kraftig stigning. Størst har stigningen været forsåvidt angår de udgiftsbeløb, der må regnes med ved tonnagens fornyelse. Skibspriserne er nu oppe i et niveau som aldrig før, og den stadige stigning i værfternes materialepriser og arbejdslønninger i forbindelse med langfristede og usikre leveringsterminer medfører, at de rederier, der i denne tid afgiver ordre til værfterne på nybygninger, løber en betydelig økonomisk risiko. Men flådens fortsatte fornyelse og modernisering er en absolut nødvendighed for, at dansk skibsfart fremefter kan gøre sig gældende i konkurrencen på verdenshavene. Kun derved vil det være muligt for dansk skibsfart i nogen grad at kunne imødegå virkningen af den direkte statsstøtte, som mange andre landes handelsflåder modtager, eller at kunne klare sig overfor den konkurrence, som kan forventes fra Japans og Tysklands stærkt voksende handelsflåder. Det må ikke glemmes, at trods den store indsats, der af rederierne er ydet siden den 2. verdenskrigs afslutning for at genopbygge og modernisere handelsflåden, er stadig ca. 53 pct. af handelsflådens skibe og 30 pct. af dens tonnage over 20 år gammel.

Når jeg ved denne som ved tidligere lejligheder så stærkt fremhæver betydningen af handelsflådens fornyelsesbehov, skyldes det, at dette forhold er en af hovedårsagerne til, at vi fra rederiforeningens side skarpt måtte tage afstand fra regeringens forslag om en ny ekstraordinær skibsfartsafgift. Fra skibsfartens side har vi altid været rede til, når landet var i alvorlige vanskeligheder, at yde vort bidrag til en løsning. Det gjaldt under både den 1. og den 2. verdenskrig, da en betydelig del af flåden blev indsat til at hjemtransportere livsvigtige forsyninger til Danmark til rater, der lå væsentlig lavere end de, der kunne opnås på det frie verdensmarked. Det gjaldt også i 1951, da regeringen fremkom med en samlet plan til bekæmpelse af inflationen og til stabilisering af det indenlandske prisniveau. Uanset at denne plan kun delvis blev gennemført, og uanset at vi fra skibsfartens side kunne hævde, at vi kun i meget ringe grad udøvede indflydelse på det indenrigske prisniveau, erklærede vi os dog villige til at yde et bi-

drag på 15 mill. kr. til prisstabiliserende formål. Ingen vil imidlertid *med rette* kunne hævde, at landets forhold i dag kræver, at skibsfarten belastes med en ny ekstraordinær afgift til staten. Fra rederiforeningens side har vi betegnet den nye skibsfartsafgift som både uretfærdig og uklog, og denne vurdering står vi stadig fast ved. Uretfærdig er skibsfartsafgiften, fordi den er en særskat, der kun rammer et udsnit af et erhverv, der altid har sat en ære i at stå på egne ben, og som ikke lægger beslag på landets naturlige ressourcer. Uklog er skibsfartsafgiften, fordi man derved beskærer et valutaskabende erhvervs driftsmidler og derved også dets eksport- og investeringsmuligheder. Vi deler den mening, at det primære mål for dansk økonomisk politik i dag bør være at genskabe tilliden til kronens værdi, og at det med dette formål for øje vil være nødvendigt at søge eksporten fremmet bl. a. med henblik på skabelsen af en valutareserve. Fra skibsfartens side har vi ment at kunne yde disse eksportbestræbelser betydningfuld støtte ved et omfattende nybygningsprogram til trods for den store økonomiske risiko, et sådant program indebærer under de nuværende usikre forhold. Skibsfartsafgiften vil ikke kunne undgå at gribe forstyrrende ind i disse planer, og vil således komme til at virke i direkte modstrid med de mål, regeringen iøvrigt har sat for sin økonomiske politik. Samtidig med, at skibsfarten således må se sine eksport- og investeringsmuligheder beskåret, ser man, hvorledes der fra regeringens side til andre erhverv ydes direkte støtte til eksportfremmende formål i form af eksportkreditter o.s.v., ligesom et andet transporterhverv nemlig luftfarten støttes af staten med betydelige tilskud.

For skibsfartserhvervets udøvere er det vanskeligt at se logikken og retfærdigheden i en sådan politik, som vi bestemt må tage afstand fra.

Fremtiden for dansk skibsfart på verdenshavene tegner sig på mange områder vanskelig og usikker, og kun såfremt der af de ansvarlige myndigheder og i befolkningen vises forståelse for erhvervets særlige vilkår, kan dansk skibsfart gøre sig håb om at overvinde vanskelighederne.

Efter beretningen foretoges valg til bestyrelsen. Formanden og næstformanden, direktør Hakon Christiansen og direktør L. O. Normann, samt direktør A. Tonboe blev genvalgt.

M.s. »PRETORIA«

Onsdag den 18. juni søsattes fra A/s Nakskov Skibsværft nybygning nr. 129, et 10.000 t lastmotorskib til Det Østasiatiske Kompagni. Skibet fik navnet *Pretoria*.

Skibets hoveddimensioner er følgende: Længde mellem perp. 445'-0", bredde på spant 61'-0", højde til SHD 38'-3".

Skibet, der er bygget til Lloyd's højeste klasse, har 2 gennemgående dæk samt yderligere et mellemdæk i forskibet, er forsynet med bak og poop samt store dækshuse midtskibs. Lastrummenes kapacitet er ca. 600.000 cbft., heraf godt 8000 cbft. kølelast.

Maskineriet består af en 7-cyl. B & W enkeltvirken- de 2-takts dieselmotor, type 774-VFT-160, der udvikler 5500 BHK ved 115 O/M og giver skibet en fart af 15 knob fuldt lastet.

Skibet er søsterskib til værftets nybygning nr. 127, m.s. *Patagonia*.

NYT FRA D.F.D.S.

Fredag d. 20. juni indsattes m.s. *Aalborghus* i København/Oslo-ruten sammen med m.s. *Kronprins Olav*, der normalt besejler ruten 3 gange om ugen. Der bliver således i sommersæsonen 6 afgang om ugen i hver retning. Siden sommerfarten på Oslo i 1950 blev udvidet til 6 afgang om ugen, har trafikken

på Norge vist en stadig stigende kurve, og efterspørgslen efter pladser i m.s. *Kronprins Olav* og m.s. *Aalborghus* er allerede nu så stor, at alt tyder på, at trafikken mellem København og Oslo i år vil slå alle tidligere rekorder — ikke mindst på grund af m.s. *Kronprins Olavs* stadig stigende popularitet på ruten.

Ophævelsen af pastvangen vil naturligvis yderligere skærpe interessen for rejser mellem Danmark og Norge.

KONSULATERNE

Ved kongelig resolution af 9. juni 1952 er *Frithiof Gulltorm Erik Olsen* efter ansøgning blevet afskediget i nåde fra den af ham beklædte post som ulønnet dansk konsul i Surabaya.

DANSK ESSO A/S

På Det Danske Petroleums Aktieselskabs ordinære generalforsamling d. 24. ds. vedtoges det at ændre selskabets navn til *Dansk Esso A/S*. Navneskiftet er foretaget for at knytte det internationale Esso-navn direkte til selskabets og dermed drage konsekvensen af udviklingen i den sidste halve snes år, hvos Esso-navnet, siden det i 1939 blev indført for selskabets hovedprodukter, i stedse stigende grad også er blevet anvendt om selve selskabet af offentligheden.

BALTICA — 10 PCT.

Assurance-Compagniet Baltica, Aktieselskab, afholdt den 14. juni 1952 sin ordinære generalforsamling. Formanden, højesteressagfører *Frits Bülow*, aflagde beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år samt fremlagde regnskabet. Præmieindtægten i 1951 har været stigende, idet den direkte tegnede danske forretning udviser en præmiefremsgang på kr. 3.741.144,20, medens stigningen i præmieindtægten for den indirekte forretning andrager kr. 7.673.538,35. Bruttopræmieindtægten i samtlige brancher andrager kr. 89.787.400,23, og præmieindtægten for egen regning beløber sig til kr. 42.972.662 i skadesforsikringsbrancherne og kr. 7.673.392,76 i livsforsikringsafdelingerne. Betalte skader for egen regning i skadesforsikringsbrancherne beløber sig til kr. 19.885.046,34, medens de tilsvarende forsikringsudgifter i livsforsikringsafdelingerne andrager kr. 2.665.621,17. Ved årets udgang androg selskabets samlede livsforsikringsbestand kr. 307.526.987,00, heraf som direkte forsikringer kr. 249.545.283,00.

Om end den direkte danske forretning for visse branchers vedkommende er skadesramt i unormal grad, har denne dog i sin helhed vist tilfredsstillende resultater. Selskabets betydelige internationale reassurancevirksomhed, hvor en større udligning gør sig gældende, har også trods tidens vanskelige økonomiske forhold givet et godt resultat. Baltica's amerikanske virksomhed, der drives af det amerikanske forsikringsselskab »The Constitution Insurance Corporation«, hvoraf Baltica er enejer, har ligeledes haft et tilfredsstillende forløb.

Driftsregnskabet udviser et overskud på kr. 2.140.201,11. Det særlige driftsregnskab for direkte livsforsikring indeholder et yderligere overskud på kr. 814.516,85, hvoraf kr. 728.353,66 henlægges til de forsikredes bonusfond. Der udbetales 10 pct. i udbytte. Overførslen i ny regning andrager kr. 1.025.650,07. De afgående bestyrelsesmedlemmer, direktør *C. C. Hansen* og skibsreder *Ivar Lauritzen*, genvalgte.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddelte, at der til den i maj afholdte håndværksprøve på Jydsk teknologisk institut mødte 72 eksaminander, hvoraf 71 bestod.

UGENS FRAGTBRETNING

Alle de ledende fragtmarkeder er stadig prægede af en meget svag tendens. I transatlantisk fart sluttedes der atter i den forløbne uge et ikke ringe antal skibe for kul fra Hampton Roads til forskellige europæiske destinationer, hovedsagelig til havne Antwerpen/Hamburg Range. De betalte rater har varieret ikke så lidt, idet to både, begge af samme størrelse og i nøjagtig samme position, sluttedes med 3 dages mellemrum til henholdsvis 34/- og 38/- basis Antwerpen eller Rotterdam. Den førstnævnte rate repræsenterer en ny bundrekord, men befragterne mener, at de kan få endnu billigere tonnage, idet der for julilaster kun indikeres \$4.50 til Antwerpen eller Rotterdam med option af tyske Nord-søhavne til 25 cts. merc, og franske befragtere er åbne for juli/august tonnage for kul Hampton Roads til nordfranske havne til rater mellem 30/- og 32/-. Iøvrigt kan nævnes, at kul fra Hampton Roads til Vestitalien sluttedes for amerikansk tonnage til \$7.75, og kul Hampton Roads/Jugoslavien sluttedes til \$7. Malm fra Wabana til UK. sluttedes for 2 både, hver for 4—5 consecutive rejser til 37/6d. Trælastraterne fra Canada til UK. faldt også yderligere, idet sidste slutning for props blev gjort til 225/-. For spruce fra St. John NB. til UK. betales 325/-. Korn fra St. Lawrence tog adskillige både, raten til UK. lå på 9/6d. pr. qr. for tungt korn, til Rotterdam sluttedes til rater omkring \$5.90 à \$6, til Vestitalien betales omkring \$ 7, og flere både sluttedes for byg St. Lawrence/Triest til rater mellem \$7.50 og \$7.75. Byg fra St. Lawrence til Japan sluttedes til \$15.25 for juni og \$14 for august lastning. Kulraterne fra Hampton Roads til Japan ligger nu på \$11.75 for sept., og for december lastning er sluttet til \$10.25.

Sukkermarkedet fra Vestindien var inaktivt, og der meldes ikke om en eneste befragtning i den forløbne uge. En 1200 favne båd meldes sluttet for props fra Bahamas til UK. til 250/- pr. favn.

Fra Golfen sluttedes adskillige både for korn. Tungt korn til Antwerpen/Hamburg Range betales med \$6.75 for prompt lastning, Golfen/Triest sluttedes til \$9, Golfen/Brasilien betales med \$10.25 i begyndelsen af ugen, men senere sluttedes til \$9. Soyabønner fra Golfen til Japan sluttedes til \$13.50, og for 9000 ts. ris fra Lake Charles til Japan sluttedes amerikansk liberty til \$15.50 med fri losning.

River Plate markedet er stadig apatisk. Der meldes ikke om nogen kornafslutning, men en lille tysk båd på 238.000 cbft. meldes sluttet for stykgods fra Buenos Aires til Los Angeles og Californien til \$19.650 på berth terms.

Fra vestkysten af Sydamerika er der ingen nyheder. Markedet fra Nordpacific var uden større aktivitet. Tungt korn fra San Francisco til Japan sluttedes til \$6.50, fra Puget Sound betales \$6.25 for lignende forretning. Malm fra British Columbia til Japan sluttedes til \$6.25 fio. med option af lastning Californien til \$7. Hvede fra Nordpacific til Indien

sluttedes til 85/- basis østkysten med 7/6d. ekstra for losning vestkyst Indien, senere sluttedes båd af samme størrelse og i samme position for lignende forretning til 2/6d. lavere.

Østens markeder er inaktive. Fra Indien er sluttet flere kullaster fra Calcutta til forskellige destinationer. Til Hongkong betales 62/6d., to både sluttedes til Madras til 40/6d. henholdsvis 27 rupees. For 6000 ts. scrap Calcutta/UK. betales £31.000 lumpsum fio.

Fra Australien rapporteres kun en enkelt kornbefragtning, nemlig 8200 ts. hvede i sække til Beira til 70/-. Sukker fra Queensland til Montreal sluttedes til 95/-, option St. John NB. til 90/-.

Det er stadig praktisk talt umuligt at skaffe stem fra Sydafrika. Fra Lourenco Marques til New Orleans sluttedes 6000 tonner for malm til \$10 fio.

Raterne for de forskellige hjemgående forretninger fra Middelhavet falder stadig. Malm fra Bona til Rotterdam er nu nede i 22/6d. for 9000 tonner. For 7500 ts. bauxite fra Eleusis Bay til Rotterdam eller Emden betales 28/-, 4000 ts. pyrites fra Huelva til Antwerpen og Ghent fik tonnage til 27/6d. Fra Sortehavet meldes om afslutningen af en 6500 tonner for korn til Holland til 44/-, fio.

På vore hjemlige markeder har raterne for kul og koks ligget en smule bedre. For både på omkring 2000 ts. er betalt 20/- for kul fra ECCP. til god dansk havn, og flere både på omkring 1000 ts. meldes sluttede til rater omkring 21/6d. For koks fra Belgien til god dansk havn indikeres omkring 20/- for laster op til 2000 ts., og raten for mindre ordrer ligger omkring 2/- merc. For kokslaster fra Emden/Weser til god dansk havn nordl. Aarhus indikeres 17/- med 1/- ekstra for nordl. Aalborg for både på omkring 400 til 800 kokstons. Det er stadig småt med kullaster fra Polen til Danmark, hvorimod der er ikke så få laster af denne slags til Sverige. For både op til 3000 ts. indikeres sv. kr. 13 nordligst Stockholm, og til Vestsverige noteres sv. kr. 13.50 for laster op til 1800 tons.

Trælastraterne fra Østersøen er lidt fastere. Props er sluttet fra 1—2 pladser Sydfinland til ECCP. til 150/- pr. favn og fra *middle zone* Finland til 155/-. For 1000 favne props fra Leningrad til ECUK. betales 147/6d. med option af Bristol Kanalen til 15/- mere pr. favn. Malm fra Luleå til Gdansk/Gdynia indikerer sv. kr. 11.50.

Den lidt strammere tendens, der har præget tankmarkedet de sidste par uger, holder sig stadig. Af ugens slutninger kan nævnes: 8000 tonner Golfen/Danmark, flyvebenzin og smørelie, MOT. plus 150 pct., 7000 tonner Venezuela/Danmark, dirty, MOT. plus 100 pct., 10.000 tonner dirty sluttedes for amerikansk regning for consecutive rejser over et år til USMC. plus 70 pct. I amerikansk kystfart sluttedes flere både for enkelte rejser til USMC. plus 15 pct.

Ny lodsbaad

Den 21. juni søsattes ved Svendborg Skibsværft en ny lodsbaad til Esbjerg Lodseri. Båden, der fik navnet *Esbjerg Lods*, skal forsynes med en 185 ihk. B. & W. Alpha dieselmotor og forventes klar til aflevering om en 3—4 måneder. Båden bliver udstyret med radar, ekkolod m. m.

Skibsregisteret

Det Danske Petroleums Aktieselskab, København, er ejer af nybygget motorskib (tankskib) *Esso Hermod* af København OYKH, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 498 og 264 tons.

Danske Statsbaner, København, er ejer af nybygget m.s. (automobilfærge) *Broen* af Korsør, OYLC, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 1582 og 696 tons.

S.s. *Marianne* af København, OUNJ, er udslettet som solgt til udlandet.

A/S Tankskibsrederiet, Fredericia. Selskabets hjemsted er nu København. Bestyrelsen: H. P. Ipsen, Charlottelund, er afgået ved døden.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Uraniensborg* af København, OXGD, er nu henholdsvis 3382 og 1964 tons.

Dampfærge *Dan* af Helsingør, OXRS, er forandret til motorfærge. Brutto- og nettotonnagen er nu henholdsvis 777 og 255 tons.

Fra svenske værfter

Afleveringer. Den 4. juni afleverede Eriksberg, Göteborg, et 18.360 tons d.w. tankmotorskib *Kollgeir* til A/S Kollbjørg, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 2-takts, enkelt-

virken, 6-cyl. Doxford-motor, den første, der er bygget i Skandinavien af denne type, 6250 ehk. Farten er 14,5 knob.

Søsetninger. Den 12. juni søsattes ved Eriksberg et 5250 tons d.w. kølemotorskib *Arawak* under bygning til Rederiaktiebolaget Pulp, Stockholm. Hovedmaskineriet skal bestå af en 8-cyl., 2-takts, enkeltvirkende B. & W. dieselmotor, 8000 ihk. Farten skal være 18 knob.

Den 21. maj søsattes ved Kockums, Malmö, et ca. 16.000 tons d.w. tankmotorskib *Austvard*, under bygning til Klosters Rederi A/S, Bygdøy, Oslo. Hovedmaskineriet skal bestå af en 6-cyl., 2-takts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, 6000 ahk. Farten skal være 14¼ knob.

PERSONALIA

80 år

Den 3. juli fylder Den alm. danske Skibsførerforenings mangeårige afdelingsbestyrer, kaptajn *R. M. Jensen*, 80 år.

60 år

Fører i A. P. Møllers rederier, kaptajn *J. C. Lindberg*, kan den 2. juli fejre sin 60 års fødselsdag.

VALUTAKURSER pr. 24. juni 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98 ⅜, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01 ½, Lissabon 24.15, Montreal 7.08 ½.

Positionsliste pr. 24. juni 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. afg. St. John Nfld. 27.6. — *Hans Mærsk* forv. ank. Newfoundland 24.6. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Rotterdam 26.6. — *Betty Mærsk* forv. ank. Ridham 4.7. — *Lica Mærsk* forv. afg. Ridham 27.6. — *Marit Mærsk* afg. Karachi 9.6. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 24.6. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. New York 24.6. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Sydney 27.6. — *Else Mærsk* ank. Yokohama 22.6. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Bahrein 23.6. — *Agnete Mærsk* afg. Kōhsichang 16.6. til Colombo. — *Mathilde Mærsk* ank. Djakarta 20.6. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Haifa 3.7. — *Herta Mærsk* ank. Nagoya 22.6. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Rotterdam 24.6. — *Vibeke Mærsk* afg. Hongkong 22.6. til Manila. — *Arnold Mærsk* afg. Panama 14.6. til Los Angeles. — *Cornelius Mærsk* afg. Singapore 23.6. — *Olof Mærsk* pass. Gibraltar 13.6. til New York. — *Leise Mærsk* afg. Hongkong 22.6. til Kobe. — *Sally Mærsk* forv. afg. New York 23.6. — *Chastine Mærsk* forv. ank. Aden 21.6. — *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 22.6. til Nagoya. — *Lexa Mærsk* forv. afg. San Francisco 21.6. — *Hulda Mærsk* afg. San Francisco 4.6. til Manila. — *Laura Mærsk* forv. ank. San Francisco 1.7. — *Grete Mærsk* ank. Santo Nino 21.6. — *Trein Mærsk* pass. Panama 12.6. til San Francisco. — *Anna Mærsk* afg. Kbhvn. 14.6. til U.S.A. — *Peter Mærsk* pass. Panama 23.6. til San Francisco. — *Olga Mærsk* forv. afg. Saigon 23.6. til Bangkok. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Philadelphia 23.6. — *Jeppesen Mærsk* forv. afg. Keelung 24.6. — *Kate Mærsk* forv. ank. Harburg 29.6. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 10.6. — *Aase Mærsk* forv. ank. Kingston, Jamaica, 20.6. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Etang de Berre 25.6. — *Nelly Mærsk* forv. ank. Genoa 22.6. — *Emma Mærsk* afg. Curacao 7.6. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Etang de Berre 28.6. — *Brigit Mærsk* afg. Curacao 11.6. til Buenos Aires. — *Inge Mærsk* afg. Palermo 19.6. til Persiske Gulf. — *Caroline Mærsk* afg. Palermo 9.6. til Umm Said. — *Katrine Mærsk* ank. Palermo 18.6. — *Henning Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 17.6. — *Eleonora Mærsk* afg. Swansea 11.6. — *Marie Mærsk* ank. Curacao 20.6. — *Valkyrien Mærsk* afg. Palermo 10.6. til Mena al Ahmadi. — *Jane Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 17.6. — *Mette Mærsk* ank. Pladjoe 21.6. — *Elisabeth Mærsk* afg. Finnart 22.6. — *Ebba Mærsk* afg. Antwerpen 3.6. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.6. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.6.

Basse & Co.

London pass. Dover 19.6. til Santos. — *Krusaa* forv. ank. Alexandria 22.6. — *Paris* afg. Pugwash 18.6. til Zonguldak. — *Else Basse* afg. Iviza 19.6. til Thorshavn. — *Susaa* ank. Helsingør 5.6.

Dania

Cyrl pass. Malmö 19.6. p.v.t. Svalbard. — *Danfjord* ank. Hamborg 19.6. — *Danholm* forv. ank. Birkenhead 27.6. — *Tovelil* forv. ank. St. Anthony 25.6.

Dannebrog

Aggersborg afg. New York 21.6. til La Guaira. — *Brattingborg* afg. Ciudad Trujillo 21.6. — *Christiansborg* afg. Gibraltar 19.6. til Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* ank. Hull 20.6., derfra til Kbhvn. — *Flynderborg* pass. San Salvador 23.6. til New York. — *Frederiksborg* ank. Sharpness 21.6., derfra til Cardiff. — *Lilleborg* afg. Casablanca 21.6., derfra til U.K. — *Nordborg* pass. Gibraltar 22.6. p.v.t. Vestnorge. — *Skodsborg* ank. Sevilla 24.6., derfra til Leixoes. — *Spigerborg* afg. Funchal 19.6. til Bridgetown. — *Taarborg* ank. Garston 22.6., derfra til Barry. — *Uranienborg* afg. Takoradi 12.6. til Lagos. — *Ørneborg* ank. Toppila 16.6., derfra til Sydfrankrig.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Boma 22.6. — *Bornholm* ank. Antwerpen 20.6. — *Bretagne* ank. Haifa 23.6. — *Grønland* afg. Suez 18.6. til Ras Tanura. — *Holland* afg. Loanda 19.6. til Lobito. — *Irland* afg. Balboa 22.5. til Sydney, Melbourne. — *Normandiet* afg. Port Arthur 16.6. til Aardalslangen. — *Shetland* afg. Port Said 22.6. til Gibraltar, U.K. — *Skotland* ank. Fawley 24.6. — *Slesvig* forv. afg. Ipswich 25.6. til Rotterdam.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Caripito 2.7., derefter Nyborg, Kbhvn. — *Esso København* forv. ank. Aruba 24.6., derefter Nyborg, Aalborg. — *Esso Nyborg* i dok i Kbhvn. — *Dania* afg. Port Jerome 22.6. til Hellerup, derefter Hamburg. — *Esso Hermod* forv. afg. Kbhvn. 24.6. til Hamburg, Holbæk.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 27.6. — *Concordia* forv. ank. Blyth 28.6. — *Dania* forv. ank. Tuborg 27.6. — *Hafnia* dok Aarhus indtil 27.6. — *Scandia* forv. ank. Ystad (Trelleborg) 30.6.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Gdynia 22.6. — *Th. Adler Swanholm* ank. Yxpila 18.6. — *Wm. Th. Malling* ank. Ekenäs 22.6.

D.F.D.S.

Argentina afg. Kbhvn. ca. 30.6. til U.S.A. — *Arizona* afg. Las Palmas 21.6. til Santos/Buenos Aires. — *Arkansas* afg. Newport News 18.6. til Aalborg/Kbhvn. — *Bastholm* afg. Dunkirk 18.6. til Algier, Tunis o. v. — *Birkholm* afg. Mersin 22.6. til Istanbul, Trapani, Rotterdam, Danmark. — *Bolivia* ank. Kbhvn. forv. 26.6., derefter Aarhus/Aalborg. — *Brasilien* ank. Istanbul 22.6., derfra ca. 28.6. til Eleusis, Emden. — *Brynhild* ank. Hull 22.6., derfra til Masnedø. — *Bygholm* afg. Palma Mallorca 24.6. til Tarragona, Valencia, Huelva, Lissabon o. v. — *California* afg. Buenos Aires ca. 26.6. til River Plate/Santos o. v. — *Colombia* ank. Antwerpen forv. 29.6., derefter Hull/Kbhvn. — *Diana* ank. Hull 24.6., derfra forv. 27.6. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 23.6. til Kbhvn. — *Egholm* afg. Kbhvn. 24.6. til Aalborg. — *Florida* afg. Kbhvn. 24.6. til Hamburg, Antwerpen, Dunkirk, Lissabon, Middelhavet. — *Frederikshaavn* ank. Thorshavn 23.6., derfra 23.6. til Vaag/Reykjavik. — *Georgia* afg. Frederikshavn ca. 25.6. til Horsens, Kbhvn., London. — *Halfdan* afg. Rotterdam 24.6. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* afg. Huelva 17.6. til Antwerpen. — *Hebe* ank. Leith 24.6., derfra forv. 25.6. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Næstved 24.6. til Aarhus, Aalborg, Kbhvn., Manchester. — *Hjortholm* ank. Izmir 22.6., derfra til Istanbul, Straton (Grækenland). — *Hroar* ank. Hull 24.6., derfra forv. 27.6. til Kbhvn. — *Ivar* ank. Stettin 22.6., derfra ca. 25.6. til Rotterdam. — *Katholm* ank. Kbhvn. 20.6. — *Klintholm* ank. Randers 24.6., derfra til Antwerpen, Esbjerg, Odense. — *Knudshoved* afg. Dunkirk 25.6. til Havre, Bordeaux, Pallice. — *Knud* afg. Bremen 21.6. til Swansea. — *Louisiana* afg. Santos 22.6. til Buenos Aires. — *Maine* ank. Antwerpen 23.6., derfra 25.



**BENDIX
EKKOLOD**
— det bedste
SCANIX CORP.
Vesterport 235 · København V.
Telf. Palæ 6195-96

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

Telephone:
ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

26.6. til Algier, Malta, Levanten. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 22.6., derfra 25.6. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Melos* afg. Kbhvn. 24.6. til Antwerpen, Middelhavet. — *Nevada* ank. Rotterdam 17.6., derfra ca. 4.-5.7. til Hampton Roads. — *Oregon* ank. Bahia 20.6., afg. forv. 25.6. til Buenos Aires. — *Paraguay* afg. Kbhvn. 17.6. til New York/Philadelphia o. v. — *Rhodos* afg. Kbhvn. 23.6. til Heræen, Frederikshavn. — *Rota* ank. Kbhvn. 22.6., derfra 25.6. til Aarhus, Odense, Newcastle. — *Saga* ank. Kbhvn. 23.6., afg. ca. 27.6. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Samos* afg. Canneto Lipari 24.6. til Messina, Catania, Neapel, Livorno o. v. — *Texas* ank. Istanbul 21.6., derfra til Izmir, Alexandria, Beirut, Cypern o. v. — *Tomsk* ank. Aarhus 23.6., afg. ca. 24.6. til Kbhvn., Hamburg, Antwerpen, Danmark. — *Tula* afg. Hamburg 23.6. til Antwerpen, Aalborg, Kbhvn. — *Tunis* ank. London 24.6., derfra forv. 26.6. til Kbhvn. — *Uffe* afg. Liverpool 21.6. til Kbhvn., Odense. — *Uruguay* afg. New York ca. 25.6. via Halifax til Oslo/Kbhvn./Aalborg. — *Venezuela* afg. Malmö 12.6. til Hampton Roads. — *Virginia* ank. Luleå forv. 25.6.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak ank. Holsleinsborg 21.6. — *Disko* afg. Kbhvn. 23.6. til Godthåb, Egedesminde o. v. — *Kaskelot* afg. Julianehåb 22.6. — *Svardsfjken* forv. afg. Kbhvn. 26.6. til Julianehåb. — *Tikerak* i Godthåb. — *Julius Thomsen* i Frederikshåb. — *Martin S.* pos. 22.6. 61.30 n. 51.03 v. p.v.t. Sukkertoppen. — *Bjørn Clausen* 23.6. i Kunaitbugten p.v.t. Kbhvn. — *Sigrid S.* pass. Fair Isle 22.6. p.v.t. Sukkertoppen.

Heimdal

Axel Carl afg. New Orleans 22.6. — *Hans P. Carl* afg. Sydney 24.6. — *Poul Carl* ank. Coff's Harbour 13.6.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Lissabon 21.6. — *Jens Toft* forv. ank. Istanbul 26.6. — *Karen Toft* afg. Bremen 24.6. til Gdynia.

Kongssund

Kongshavn forv. afg. Chittagong 30.6. til Calcutta.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Rio de Janeiro 22.6. — *Argentinean Reefer* ventes til Rouen 28.6. — *Bella Dan* ventes afg. New York 25.6. til Chile. — *Egyptian Reefer* afg. Santos 17.6. — *Gerda Dan* ventes til Callao 27.6., sydg. — *Greta Dan* ventes til Baltimore ca. 28.6. — *Indian Reefer* afg. Jamaica 20.6. — *Jelva Dan* ank. Toppila 19.6., derefter Kemi. — *Jutta Dan* forv. ank. Helsingfors 24.6., derefter Åbo. — *Kamma Dan* ventes afg. Mobile 27.6. til Galveston. — *Katja Dan* ventes afg. Oporto 26.6. til Västerås. — *Kista Dan* ventes til Kbhvn. ca. 28.6. — *Laila Dan* ventes til Åbo 25.6. — *Laura Dan* ank. Aalborg 24.6. — *Leena Dan* ventes til Valparaiso 25.6., sydg. — *Lilian Dan* pass. Kielerkanalen 24.6. p.v.t. Calais. — *Linda Dan* afg. Helsingfors 23.6. til Raumo. — *Lotta Dan* ventes afg. Beyrouth 25.6. til Alexandria. — *Maria Dan* forv. afg. Herrenwyk 24.6. til Kotka. — *Marna Dan* ventes afg. San Antonio 25.6., nordg. — *Nerma Dan* pass. Malta 22.6. p.v.t. Aden. — *Ninna Dan* ventes til Næstved 26.6. — *Paula Dan* ventes pass. Panamakanalen 26.6., nordg. — *Randa Dan* rep. i Aalborg. — *Selma Dan* pass. Dover 21.6. p.v.t. St. Louis du Rhone. — *Silja Dan* ventes afg. Trapani 26.6., derefter Licatu. — *Stina Dan* afg. Port Alfred 23.6. til Themsens. — *Tessa Dan* ventes til Tocopilla 27.6., nordg. — *Ulla Dan* pass. Kielerkanalen 23.6. p.v.t. Kotka. — *Vilma Dan* ventes til Buenaventura 25.6., sydg.

Motortramp

Stensby klasseftersyn Antwerpen. — *Tureby* afg. Christmas Island 21.6. til Fremantle. — *Vedby* laster i Britisk Columbia til Avonmouth.

Myren

Astbjørn ank. Tanga 18.6. — *Astrid* forv. ank. Dunkirk 26.6., derefter Bremen, Kbhvn. — *Birte* Frederikshavn, dok. — *Chr. Suss* afg. Norfolk 20.6. til Hamburg. — *Clara* afg. Huelva 24.6. til Antwerpen.

Norden

Norden afg. Cristobal 22.6. til Port of Spain. — *Nordfarer* ank. Hamburg 24.6. — *Nordhval* forv. ank. St. Thomas 25.6. — *Nordkap* ank. Antwerpen 23.6. — *Nordkyn* ank. New Westminster 21.6. — *Nordpol* ank. Manila 20.6. — *Nordvest* afg. Port Said 23.6. til Aden.

Orient

Astoria forv. ank. Hamburg 25.6. — *Westralia* afg. Port Arthur 19.6. til Antwerpen.



Sø- og Transportforsikring
samt alle øvrige
Forsikringsarter

**FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
N O R D L Y S E T**

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.
TELF. *BYEN 2680

Progress

Valborg Nielsen ank. New Orleans 23.6. — *Elisabeth Nielsen* afg. New York 11.6. — *Else Nielsen* ventes ank. Rouen 25.6. — *Lily Nielsen* afg. Ivigtut 18.6. — *Henry Tegner* ank. Baltimore 22.6. — *Ellen Nielsen* ank. Jakobshavn 21.6. — *Hugo Nielsen* ank. Frederikshaab 20.6. — *Margrete* afg. Antwerpen 23.6. — *Karen* ank. Honfleur 21.6. — *Marx* afg. Immingham 23.6. — *Sophie* ant. afg. Hartlepool 24.6. — *Thyra* afg. Odense 24.6. — *Fylla* ank. Stralsund 23.6.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng forv. ank. Newport News 25.6. — *Lena Schmith* Svendborg, dok.

Torm

Birgitte Torm ank. Kbhvn. 22.6. — *Estrid Torm* ank. Recife 23.6. — *Herdís Torm* ank. Savannah 17.6. — *Olga Torm* afg. New Orleans 21.6. — *Gerd Torm* afg. Casablanca 18.6. — *Tekla Torm* afg. Montevideo 21.6. — *Agnete Torm* afg. Boston 19.6. — *Kirsten Torm* afg. Santos 21.6. — *Gertrud Torm* ank. Alexandria 22.6. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* afg. New York 20.6. — *Thyra Torm* ank. Amsterdam 23.6. — *Gyda Torm* ank. Rouen 22.6. — *Anne Torm* afg. Kristinestad 21.6. — *Hilde Torm* afg. Gdansk 23.6. — *Guðrun Torm* afg. Hamina 17.6. — *Alice Torm* afg. Bordeaux 23.6. — *Gunhild Torm* afg. Blyth 23.6.

Vendilla

E. M. Dalgas ank. Dakar 19.6. — *Otto Petersen* ank. Alexandria 25.6. — *P. N. Damm* ventes ank. Campbellton (Canada) 2.7.

Ø.K.

Annam afg. Bremen 23.6. til Hamburg, Kbhvn. — *Asia* afg. Bombay 23.6. til Karachi, Aden. — *Bintang* afg. Moji 20.6. til Hongkong, Manila. — *Erria* afg. Cristobal 7.6. til Rotterdam. — *Falstria* afg. New York 20.6. til Kbhvn., Aalborg. — *Fionia* ank. Nakskov 12.6., derefter Kbhvn., Aalborg. — *India* ank. Göteborg 21.6., derefter Kbhvn., Kotka. — *Java* ank. Singapore 20.6., derefter Aden, Port Said. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 8.6. — *Kambodia* ank. Genoa 20.6., derefter Port Said, Aden. — *Kina* ank. Penang 23.6., derefter Port Swettenham, Singapore. — *Korea* afg. Hongkong 20.6. til Moji, Kobe. — *Lalandia* ank. Colombo 20.6., derefter Bombay, Aden. — *Magdala* afg. Bangkok 22.6. til Saigon, Manila. — *Malacca* pass. Gavdo 23.6. til Curacao, Cristobal. — *Malaya* afg. Sydney 23.6. til Vestaustralien, Aden. — *Manchuria* ank. Coos Bay 22.6., derefter San Francisco, Los Angeles. — *Meonia* afg. Port Said 23.6. til Genoa, London. — *Mombasa* pass. Bangkok bar 21.6. til Bangkok. — *Mongolia* ank. Kotka 20.6., derefter Kbhvn., St. Thomas. — *Morelia* ank. Rotterdam 22.6., derefter Antwerpen, Marseille. — *Nikobar* ank. Yokohama 23.6., derefter Kobe, Hirohata. — *Panama* pass. Guardafui 23.6. til Aden, Port Said. — *Patagonia* ank. Oslo 22.6., derefter Aarhus, Oskarshamn. — *Selandia* ank. Rotterdam 22.6., derefter Genoa, Port Said. — *Serrampore* ank. Josepanganiban 23.6., derefter Pacificysten. — *Siam* afg. Algier 20.6. til Haifa, Tripolis. — *Tranquebar* ank. Manila 18.6., derefter Cebu og andre philippinske udhavne.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 99, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Norden«. |
| Danish American Gulf Oil Transport | D/S »Orient«. |
| Co. A/S. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Bjergnings-Entreprise. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Jens Toft. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hafnia«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Viking«. |
| D/S »Holland«. | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | |

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



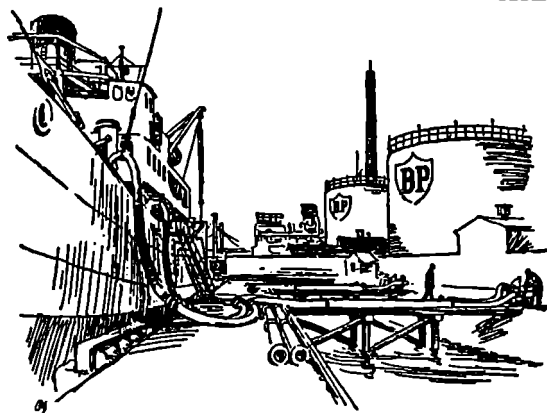
DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

De kan få dem overalt

PA HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 18 770-15 770
TELEGR. •JANBY•



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO

**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m. i Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Engbave Brygge 6,8 m. ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 6,6—7,8 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bejer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift for Rotefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lødsvang. Lødspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgængende og den Distance, der løses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsning og Ladning. I Frihavnen besørger Løsning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vadmkommande Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 150 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornløseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornløseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tørskelen 5,6 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,6—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjtebønder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodsvang. Lødspenge efter dybtgængende og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Løsning og lastning: Løsning og lastning besørger af henværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 2 mobile bensin-elektriske korekraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladoperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for byttetede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 3,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 8 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 34 Øre for Indg., 34 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lødsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 30 Kr. Sejlskibe 20—30 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløbet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre inderhavn indtil 0,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 øre, udg. 37,5 øre. Reducerede afgifter for sejlfartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og olietyndere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodstakster af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Løsning og ladning foretages af private efter faste takster. Kran løftende 50 tons. Moderne skibsværft: 2 tørdokker indtil 85,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 3900 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

lende 7,5 m., ca. 1000 løb.m. bolværk til større skibe (5,5—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesammenslutnings normaltakster. Bugserdampor ufornodet. Ingen lodsvang når lods ikke benyttes, især moderat. 2 kraner til løsning af homogene laster samt stykgodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt, flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskinkraft over 100 B.R.T. 15 øre for indenbys, 30 øre for udenbys. Under 100 B.R.T. 12 øre for indenbys, 24 øre for udenbys. Alle andre fartøjer 10 øre for indenbys, 20 øre for udenbys. Ingen lodsvang uden ved bugsering (se lodsvang). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakst 5,00 kr. Løsnings- og lastningsomkostn. efter moderat takster. Dobb. jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibsmæde. Ophalbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

P
P
F
A

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebedding for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikanten af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedamp-turbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 26

FREDAG DEN 4. JULI 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

H.M.S. GALATHEA HJEMME

Søndag d. 29. juni vendte fregatten *Galathea* hjem fra sin toårige dybhavsekspedition jorden rundt. Trods den stride modvind, der fra hjemlig side mødte ekspedition straks ved starten og også senere hen, har ekspeditionen på en strålende måde løst sin dobbelte opgave at kaste et nyt videnskabeligt lys over mange hidtil uløste problemer og at vise det danske flag på mange pladser, hvor det ellers er en sjælden gæst, og den har således på en fortrinlig vis suppleret den goodwill for Danmark, som den danske handelsflåde gennem sit virke over the seven seas har været med til at oparbejde gennem årene.

Skibet, som visse kredse herhjemme for de to år siden nærmest karakteriserede som en synkefærdig plimsoller, viste sig at være et glimrende søskib velegnet til formålet, samarbejdet mellem marinen og videnskaben forløb gnidningsfrit og udmærket som på de mange tidligere danske oceanografiske ekspeditioner, hvor de har arbejdet sammen, og besætningen, både marinens faste mandskab og de unge værnepligtige, har på en værdig måde repræsenteret Danmark på det lange togt. Det var derfor med fuld ret, undervisningsminister *Flemming Hvidberg* i sin velkomsttale ved Langelinie bl. a. udtalte: »Vi er stolte over den måde, I har vist Dannebrog på i jordens fjerneste egne og over, at dette flag vajer over resultaterne af jeres forskningsfærd.« Kong Frederik indledte forøvrigt den festlige modtagelse, skibet fik ved sin tilbagekomst, idet han gik om bord i *Galathea* kl. 9 om morgenen syd for Kronborg og i en kort og hjertelig tale ønskede skib og besætning velkommen tilbage og takkede for den store indsats, der var blevet øvet på toget.

Nu er *Galathea* gået ind på Holmen for at blive rigget af efter den lange rejse. Man må blot håbe, at landet også senere mener at have råd til at sende det ud på nye forskningstogter.

M.s. BIRGITTE TORM

Den 26. juni afholdtes der prøvetur med motorskibet *Birgitte Torm*, som er bygget af Odense Staalskibsværft A/S til Dampskibsselskabet Torm A/S, København.

Skibets hovedmål er følgende: Længde overall 424' 7½" = 129,43 m, længde mellem perpendicularer 390' 0" = 118,87 m, bredde moulded 57' 0" = 17,37 m, dybde moulded til 2. dæk 26' 2" = 7,98 m, dybde moulded til shelterdæk 34' 8" = 10,57 m, dybgående lastet 24' ½" = 7,33 m, dødvægt: 6.720 tons à 1.016 kg, bruttotonnage: 4.167 tons, nettotonnage: 2.273 tons, fart lastet: 16 knob.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste klasse med isforstærkning og til at opfylde danske og internationale love. Det har fremfaldende stævn og krydserhæk og er fuldsvejst med delvis korrugerede skodder. Der er 5 lastrum med en kapacitet af 450.400 kubikfod grain, 408.600 kubikfod bale inklusive bakken. Brændselolietankene rummer ialt 1.116 tons. Apterinen omfatter 6 enkeltmands passagerkamre, og der er en smukt udstyret spisesalon samt ryge-

salon. Mandskabet bor agter i enkeltmandskamre og har en smuk opholdssalon. Skibet er rigget med to master og har to lademaster mellem nr. 2 og 3 luge. De fem luger er forsynet med ståldæksler. Alt dæksmaskineri er elektrisk drevet, deriblandt to 3 tons kraner.

Hovedmaskineriet er en Burmeister & Wain 6-cylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor, som udvikler 6.900 i.h.k. ved 115 omdrejninger. Hjælpe-maskineriet er elektrisk drevet, og der er installeret en oliefyret hjælpekedel samt exhaustkedel. Der er installeret radar, gyrokompass, ekkolod, radiopjeler samt moderne radio med autoalarm og nødsender.

M.s. ALSSUND

Forleden dag søsattes ved Nobiskrug værftet, Rendsborg, en ny coaster, der er under bygning til Dampskibsselskabet Hafnia, København. Skibet, der fik navnet *Alssund*, har følgende hoveddimensioner: Længde o. a. 61,75 m, bredde 9,25 m, dybgående fuldt lastet 12', cubik 65.000 cbft. grain. Bruttotonnage 499 t., 950 t. dw. Hovedmaskineriet skal bestå af en 4-takts, enkeltvirkende, 6-cyl. MAK dieselmotor, type M.SU. 581, der ved 300 o./m. udvikler 750 i.h.k. Farten skal være 11½ knob. Skibet ventes afleveret i slutningen af august 1952.

M.s. FRODE

Det Forenede Bugserelskab har nu overtaget sin nye bugserbåd m.s. *Frode*, der er blevet bygget på Sølvesborg-værftet, Sverige, efter tegninger af ingeniør *Knud E. Hansen*, København. Skibet, der er på 99,5 br. tons, har følgende hoveddimensioner: Længde o. a. 26,5 m, længde mellem p.p. 23,76 m, bredde på spant 6,10 m, dybgående 3,20 m. Hovedmaskineriet består af en 4-cyl., 2-takts Nohab Polar trunk dieselmotor, der normalt udvikler 500 i.h.k., men kan forceres til 860 i.h.k. Skibet er forsynet med stilbare propeller. Det er endvidere udstyret med et damppeanlæg og et elektricitetsanlæg, der sætter det i stand til at forsyne eventuelle havarister med lys, kraft og pumpning m.m.

M.t. AP SHERON

Onsdag den 25. juni 1952 gik m.t. *Apsheron* på prøvetur fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen. M.t. *Apsheron*, der er værftets nybygning nr. 708, er bygget til V/O Transmashimport, Moskva.

Skibet er bygget til »Det norske Veritas« klasse +1.A.1., »tankskip for olielast«, med isforstærkning samt efter international konvention, russisk lov og har følgende hoveddimensioner: Længde mellem perpendicularer 141,73 m, bredde moulded 19,16 m, sidehøjde moulded til hoveddæk 10,56 m, dybgang til sommerlastelinie ca. 8,356 m, dødvægt ca. 13.200 tons, rumindhold af lasttanke ca. 17.895 m³, fart på lastet prøvetur 14½ knob.

Skibet har poop, bro og bak, soft nose og krydserhæk og er uden spring over 45 pct. af længden. Det

er delt i 8 tanksektioner og har 2 hovedpumperum, et agten for nr. 2 tank og et agten for nr. 4 tank. To langskibs skodder deler sektionerne i 8 centertanke og 2 x 8 sidetanke. Svejsning er anvendt i stor udstrækning, således er klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger helsvejst, medens spanter og bjælker er nittet. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibs system i sidetankene. Lastrørsystemet består af 4 hovedledninger med dobbelt afspærring overalt i tankene. I de to lastpumperum findes 4 duplex pumper à 250 tons pr. time og 2 stk. 45 tons duplex bilge pumper. I pumperummet i forlasten om BB er arrangeret bilgepumpe og brændselolietransferpumpe. Skibets brændseloliebeholdning er i højtanken under forlasten, højtanke i motorrummets forende, underste agterpeaktank samt i dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for kedelolie og smørelie. Øverste agterpeaktank er indrettet til fødevand og hæk-tankene til ferskvand. Lossegrejerne består af 3 stk. 5-tonns bomme, 1 på fokkemast og 2 på samsonposter ved agterste pumperum. Endvidere 2 stk. 1½ tons på samsonposter ved forreste pumperum samt 2 tons proviantbom på agterkant af skorsten, denne kan desuden benyttes som maskinbom. Anker-, losse- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er damphydraulisk af fabrikat Hastie. De 4 redningsbåde er af aluminium efter den norske skibskontrols fordringer, og to er forsynet med motor. Der er luftdrevne bådespil midtskibs og agter. I broen og de overliggende huse indrettes aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer m.m. I poopen indrettes aptering for underofficerer, sømænd og motormænd, der alle, med undtagelse af 2 sømænd, får cet-mandskamre. I hus på poopdæk er rum for maskinofficerer, underofficerer, kokke og drenge samt messe for mandskab. I huse på bådendæk agter indrettes aptering for 10 aspiranter samt rygesalon og opholdsrum for mandskabet.

Hovedmotoren er en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende, 2-takts, 6-cylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 6900 i.h.k. svarende til ca. 5530 e.h.k. ved 115 omdrejninger pr. minut. Hjælpmotorerne består af 1 stk. 3-cylindret, enkeltvirkende, 4-takts trunkmotor, med trykforstøvning, direkte koblet til en dynamo på 60 kW ved 110 volt og 540 omdrejninger pr. minut. Dieselcylindrene har diameter 200 mm, slaglængde 300 mm. Endvidere findes 2 stk. 30 kW dampdynamoer konstrueret for 12,5 atm. kedeltryk.

M.s. TJALDUR

Den 28. juni søsattes ved Aalborg Værft den nye rutebåd, der bygges til Det færøske Dampskibsselskab. Skibet, der fik navnet *Tjaldur*, bliver udstyret som et fuldt moderne passager-, post- og fragtskib med køjeplads for ca. 300 passagerer eller næsten dobbelt så mange som det gamle *Tjaldur*. Skibet vil være i stand til at gøre turen mellem København og Thorshavn på ca. 2 døgn, mens det gamle bruger 3. Skibet ventes færdigt til indsættelse i juletrafikken i år.

B. & W.

Den 1. juli fratrådte ingeniør C. A. Møller som administrerende direktør for A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri og blev afløst af direktør Niels Munck. Ingeniør Møller har derpå overtaget hvervet som formand i selskabets bestyrelse, ligesom han fortsætter som formand for eller medlem af datterselskabernes bestyrelser. Direktør G. Dithmer fratrådte samtidig som skibsbygningsdirektør og blev afløst af den hidtidige underdirektør

J. M. Barfoed. Direktør Dithmer vil dog stadig være tilknyttet selskabet som rådgivende for bestyrelsen, ligesom også han beholder sine hverv i datterselskaberne. Endvidere er civilingeniør K. Kalm blevet udnævnt til direktør for salgsafdelingen.

25 ÅRS JUBILÆUM

Den 1. juli kunne underdirektør O. Lund, A/S Burmeister & Wain fejre 25 års jubilæum i den store virksomhed. Underdirektør Lund, der er født d. 6. nov. 1894, blev efter et flerårigt ophold i U.S.A. ansat som værkstedsingeniør hos B. & W. i 1927 for i 1939 at blive udnævnt til underdirektør. Underdirektør Lund leder nu maskinfabrikken på Christianshavn.

ANLØB AF POLSKE HAVNE

På opfordring af den danske konsul H. Zylphen-Adeler i Gdynia har handelsministeriets søfartsafdeling henstillet, at danske skibe, der anløber Gdansk (Danzig) eller Gdynia, ufortøvet gennem mæglerfirmaet anmelder deres ankomst til konsulatet med angivelse af lasteplads i havnen, ladningernes art og skibets destination.

Konsul Zylphen-Adeler henviser til nyordningen af den polske skibsfart og den i samme forbindelse gennemførte forandring af systemet i de to nævnte havne, hvorved forholdene på de allerfleste områder er blevet væsentlig anderledes, end de var før krigen. Anmeldelsespligten må, skriver konsulen, »under de givne omstændigheder, navnlig med henblik på de store distancer, havneområderne omfatter, og de mangelfulde kommunikationsforbindelser samt den tavshedspligt vedrørende skibspositioner, der er pålagt embedsmændene og pressen, anses som en rimelig og tidssvarende forholdsregel, som i givet tilfælde vil vise sig også at være i skibsfartens egen interesse.«

Sverige har lige siden 1903 haft en lignende anmeldelsespligt og har på grund af de stærkt ændrede forhold efter krigen besluttet, at svenske skibe nu skal melde sig telegrafisk til konsulatet, og der er aftalt specielle kodicord til dette formål.

DE BALTISKE ASSURANDØRER — 10 PCT.

De Baltiske Assurandører A/S afholdt den 14. juni 1952 sin ordinære generalforsamling. Formanden, højesteretsadvokat Frits Bülow, aflagde beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år samt fremlagde regnskabet. Selskabet driver direkte dansk forretning samt international genforsikringsvirksomhed. Forretningen i sin helhed er forløbet tilfredsstillende. Præmieindtægten har for samtlige afdelingers vedkommende ialt andraget kr. 7.006.957,00, heraf for egen regning kr. 5.001.994,43. De samlede erstatninger for egen regning andrager kr. 2.130.469. Til præmie- og skadesreserver er der ialt henlagt kr. 7.942.790,47. Driftsregnskabet udviser et overskud på kr. 344.991,32, efter at der til disposition for kommende års regnskaber er hensat kr. 25.000,00. Der udbetales 10 pct. i udbytte. Regnskabet udviser, at selskabets samlede kapitalreserver udover den indbetalte aktiekapital andrager kr. 2.874.937,19. Det afgående bestyrelsesmedlem, direktør Max Nielsen, genvalgte.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ny kontaktmand

Efter Københavns og Aalborgs eksempel skal en »kontaktmand« nu også virke i Odense havn og drage omsorg for, at fremmede søfolk kan få et fornuftigt og fornøjeligt udbytte ud af deres visit i H. C. Andersens by. Han hedder Poul Nielsen og får bopæl på Sømandshjemmet.

UGENS FRAGTBRETNING

Også den nu forløbne uge har medført yderligere nedgang i raterne på praktisk talt alle de ledende fragtmarkeder. Kul fra Hampton Roads til Europa tog adskillige skibe til noget varierende rater, idet der blev betalt rater mellem 36/6d. og 33/- basis Antwerpen eller Rotterdam, men tendensen er ganske klar, idet sidste slutning blev gjort til 33/- for juli lastning basis Rotterdam med 1/6d. extra for option af losning i tyske Nordsøhavne. En spot båd sluttedes iøvrigt til 38/- fra Philadelphia til Rotterdam direkte. Kul fra Hampton Roads til Italien betaltes med \$5.50 og til Jugoslavien sluttedes til \$6.50. Kul Northern Range/Rio sluttedes til \$7.20, til Santos betaltes \$8 og en 9500 tonner sluttedes Hampton Roads/Japan december lastning til \$10.85. Sidstnævnte slutning tyder ikke på nogen særlig stor optimisme hos rederiet. Adskillige både sluttedes for korn fra St. Lawrence. Til Antwerpen/Hamburg Range betaltes \$5.50 med hurtig losning basis heavy grain, for byg betaltes \$5.75 og for havre \$6.10. Hvede fra St. Lawrence til Danmark sluttedes til 43/-, og to både sluttedes for hvede St. Lawrence/Grækenland til \$6.75 med fri losning. Hvede fra Churchill til UK. betaltes med 12/6d. pr. qr. Fra Vestindien var der lidt bedre efterspørgsel efter tonnage for sukker. Fra Puerto Rico til UK. betaltes 67/6d., Cuba/Antwerpen sluttedes til \$11.75, og en 3000 tonner accepterede \$11.50 fra Cuba til Dunkirk. Props fra Bahamas til UK. sluttede en stor båd til 245/- pr. favn. Fra Golfen sluttedes hvede til Antwerpen/Hamburg Range til 48/-, og på dollarbasis betaltes sidste slutning med \$6.25 til Antwerpen eller Rotterdam direkte basis 3000 ts. losning.

River Plate markedet er uden større ændringer. En parcel på 2000 ts. olickager sluttedes til Genua til 70/-, 6000 tonner sluttedes n.a. San Lorenzo til Antwerpen til 47/6d. basis 65 chft., 5600 tons majs fra San Lorenzo til Bordeaux sluttedes til 43/-, og for 3000 ts. solsikkemel fra Buenos Aires til US. Atlantic betaltes \$10.50 på berth terms. En lille båd sluttedes for solsikkemel fra Buenos Aires til Los Angeles og San Francisco til \$14.50 på berth terms. Malm fra Rio til Baltimore betaltes med \$4.65.

Fra vestkysten af Sydamerika er salpeterbefragterne stadig åbne for timechartertonnage, levering Chile, tilbagelevering Continent eller Middelhavet. Ideen for en sådan trip er 25/- for Liberty type. Sukker fra Peru til Northern Range sluttedes til \$10.50. Fra Nordpacific sluttedes korn til Antwerpen eller Rotterdam til \$9.25, option tysk Nordsøhav til \$9.75 og UK. til 82/6d. Korn fra Nordpacific til Japan meldes sluttet til \$6 og for malm fra Californien til Japan meldes 7 japanske både sluttede for en kontrakt, afskibning sept. til marts, til \$7 fio. En 9000 tonner sluttedes fra Nordpacific til den persiske bugt til £40.000 lumpsum fio.

Østens markeder er stadig uden større efterspørgsel. Der sluttedes yderligere tonnage for ris fra Whampoa til Indien til rater omkring 51/3d. à 52/6d. Fra Indien sluttedes yderligere tonnage for kul fra Calcutta, bl. a. til Cochin til 30½ Rupees, 3 både sluttedes for kul Calcutta til Karachi, den første til 65/-, derefter 63/- og sidst til 54/-, altså en nedgang på en uge på ikke mindre end 11/-. Malm fra Vizagapatam til Norge sluttedes til 55/-, og for lignende last fra Marmagoa til Japan betaltes \$7.50. For britisk regning sluttedes malm fra Dungun til UK. til 60/-.

Kornafskiberne fra Australien viser stadig kun ringe interesse for tonnage. En enkelt båd meldes sluttet fra Vestaustralien til Malta til 70/- for løst korn ex-silo, og en 8300 tonner sluttedes for hvede i sække fra Sydaustralien til Cypern til 75/-. Sukker fra Queensland tog adskillige både til UK. til 87/6d., og en enkelt båd sluttedes Queensland til Montreal til 97/6d., option losning St. John NB. til 87/6d.

Kulbefragterne fra Sydafrika er fuldstændig passive. For malm sluttedes en enkelt båd Beira/Norge til 60/-. Sukker fra Mauritius til UK. betaltes med 60/-.

Middelhavsmarkederne er stadig ikke opmuntrende. Malm fra Bona til UK. sluttede til 29/-, pyrites fra Morphou Bay til Holland fik 7000 tonner til 26/6d., byg fra Algier til UK. betaltes med 35/-, og fra Sortehavet sluttedes en 7700 tonner for korn til UK. til 40/-.

På vore hjemlige markeder er forholdene uden større ændringer. Aktiviteten indenfor kul og koksbeftagningen har ikke været af større omfang på grund af manglende tilgang på nye ladninger. Raten ligger omkring 17/- for 2000 tonner og 16/- à 16/3d. for større tonnage for kul fra østkysten til god dansk havn.

Trælastraterne fra Østersøen er stort set uændrede. For props fra Finland til ECUK. sluttedes forskellige både til rater omkring 147/6d. basis Sydfinland. Props fra Sydsverige til ECUK. sluttedes til den uændrede rate af 115/- per favn.

Om udviklingen på tankmarkedet tyder de sidste rapporter på noget ringere aktivitet, i hvert fald for britiske og continentale befragteres vedkommende, hvorimod efterspørgselen i amerikansk kystfart var lidt bedre, ligesom MSTs. kom i markedet med adskillige ordrer for såvel dirty som clean tonnage. Af ugens repræsentative afslutninger kan nævnes dansk 15.000 tonner, dirty, 33 måneders consecutive rejser til USMC. plus 68 pct., flere både for dirty trade i amerikansk kystfart sluttedes for enkelte rejser til USMC. plus tillæg på mellem 20 pct. og 25 pct. Fra Kuwait til Antwerpen sluttedes dirty tonnage til MOT. plus 85 pct.

Fra svenske værfter

Den 12. juni afleverede Kockums, Malmö, et 23.925 tons d.w. tankmotorskib *North America* til Texas Company (Norway) A/S, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 7-cvl., 2-takts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, 8200 ihk. Farten er 14 knob.

Den 14. juni søsattes ved Finnboda, Stockholm, et 3800 tons d.w. lastmotorskib *Faros* under bygning til Rederi AB Saturnus, Stockholm. Hovedmaskineriet skal bestå af en Fiat-dieselmotor, 3250 ahk. Farten skal være 15 knob.

Ny skibsmægler

Under 20. juni 1952 er der gennem ministeriet for handel, industri og søfart meddelt *Paul Anders Slavensky Jørgensen* beskikkelse som statsautoriseret skibsmægler i Nørresundby.

75 år

Kaptajn *C. C. Rasmussen*, tidligere fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, kan den 8. juli fejre sin 75 års fødselsdag i hjemmet i Brønshøj.

Den 12. juli kan tidligere fører i D.F.D.S., kaptajn *A. M. Petersen*, fejre sin 75 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i København.

70 år

Kaptajn *N. K. Neerup*, som i 1941 pensioneredes fra D.F.D.S., og nu er bosiddende i Aarhus, fylder den 10. juli 70 år.

VALUTAKURSER pr. 1. juli 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98 1/8, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01 1/2, Lissabon 24.15, Montreal 7.12.

Positionsliste pr. 1. juli 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. afg. Bonavistabay 2.7. — *Hans Mærsk* forv. afg. Springdale, Newfoundland 2.7. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Newfoundland 14.7. — *Betty Mærsk* forv. ank. Ridham 2.7. — *Lica Mærsk* forv. afg. Rotterdam 5.7. — *Marit Mærsk* forv. afg. Durban 30.6. — *Robert Mærsk* forv. afg. Antwerpen 1.7. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. New York 3.7. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Fremantle 3.7. — *Else Mærsk* ank. Kobe 29.6. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Bombay 3.7. til Hongkong. — *Agnete Mærsk* afg. Colombo 28.6. til Bombay. — *Mathilde Mærsk* afg. Djakarta 27.6. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Haifa 3.7. — *Herta Mærsk* ank. Nagoya 30.6. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 7.7. — *Vibeke Mærsk* afg. Balikpapan 29.6. til Macassar. — *Arnold Mærsk* afg. Los Angeles 24.6. til Yokohama. — *Cornelius Mærsk* afg. Penang 28.6. til Medan. — *Oluf Mærsk* forv. afg. New York 1.7. — *Leise Mærsk* ank. Shimizu 30.6. — *Sally Mærsk* forv. afg. Baltimore 1.7. — *Chastine Mærsk* afg. Massawa 27.6. til Suez. — *Gertrude Mærsk* forv. afg. Wakamatsu 3.7. — *Lexa Mærsk* afg. Los Angeles 23.6. til Panama. — *Hulda Mærsk* afg. Cebu 28.6. til Yokohama. — *Laura Mærsk* forv. ank. San Francisco 1.7. — *Grete Mærsk* afg. Gingoos 27.6. til Sagay. — *Trein Mærsk* afg. San Francisco 24.6. til Manila. — *Anna Mærsk* forv. afg. Baltimore 1.7. — *Peter Mærsk* pass. Panama 19.6. til San Francisco. — *Olga Mærsk* forv. afg. Bangkok 30.6. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. New York 27.6. til Newport News. — *Jeppesen Mærsk* forv. afg. Saigon 1.7. til Bangkok. — *Kate Mærsk* afg. Harburg 29.6. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 10.6. — *Aase Mærsk* afg. Cardon 28.6. — *Rosa Mærsk* afg. Etang de Berre 28.6. — *Nelly Mærsk* afg. Genoa 24.6. til Mena al Ahmadi. — *Emma Mærsk* afg. Curacao 7.6. — *Charlotte Mærsk* ank. Etang de Berre 28.6. — *Brigit Mærsk* afg. Curacao 11.6. — *Inge Mærsk* afg. Palermo 19.6. — *Caroline Mærsk* afg. Umm Said 26.6. — *Katrine Mærsk* forv. afg. Palermo 30.6. — *Henning Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 17.6. — *Eleonora Mærsk* afg. Swansea 11.6. — *Marie Mærsk* afg. Curacao 23.6. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 26.6. — *Jane Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 17.6. — *Mette Mærsk* ank. Singapore 27.6. — *Elisabeth Mærsk* afg. Finnart 22.6. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 24.6. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.6. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 15.6.

Basse & Co.

Krusaa forv. ank. Gibraltar 5.7., derfra Polen. — *London* pass. Santa Cruz 28.6. til Santos. — *Oslo* ank. Hamburg 26.6, senere Amsterdam. — *Paris* afg. Ceuta 30.6. til Zonguldak. — *Egaa* forv. afg. Ceuta ca. 6.7. til Zonguldak. — *Else Basse* afg. Thorshavn 30.6. til Færingehavn. — *Susaa* Helsingør, dok.

Dania

Cyril afg. Svalbard 30.6. til Stora Vika. — *Danfjord* ank. Hamburg 19.6. — *Danholm* ank. Liverpool 27.6. — *Tovelil* ank. St. Anthony 25.6.

Dannebrog

Aggersborg afg. La Guaira 1.7. til New York. — *Brattingborg* afg. Santiago del Cuba 27.6. til Kingstown. — *Christiansborg* afg. Suez 26.6. til Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* ank. Gdansk 30.6., derfra til Rotterdam. — *Flynderborg* pass. San Salvador 23.6. til New York. — *Frederiksborg* afg. Cardiff 28.6. til Genoa. — *Lilleborg* ank. Londonderry 29.6. — *Nordborg* ank. Immingham 1.7., derfra til Bodø. — *Skodsborg* ank. Leixoes 28.6., derfra til Port Talbot. — *Spigerborg* afg. Bridgetown 29.6. til Port of Spain. — *Taarnborg* ank. Barry 28.6., derfra til Bari (Italien). — *Uraniensborg* afg. Takoradi 12.6. til Lagos. — *Ørneborg* afg. Toppila 27.6. til Rouen.

Dansk Esso

Christian Holm i Caripilo, derefter Nyborg og Kbhvn. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 13.7., derefter Es-

bjerg. — *Esso Nyborg* dok, Kbhvn. — *Dania* afg. Køge 1.7. til Port Jerome, Frankrig.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Boma 28.6. til Dakar. — *Bornholm* afg. Antwerpen 29.6. til Lissabon, Dakar. — *Bretagne* ank. Tel Aviv 26.6., derefter Safi, Danmark. — *Gronland* afg. Ras Tanura 27.6. til Cartagena (Spanien). — *Irland* forv. ank. Melbourne 2.7. — *Normandiet* forv. ank. Aardalstangen 3.7., derefter Antwerpen. — *Shetland* pass. Finisterre 30.6. p. v. t. Göteborg. — *Skotland* pass. Hollenau 1.7. p. v. t. Le Havre. — *Slesvig* pass. Finisterre 1.7. p. v. t. Aden, Bangkok.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 5.7. — *Concordia* forv. ank. Kbhvn. 5.7. — *Dania* forv. ank. hollandsk havn 7.7. — *Hafnia* forv. udl. Halmstad 5.7. — *Scandia* forv. ank. Limhamn 6.7.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak ank. Godthåb 29.6. — *Disko* pos. 30.6. 60.54 n. 25.30 v. p. v. t. Godthåb. — *Kasketot* i Frederikshåb. — *Sværdfisken* pass. Fair Isle 29.6. p. v. t. Julianehåb. — *Tikerak* i Godthåb. — *Julius Thomsen* i Frederikshåb. — *Martin S.* form. afg. Godthåb 29.6. til Kbhvn. — *Bjorn Clausen* ank. Frederikshåb 30.6. — *Sigrid S.* pos. 29.6. 62.42 n. 52.00 v. p. v. t. Sukkertoppen. — *Polarstar* pos. 30.6. 65.33 n. 08.50 v. p. v. t. Scoresbysund

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Toppila 30.6., derefter Calais, Dunkirk. — *Th. Adler Svanholm* forv. ank. Rotterdam 3.7. — *Wm. Th. Malling* afg. Ekenäs 1.7. til Calais, forv. ank. 4.-5.7.

D.F.D.S.

A. P. Bernstorff afg. Leith 1.7. til Odense, London. — *Argentina* afg. Kbhvn. 30.6. til New York. — *Arizona* afg. Las Palmas 21.6. til Santos/Buenos Aires. — *Arkansas* ank. Aalborg 1.7., afg. forv. 2.7. til Kbhvn. — *Bastholm* ank. Piræus 30.6., derfra ca. 1.-2.7. til Alexandria, Beirut o. v. — *Bergenhus* afg. Grimsby 1.7. til Eshbjerg, London. — *Birkholm* ank. Istanbul 25.6., derfra ca. 3.7. til Trapani, Malta, Antwerpen. — *Bolivia* ank. Aalborg 1.7. — *Brasilien* afg. Istanbul 1.7. til Eleusis, Emden. — *Brynhild* ank. Masnedø 1.7., derfra antagelig til Kbhvn. — *Bygholm* ank. Lissabon 29.6., derfra forv. 2.7. til Rotterdam, Herrenwyk, Danmark. — *California* ank. Rosario 27.6., derfra forv. 2.7. til Santos o. v. — *Colombia* ank. Antwerpen 29.6., afg. forv. 1.7. til Hull/Kbhvn. — *Diana* ank. Kbhvn. 29.6., herfra 2.7. til Aarhus, Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 4.7. til Thorshavn/Trangisvaag/Reykjavik. — *Florida* ank. Antwerpen 29.6., derfra forv. 2.7. til Dunkirk, Lissabon, Middelhavet. — *Frederikshavn* ventes til Kbhvn. 2.7. — *Halfdan* ank. Kbhvn. 30.6., afg. ca. 4.7. til Rotterdam, Antwerpen, Hamburg. — *Harald* ank. Hull 29.6., derfra til Aabenraa. — *Hebe* ank. Kbhvn. 29.6., herfra 3.7. til Odense, Aarhus, Newcastle, Middlesbrough. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. 30.6. til Manchester, Danmark. — *Hjortholm* ank. Istanbul 27.6., derfra forv. 1.7. til Straton. — *Hroar* ank. Kbhvn. 29.6., herfra 3.7. til Odense, Aalborg, Hull. — *Ivar* ank. Rotterdam 30.6. — *Katholm* ank. Kbhvn. 20.6., afg. ca. 2.7. til Dunkirk, Newport, Swansea, Liverpool. — *Klintholm* ank. Antwerpen 30.6., afg. ca. 1.7. til Odense, Kbhvn. — *Knudshoed* afg. Havre 28.6. til Bordeaux, Pallice, Havre o. v. — *Knud* ank. Swansea 27.6. — *Korsholm* afg. Kbhvn. 30.6. til Caen, Antwerpen, Eshbjerg, Kbhvn. — *Louisiana* afg. Buenos Aires ca. 19.7. til Santos. — *Maine* afg. Antwerpen 27.6. til Algier, Malta o. v. — *Margrethe* afg. Aalborg 28.6. til London, derfra forv. 3.7. til Kbhvn. — *Melos* afg. Antwerpen 29.6. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier o. v. — *Nevada* afg. Rotterdam ca. 4.-5.7. til Hampton Roads. — *Oregon* afg. Bahia forv. 1.7. til Buenos Aires. — *Paraguay* ank. New York 29.6., derfra til Philadelphia/Norfolk o. v. — *Rhodos* ank. Herøen 24.6., derfra til Frederikshavn for dok. — *Rota* ank. Newcastle 1.7., derfra forv. 3.7. til Middlesbrough, Kbhvn. — *Saga* ank. Antwerpen 30.6., afg. ca. 2.7. til Hamburg, Kbhvn. — *Samos* ank. Genoa 29.6., der-

Odense Maskinistkskole

Den 8. august 1952 påbegyndes:

1. Dagkursus til den udvidede maskinisteksamen med afslutning juni—juli 1953 og
2. dagkursus til elektroinstallatørprøven for maskinister med afslutning i marts 1953.

Oplysninger og program fås ved henvendelse til skolen, Hunderupvej 15, Odense, tlf. 827.

I ferietiden (1. juli til 7. august) er skolens kontor åbent hver tirsdag (dog ikke 1. juli) fra kl. 8—12.

Forstanderen.

fra forv. 2.7. til Marseille, Tunis, Spanien. — *Texas* ank. Istanbul 21.6., derfra til Izmir, Alexandria, Beirut o. v. — *Thyra* afg. Kbhvn. 2.7. til Aarhus, Hull. — *Tomsk* afg. Hamburg 30.6. til Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Nakskov 1.7. til Kbhvn., Aalborg, Leith. — *Tula* afg. Aalborg 1.7. til Kbhvn., Hamburg, Antwerpen, Danmark. — *Tunis* ank. Kbhvn. 30.6., herfra 2.7. til Nakskov, Aalborg, London. — *Uruguay* afg. Halifax 28.6. til Kbhvn./Aalborg. — *Venezuela* ank. Hamburg ca. 9.-10.7. — *Virginia* ank. Gdansk forv. 1.7.

Draco

Salling ank. Stettin 30.6., derefter Luleå. — *Skern* ank. Odessa 24.6., derefter Alexandria.

Helmdal

Axel Carl afg. Antilla 28.6. til Galveston. — *Hans P. Carl* ank. Newcastle NSW. 25.6. — *Poul Carl* ank. Melbourne 1.7.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Lissabon 1.7. til Huelva. — *Jens Toft* ank. Istanbul 26.6. — *Karen Toft* ank. Göteborg 1.7., derefter Flensborg, dok.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Rio de Janeiro 22.6. — *Argentinean Reefer* afg. Rouen 30.6. — *Bella Dan* ventes pass. Panamakanalen 2.7., sydg. — *Egyptian Reefer* forv. ank. Valparaiso 1.7. — *Gerda Dan* ventes afg. Callao 2.7., sydg. — *Greta Dan* ventes til New York 4.7., derefter Chile. — *Indian Reefer* ventes til London 2.7. — *Jelva Dan* forv. afg. Raumo 1.7. til Rochester. — *Jutta Dan* forv. afg. Åbo 1.7. til Raumo. — *Kamna Dan* ventes til New Orleans 5.7., derefter Chile. — *Katja Dan* pass. Ushant 30.6. p. v. i. Västerås. — *Kista Dan* ventes afg. Kbhvn. 3.7. til Reykjavik. — *Laila Dan* ventes til Kemi 2.7., derefter Haukipudas. — *Laura Dan* rep. i Aalborg. — *Leena Dan* ventes til Valparaiso 5.7., nordg. — *Liliana Dan* forv. afg. Rouen 1.7. til Amsterdam. — *Linda Dan* afg. Kotka 30.6. til Pasajes. — *Lotta Dan* afg. Alexandria 29.6. til Casablanca. — *Maria Dan* afg. Kotka 30.6. til Pasajes. — *Marna Dan* ventes til Callao 6.7., nordg. — *Nerma Dan* ank. Malta 22.6. f. o. — *Ninna Dan* ventes til Haukipudas 2.7., derefter Themsen. — *Paula Dan* ventes til Camden 2.7., nordg. — *Randa Dan* rep. i Aalborg. — *Selma Dan* ventes afg. Marseille 2.7. til Civita Vecchia. — *Silja Dan* forv. afg. Licata 1.7. til Safi. — *Stina Dan* ventes til Themsen 4.7., derefter Antwerpen. — *Tessa Dan* ventes pass. Panamakanalen 7.7., nordg. — *Ulla Dan* afg. Jakobstad 30.6. til Cardiff. — *Vilma Dan* ventes til Antofagasta 6.7., sydg.

Mototramp

Stensby klasseeftersyn, Antwerpen. — *Tureby* forv. afg. Fremantle 7.7. til Christmas Island. — *Vedby* laster British Columbia til Avonmouth.

Myren

Asbjørn forv. afg. Dar-es-Salaam 5.7. til Mombasa, Port Louis. — *Astrid* afg. Dunkirk 1.7. til Bremen, Kbhvn. — *Birte* Frederikshavn, dok. — *Chr. Sass* forv. ank. Hamburg 5.7., derefter Polen, Buenos Aires. — *Clara* forv. ank. Antwerpen 3.7., derefter England.

Norden

Norden afg. Trinidad 29.6. til Walvis Bay. — *Nordfarer* ank. Swansea 2.7. — *Nordhval* afg. St. Thomas 26.6. til Dublin, Liverpool. — *Nordkap* ank. Antwerpen 23.6. — *Nordkyn* ank. New Westminster 21.6. — *Nordpol* afg. Singapore 29.6. til Djibouti. — *Nordvest* afg. Aden 28.6. til Karachi, Bombay.

Orient

Astoria ank. Hamburg 25.6., derefter U.S.A. — *Westralia* afg. Port Arthur 19.6. til Antwerpen.

Progress

Valborg Nielsen ank. Nuevitas 28.6. — *Elisabeth Nielsen* ank. Baltimore 30.6. — *Elsie Nielsen* ank. Newport Mon. 30.6. — *Lily Nielsen* ank. Philadelphia 27.6. — *Henry Tegner* nnk. Sheet Harbour 29.6. — *Ellen Nielsen* afg.

Sikkerhed til søs

med

Decca navigator

og

Decca radar

DECCA Navigator Aktieselskab

Krystalgade 15 . Telf. Byen 8310

Jakobshavn 26.6. — *Hugo Nielsen* ank. Frederikshåb 20.6. — *Margrete* ank. Porsgrunn 30.6. — *Karen* ank. Hull 26.6. — *Marx* ank. Gefle 1.7. — *Sophie* afg. Hartlepool 31.6. — *Thyra* ank. Gdansk 29.6. — *Fylla* ank. Antwerpen 1.7.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng afg. Newport News 27.6. til Rieme. — *Lena Schmith* Svendborg, dok.

Torm

Birgitte Torm afg. Kbhvn. — *Estrid Torm* afg. Fortaleza 28.6. — *Herdis Torm* afg. Savannah 22.6. — *Olga Torm* afg. New Orleans 21.6. — *Gerd Torm* afg. Casablanca 18.6. — *Tekla Torm* ank. Rio de Janeiro 29.6. — *Agnete Torm* afg. New York 27.6. — *Kirsten Torm* ank. Buenos Aires 26.6. — *Gertrud Torm* ank. Istanbul 30.6. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* afg. New York 20.6. — *Thyra Torm* afg. Amsterdam 25.6. — *Gyda Torm* afg. Rouen 25.6. — *Anne Torm* ank. Calais 28.6. — *Hilde Torm* ank. Dunkirk 28.6. — *Gudrun Torm* ank. Immingham 28.6. — *Alice Torm* afg. Bilbao 28.6. — *Gunhild Torm* afg. Göteborg 27.6.

Vendilla

E. M. Dalgas afg. Dakar 27.6. til Casablanca. — *Otto Petersen* ank. Vassilikos (Cypern) 1.7. — *P. N. Damm* ank. Campbellton (Canada) 1.7.

Ø.K.

Annam ank. Kbhvn. 27.6., derefter Finland, Göteborg. — *Asia* afg. Karachi 27.6. til Aden, Port Said. — *Bintang* afg. Hongkong 28.6. til Singapore, Bangkok. — *Erria* afg. Cristobal 7.6. til Rotterdam. — *Falstria* ank. Kbhvn. 1.7., derefter Aalborg, Kbhvn. — *Fionia* ank. Nakskov 12.6., derefter Kbhvn., Aalborg. — *India* afg. Kbhvn. 28.6. til Kotka, Nakskov. — *Java* pass. Sabang 30.6. til Aden, Port Said. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 8.6. — *Kambodia* pass. Suez 28.6. til Aden, Penang. — *Kina* ank. Singapore 30.6., derefter Bangkok, Saigon. — *Korea* afg. Kobe 28.6. til Nagoya, Shimizu. — *Lalandia* ank. Bombay 28.6., derefter Aden, Port Said. — *Magdala* afg. Saigon 26.6. til Manila, Cebu. — *Malacca* pass. Corvo 23.6. til Curacao, Cristobal. — *Malaya* afg. Sydney 23.6. til Fremantle, Aden. — *Manchuria* ank. Los Angeles 29.6., derefter Cristobal, St. Thomas. — *Meonia* afg. Genoa 30.6. til London, Rotterdam. — *Mombasa* ank. Bangkok 14.6., derefter Philippinerne, Macassar. — *Mongolia* afg. Kbhvn. 1.7. til St. Thomas, Curacao. — *Morelia* pass. Ushant 30.6. til Marseille, Genoa. — *Nikobar* afg. Hirohata 30.6. til Hongkong, Manila. — *Panama* ank. Haifa 30.6., derefter Palermo, Genoa. — *Patagonia* ank. Oscarshavn 27.6., derefter Kbhvn., Göteborg. — *Selandia* ank. Genoa 1.7., derefter Port Said, Aden. — *Serampore* pass. Bonin Øerne 27.6. til San Francisco, Los Angeles. — *Siam* afg. Tripolis 29.6. til Teneriffe f. o. — *Tranquebar* afg. Surigao 29.6. til Bislig, Nasipit.



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:

KARL GRAMMERSTORFF

SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER

KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNTY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

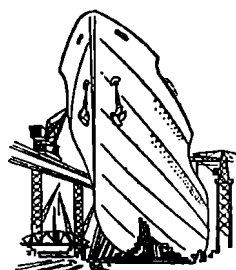
Amallegade 33 . KØBENHAVN . TEL. C. 16.861



- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 . KØBENHAVN S

„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Søkstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasretter
Forlang III. katalog

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kølvod Brygge 4

København

Telegr.-adr. »Marlusone

Telefon Central 12057

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

Kabyskompuccer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIKAKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Hempel's "ROSTICO"

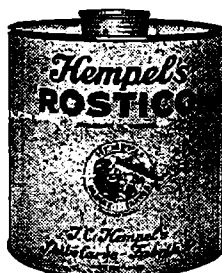
er en speciel "gas-proof" tankskibsfarve, modstandsdygtig over for benzin, olie og gasarter, der forekommer på tankskibe.

ROSTICO tørrer op med lakglans og anvendes udvendig på topside, dækshuse etc., samt på skod o. lign. i maskinrummet.

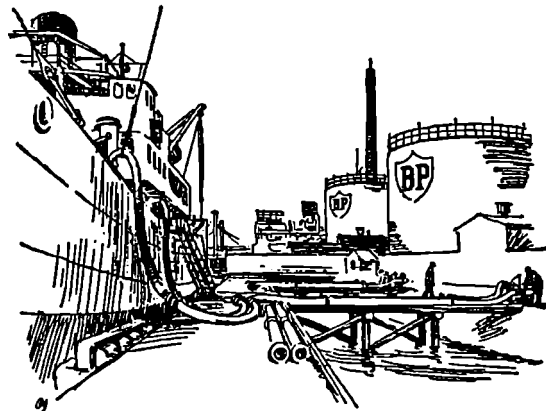
ROSTICO leveres i alle kulører i h. t. farvekort. Specialnuer fremstilles efter ønske.

ROSTICO tåler afvaskning med svag sodaopløsning og er som alle

HEMPEL'S SKIBSFARVER
strygefærdig.



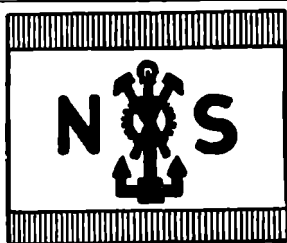
— siden 1915 —



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rlgs 3

JAN M. LYNGBY A/S
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 18 770-18 770
TELEGB. : JANBY :



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1868

INDEHAVERE:

UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler
 KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen" Telf. 14 og 83
 Røgstelefon 88

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

FRIIS & FREDERIKSEN

Skibsmægler

ODENSE—BOGENSE

Indehavere:

H. Christensen . Th. Jessen, statsaut.

Telefon 30 og 2830 Telegram-Adr. FRIIS

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

C. HOPPE & CO.

Partners:

C. Hoppe
 edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen
 P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:
 988—688

Telgr. Adr.
 Brokerhoppe

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
 NO. 4.601

TLGR. ADR.
 SCHULTZ

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
 Statstelefon 17

Telegr. Adr. »Hassager«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
 Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
 Telegram-Adresse: »Chartering Mariager«
 Post-Adresse: »Cimbris« pr. Mariager

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
 Røgstelefon 2
 Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.
 »Hude«
 Svendborg

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
 STATS-AUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR. »ANDRÉA« RØGSTELEFON NR. 7
 TELEFON NR. 108, 408 & 618

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 27

FREDAG DEN 11. JULI 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

SVENDBORG NYE NAVIGATIONSSKOLE

Tirsdag d. 1. juli indviedes Svendborg nye navigationsskole i overværelse af en stor og repræsentativ skare af indbudte. Skolen, der ligger i byens nordøstlige udkant med fri udsigt over Sundet og havnen, er den smukkeste og mest moderne navigationsskole i Skandinavien. Den er projekteret og opført af arkitekterne *Frits Jørgensen & Søn* og har kostet ca. 1,7 mill. kr. Omkostningerne er dækket af staten (580.000 kr.), rederne (250.000 kr.) og Svendborg kommune. Blandt de største bidragydere findes *A. P. Møller* og *Ø. K.*, og byrådet har derfor vedtaget, at skibsførerklassen og I. styrmandsklassen i fremtiden vil bære henholdsvis *A. P. Møllers* og *Ø. K.'s* navn og kontorflag. Andre gaver er indkommet fra rederiet *J. Lauritzen* og *Randers Rebslageri*, ligesom *Ny Carlsberg Fondet* har lovet at undersøge muligheden for at skaffe skolen en smuk kunstnerisk udsmykning. Skibsreder *A. E. Sørensen*, byggeudvalgets formand, holdt indvielsestalen, og handelsminister *Rytter* talte på navigationsvæsenets vegne. Den nye skole indviedes forøvrigt i 100-året for den første navigationsskoles start i Svendborg.

Ø. K.'s DIREKTION

Den 1. juli gennemførtes de tidligere bebudede ændringer i Det østasiatiske Kompagnis ledelse, idet direktør *Henrik V. Jacobsen* efter eget ønske trådte tilbage, samtidig med at de hidtidige underdirektører *J. Chr. Aschengreen*, *Axel Brøndal* og *Edvard Strandberg* udnævntes til administrerende direktører. Direktør *H. V. Jacobsen* vil fortsat være tilknyttet kompagniet, idet han er indtrådt i dets bestyrelse.

M.T. »DORTHE MÆRSK«

Odense Staalskibsværft søsatte d. 4. juli et nyt 17.000 tons tankmotorskib *Dorthe Mærsk* til rederiet *A. P. Møller*. Det bliver praktisk talt et søsterskib til motorskibene *Jane Mærsk*, *Mette Mærsk*, *Valkyrien Mærsk*, *Elisabeth Mærsk* og *Ebba Mærsk*. Skibet er helsvejet og bygget til *Lloyd's* højeste klasse. Dets længde mellem p.p. er 496', bredden 68' 3", dybden til hoveddæk 37' 5" og dybgæendet ca. 29' 6". Det inddeles i 7 center- og to gange 7 sidetanke og får et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det udstyres med rigelige og kraftige pumper og med varmespiraler i alle lasttanke.

Hovedmaskineriet skal bestå af en 6-cyl. *Burmeister & Wain* dieselmotor type 1/674-VTF-160, der skal udvikle ca. 6900 ihk. (ca. 5530 chk.) ved 115 o/m og give skibet en fart af 14½ knob på last. Hjælpemaskineriet bliver dampdrevet. *Dorthe Mærsk* forsynes med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr såsom radar, ekkolod, gyrokompas med selvstyrer, radio og radiopejler. Der installeres proviantfryserum og Ellehammer skumslukningsanlæg.

Rummelig og smuk aptering for fører og dæks-officerer indrettes på broen og for maskinbesætning

gen og mandskabet i agterskibet. Hver mand får sit eget kammer, ligesom der bliver messer og rygesaloner både for officerer og mandskab.

M.S. »DELOS«

Den 30. juni afleverede Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri den 6500 t.d.w. cargoliner m.s. *Delos* til Rederi AB Helsingborg, Helsingborg, efter en vellykket prøvetur.

Skibet, der specielt er beregnet til tropesejlads, er bygget til *Lloyd's* højeste klasse med to gennemgående dæk, lang, halvhøj bak og halvhøj poop. I agterenden af lastrum nr. 3 er kølelasterne beliggende, i hvilke temperaturen kan holdes på $\pm 15^{\circ}\text{C}$. Mellemdækket er stærkt ventileret af hensyn til transporten af frugt. Skibet er forsynet med særlig effektive laste- og lossegrejer, der muliggør hurtig ind- og udlosning selv med primitive havneforhold. De 5 luger har således ialt 16 stk. 5 ts. bombe, og på formasten findes yderligere en sværgodsbom for 35 ts. løft.

Der er indrettet passageraptering for ialt 12 passagerer, nemlig 4 stk. 2-mands kamre og 4 stk. 1-mands kamre, alle med separat bad. Dæks- og maskinofficerer bor ligesom passagererne i dækshuset midtskibs. Mandskabsapteringen findes i poop'en agter. Mandskabets opholdssalon findes i dækshuset agter.

Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde overalt 127 m, længde mellem p.p. 116,50 m, bredde moulded 17,20 m, sidehøjde til shelterdæk 10,675 m, dybgående til sommerfribord 7,05 m, dødvægt til sommerfribord 6500 ts., lastrumskubik, grain 442.500 cbft., heri incl. kølelast 33.300 cbft.

Hovedmaskinen er en Helsingør-bygget *B. & W.* dieselmotor, type 962—VTF—115, med 9 cylindre, 2-takts, enkeltvirkende, udviklende 6750 ihk., som giver skibet en fart på last af 16 knob. Det er den første dieselmotor af den nye krydshoved-type, som Helsingør Skibsværft har bygget, og det er samtidig den hidtil største. Der findes 3 stk. hjælpemotorer af *B. & W.* typen, hver koblet til en 200 kW jævnstrømsdynamo.

Skibet er udstyret med de mest moderne navigationsmidler radar, ekkolod, gyrokompas, SAL-log etc.

»REFRIGERATOR NR. 5«

Den 3. juli 1952 søsattes fra *B. & W.* m.s. *Refrigerator nr. 5* til V/O Transmashimport, Moskva.

Skibet er bygget som fryseskib for fisk, er ikke beregnet til selvstændigt fiskeri og har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 65,5 m, bredde 11,5 m, dybde 5,8 m, dødvægt ca. 735 tons, dybgang 4,25 m og fart på lastet prøvetur 10,75 knob.

Skibet har bak, sammenbygget poop og bro; der er 2 lastkølerum forude og maskinrum agter. I øverste dæk er 2 lastluger. Bakken er for mandskabet, og i poop og bro er fiskefryserum. Desuden findes her rum for kølemaskineri samt kamre for sø- og

Forsikring skal man ha'.

i **BALTICA**

motormænd. På broen er huse for officerer etc. samt kabys og messer. I et hus på båddekke er kamre for kaptajn og officerer samt navigationsrum. Riggingen består af en enkelt mast med 4 stk. 2 tons bomme og en 5 tons bom; alle betjent af 4 stk. 2 tons elektriske spil. Navigationsudstyret er af nyeste typer og i den udstrækning, der er nødvendig for et skib af denne type.

Hovedmaskineriet består af en direkte omstyrbar B&W dieselmotor, type 635-VF-62 med 350 mm cylinderdiameter, 620 mm slaglængde og 6 cylindre. Motoren udvikler 1300 ihk. ved 250 o/m.

Hjælpe motorerne omfatter een 4-cylindret, to 3-cylindrede og een 2-cylindret dieselmotor ligeledes af B&W's konstruktion.

Farten på en 6 timers prøvetur i Sundet med lastet skib skal være 10,75 knob.

M.T. »APSSHERON«

Afleveringen af det ved B. & W. nybyggede tankskib *Apssheron* til Rusland fremkaldte en meget kraftig amerikansk protest, idet man henviste til, at afleveringen af skibet stred mod en i 1951 vedtaget amerikansk lov, den såkaldte Battle-lov, der forbød Marshall-landene at levere varer af strategisk værdi til de østlige lande. Den danske regering afviste imidlertid, støttet af partierne, den amerikanske protest under henvisning til, at skibet var bestilt allerede i 1948, og at Danmark måtte føle sig forpligtet til at overholde en aftale indgået længe før det amerikanske forbud. Den amerikanske regering har endnu ikke taget stilling til det danske svar. M.t. *Apssheron* er forøvrigt nu overtaget af russerne og afsejlet til russisk havn.

Det må forøvrigt i denne forbindelse understreges, at Danmark absolut ikke er det eneste Marshall-land, der bygger skibe til Sovjet-Rusland Ifølge Lloyds List var der således pr. 31. december 1951 3 skibe med ialt 5470 br. tons under bygning for russisk regning i Belgien, 7 med 22.000 br. tons i Holland, 1 med 3450 br. tons i Italien og 3 med 11.880 br. tons i Danmark. Yderligere russiske ordrer til Marshall-lande er utvivlsomt indgået i løbet af dette år, og det kendte amerikanske blad *Baltimore Sun* mener således at vide, at der er mindst 40 skibe under bygning for russisk regning i Marshall-lande.

SKANDINAVISK SAMSEJLING

I Det Østasiatiske Kompagnis årsberetning for 1951 blev det anført, at kompagniet i nær fremtid i samsejling med Svenska Ostasiatiska Kompaniet og Wilh. Wilhelmsen i Oslo ville påbegynde en direkte linie mellem Skandinavien og Indonesien. Som den første afsejling på linien laster m.s. *Mombasa* i disse dage i Macassar til København, hvorefter skibet ca. den 24. juli anløber Tandjong Priok. I august og september er for hjemgående anlagt henholdsvis en svensk og en norsk båd.

For udgående er i anden halvdel af august anlagt en svensk båd, i september Ø.K.s m.s. *Magdala*, og i oktober måned har nordmændene planlagt en afsejling.

DET BLÅ BÅND

Den 7. juli lykkedes det den nye amerikanske liner *United States* at erobre Atlantens blå bånd ved en rekordfart i vest-østlig retning. S.s. *United States* gjorde den 2942 sømil lange rejse fra Ambrose fyrskib udfor New York til Bishop Rock udfor Landsend på 3 døgn, ti timer og 40 minutter og slog dermed s.s. *Queen Mary's* 14 år gamle rekord med 10 timer og to minutter. Skibets gennemsnitsfart på rejsen var 35,59 knob mod *Queen Mary's* 31,69 knob. S.s. *United States* er på 53.000 br. tons.

DANSK ESSO A/S

D. D.P.A., nu *Dansk Esso A/S* holdt generalforsamling d. 24. juni.

Formanden for direktionen og bestyrelsen, direktør *Ernst Müller*, aflagde beretning og regnskab for 1951. I beretningen hedder det bl. a. Verdensproduktionen af olie satte ny rekord i 1951 med en samlet produktion på 594 millioner tons — en forøgelse på over 13 pct. i forhold til 1950. Det er den største fremgang, der nogensinde har fundet sted, og den skete på trods af situationen i Persien, hvis produktion faldt til cirka halvdelen af det normale. Ved øget indsats andre steder lykkedes det imidlertid olieindustrien at indvinde dette kvantum. Det største problem efter nationaliseringen i Persien var iøvrigt lukningen af raffinaderiet i Abadan, der er verdens største. U.S.A. er stadig verdens førende olieproducent og stod for 52 pct. af produktionen i 1951. Latinamerika ligger på andenpladsen, så følger Det mellemste Østen og først derefter Rusland, hvis produktion på 42,4 millioner tons kun er 7 pct. af verdensproduktionen. Vesteuropa forøgede sit olieforbrug med godt 14 millioner til 66,4 millioner tons og tegner sig nu for 11 pct. af verdensforbruget, mere end det dobbelte af forbruget i 1938. Den europæiske produktion er kun på 2½ millioner tons (fortrinsvis Tyskland og Holland), men det er bemærkelsesværdigt, at importen af færdige olieprodukter i stigende grad afløses af råolie. Medvirkende hertil er den vældige forøgelse af raffinaderikapaciteten, der har fundet sted. Før krigen androg den kun 20 millioner tons pr. år, hvoraf det meste blev ødelagt under krigen, men dette er atter bygget op, anlæggene er udvidet og nye raffinaderier er startet. Den vigtigste tilvækst er Esso raffinaderiet i Fawley ved Southampton, der er Europas største. Oprettelse af denne betydelige raffinaderiindustri vil bidrage til at lette valutaproblemerne omkring Europas olieforbrug. Olie er en udpræget dollarvare, men ved import af råolie bliver valutaforbruget mindre end ved indførsel af færdigvarer.

Det samlede forbrug af olieprodukter i Danmark steg med 17 pct. til 1.659.000 tons i 1951, og denne fremgang skyldes især den øgede anvendelse af brændselsolie i industrien samt landbrugets voksende mekanisering, f. eks. udvidedes traktorparken i 1951 alene med 10.000 til 28.000 traktorer. Benzinforbruget steg i 1951 med knap 10 pct. og forbruget af flyvebenzin og specialbrændstof til jettflyvemaskiner med ikke mindre end 21 pct. Også forbruget af brændselsolier voksede stærkt, med 23 pct. til over 1 million tons. Danmark ligger som nr. 4 blandt de europæiske lande med et forbrug på 432 liter pr. indbygger. Sverige er førende med 740 liter pr. indbygger. Importen af olie mødte store vanskeligheder af valutamæssig karakter i 1951. En væsentlig årsag var nedgangen i Marshallhjælpen, der ramte oliehandelen hårdt. I sidste halvdel af 1951 blev der overhovedet ikke stillet Marshallmidler til rådighed for import af olieprodukter. Priserne på verdensmarkedet var meget stabile, og de prisstigninger, der fandt sted, er minimale i forhold til stigningen i prisen på alle andre råvarer. Modsat varepriserne viste tankfragraterne store udsving i 1951. Trods store vanskeligheder af valutamæssig karakter og stærkt øget konkurrence, satte Esso ny rekord med et salg på 707.000 tons. Betydelige udvidelser har fundet sted af selskabets lagre, bl. a. i Aalborg, Århus og Esbjerg. Samtidig påbegyndtes projekteringen af et nyt lageranlæg på Prøvestenen i København; det vil få en kapacitet på 90 millioner liter. Selskabets tankskibsflåde, der ialt er på 50.574 tons dødvægt, var fuldt beskæftiget og hjemførte næsten halvdelen af importen.

UGENS FRAGTBRETNING

Der er desværre intet i udviklingen på fragtmarkedene, der tyder på, at en vending til det bedre er nær forestående; kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam har således sat ny lavrekord med afslutningen af en prompt Liberty båd til 31/-. På den anden side er der enkelte befragtere, der er villige til at slutte for 4 consecutive rejser fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam begyndende august til 35/- for den første og 37/- for de efterfølgende 3 rejser. Rateniveauet for kul fra Hampton Roads til Holland/Belgien har ellers ligget ret stabilt med rater mellem 33/- og 34/- betalt for Antwerpen eller Rotterdam med 1/6d. ekstra for losning Bremen eller Hamburg og 3/- ekstra for losning Kiel. Der har iøvrigt været meget lidt anden forretning fra Northern Range, idet der kun meldes om et par kornslutninger Northern Range/Triest til \$7 for juli og \$6.75 for august lastning. Fra Canada har der fundet betydelige afslutninger sted for props til UK. til rater mellem 195/- pr. favn for stor tonnage og 210/- for både på omkring 1000 favne. Korn fra St. Lawrence til Antwerpen/Hamburg Range sluttedes til 42/-, scrap fra Montreal til UK. betaltes med \$8.25 fio., og korn fra Churchill til UK./Antwerpen/Hamburg Range sluttedes til 12/- pr. qr. med 7/8d. reduktion for losning Antwerpen eller Rotterdam.

Efterspørgselen fra Vestindien har været minimal. To både meldes sluttede for sukker fra Cuba til San Francisco til rater af henholdsvis \$11.35 først på ugen og senere til \$11, begge med option af losning Northern Range til omkring \$1.50 mindre pr. ton.

Korn fra Golfen til Antwerpen/Hamburg Range sluttedes til 50/-, og på dollarbasis betaltes \$6.75 til Antwerpen eller Rotterdam direkte juli lastning og \$6.60 for august afskibning, korn Golfen/Portugal betaltes med \$9.25 med fri losning, korn Golfen/Recife eller Bahia betaltes med \$8.25 basis 1 lossehavn, og korn Golfen/Santos sluttedes til \$8.50.

Vestkysten af Sydamerika er stadig uden større aktivitet. En 10.000 tonner meldes sluttet fra Antofagasta til Sverige til \$12, fri losning, for kobber i barrer og kul fra Chimbote til Buenos Aires sluttedes til \$7.50, fio. Korn fra Nordpacific til Antwerpen eller Rotterdam fik tonnage, først til \$9.50, men senere til \$8.75. Korn Nordpacific til UK. sluttedes til 83/9d. Korn fra Nordpacific til Indien sluttedes først til 77/6d. basis losning østkysten af Indien, men senere til 75/-, option losning vestkysten af Indien til 7/6d. mere, begge både for september lastning.

Efterspørgselen fra Far East har været minimal. En enkelt båd rapporteres sluttet med blandet kornlast fra Dalny til Antwerpen/Rotterdam eller Ham-

burg til 70/-, fio. Fra Indien er sluttet yderligere kullaster, bl. a. Hongkong til 60/- og Østafrika til 67/6d. 9500 ts. scrap fra Calcutta til Genua sluttedes til £26.000 lumpsum fio., malm fra Vizagapatam til Northern Range betaltes med \$8, og 8000 tonner sluttedes for malm fra Marmagoa til Japan til \$7.50. Scrap fra Khorramshahr til Constantza betalte 65/- for 3000 tonner fio., byg fra Basra til Japan sluttedes til 60/-.

Fra Australien meldes kun om en enkelt kornbefragtning, nemlig Syd Australien til Beira, men uden rateangivelse. Sukker fra Queensland til London betalte 82/6d. for en parcel på 2000 tons, og for 5000 tons majs fra Queensland til Rotterdam betaltes 80/-. En 9000 tonner sluttedes for sukker fra Fiji til London eller Liverpool til 76/-, og for en parcel på 3000 ts. scrap fra Ny Guinea til UK. betaltes 110/- fio.

Det sydafrikanske marked er praktisk talt uden efterspørgsel. Fra Mauritius sluttedes en 9800 tonner for sukker til Colombo til 47/6d.

Middelhavsmarkedene er stadig elendige. Malm fra Bona til Antwerpen sluttedes for stor båd til 20/-, 6700 tonner sluttedes for bauxite fra Grækenland til Rotterdam eller Emden til 26/6d., jernmalm fra La Goulette til Bristolkanalen sluttedes med 4500 tonner til 27/6d. og for en noget større båd til Belgien eller Holland til 21/-. For 2300 tons fosfat fra Sfax til Ipswich betaltes 27/6d., og pyrites fra Huelva til Rotterdam sluttedes til 24/-.

På vore hjemlige markeder er forholdene uden større ændringer. Der har været lidt større udbud af kullaster fra UK. til Danmark. rateniveauet har ligget omkring 16/6d. à 17/- for handy tonnage fra østkysten til god dansk havn. Udbuddet af laster fra Polen er begrænset, idet lagrene, såvel herhjemme som i de øvrige skandinaviske lande, praktisk talt er fyldte. For svensk regning sluttedes flere både på omkring 2000/2500 tons fra Gdansk/Gdynia til Stockholm til rater mellem sv. kr. 12.50 og sv. kr. 13. Fra Østersøen er der sluttet yderligere tonnage for britisk regning for props til praktisk talt uændrede rater.

Udviklingen på tankmarkedet har ikke været i dernes favør, idet nogle af de store britiske olicelskaber har været nødsaget til at finde outside beskæftigelse for adskillige af deres egne både med den følge, at sterlingraterne, der i ugens begyndelse lå på omkring MOT. plus 80 pct., efterhånden er faldet til MOT. plus 50 pct. for dirty tonnage. For clean tonnage er sterlingraterne omkring MOT. plus 100 pct. I amerikansk kystfart er raterne stadig omkring USMC. plus 15 à 20 pct., juli og august lastning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk søfart

En ung svensk handelsstuderende *Lennart Iepsen*, som af direktør F. W. Iepsen, Stockholm, har fornylig ved Stockholms Handelshögskola forsvaret en afhandling om Danmarks søfart. Det er et overordentligt prisværdigt arbejde, hr. Lennart Iepsen her har præsteret, og man må som dansk beundre den omfattende indsigt i danske skibsfartsforhold, forfatteren — skønt udlænding — er i besiddelse af, og som han har forstået at udnytte i sin afhandling, så denne kommer til at give et fortrinligt billede af dette danske erhverv.

Forfatteren giver først en kort oversigt over dansk skibsfarts udvikling gennem tiderne frem til den 1. verdenskrig og behandler derpå perioden 1914—45 med de to stor-krige og mellemkrigs tidens vekslen mellem fede og magre år. Derefter følger en redegørelse for efterkrigstiden og dens problemer, hvorefter forfatteren ridser den aktuelle situation op for at slutte dette afsnit med nogle betragtninger over fremtidsudsigterne. Afhandlingen slutter med

nogle data om de danske rederier, de danske havne, dansk skibsbygning o. s. v.

»Atlantide« solgt

Billedhuggeren *Viggo Jarl* har solgt Nordens største sejlstyacht, den 50 år gamle tremastede *Atlantide*, som han har ejet i 23 år. Skibet har foretaget adskillige togter på verdenshavene, bl. a. i 1945—46 et videnskabeligt togt til den afrikanske Elfenbenskyst til fordel for Københavns Universitet og British Museum. Køberen er en skibsreder i Genua.

Skibsregistret

Dampskibsselskabet Torm A/S, København, er ejer af nybygget m.s. *Birgitte Torm* af København, OYLE, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 4167 og 2273 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Anna Mærsk* af København, OUOY, er nu henholdsvis 6625 og 3868 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Niels Winther* af Nordby, Fanø, OYGC, er nu henholdsvis 2354 og 1323 tons.

PERSONALIA

Ordensdekorationer

Under 21. juni 1952 er det allernådigst tilladt efternævnte at anlægge og bære udenlandske dekorationer som følger: De britiske dekorationer »1939—45 Star« og »Atlantic Star« samt den britiske krigsmedaille: Styrmand ved statsbanerne G. Abildgaard-Jensen, Helsingør, og maskininspektør K. V. Larsen, København. De britiske dekorationer »Africa Star« med spænde, »Burma Star« med spænde og »Italy Star«: Styrmand ved statsbanerne G. Abildgaard-Jensen, Helsingør. Den britiske dekoration »Africa Star«: Maskininspektør K. V. Larsen, København.

VALUTAKURSER pr. 8. juli 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04%, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 50.00 (ikke varebeta-linger), Bukarest 62.50, Cairo 19.03, Capetown 19.45, Frankfurt a/Main 164.70, Helsingfors 3.01½, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Jakarta 62.00, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo —, Montreal 7.14½, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98½, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv —, Tokio 1.95, Warszawa 174.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 8. juli 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Ridham 13.7. — *Hans Mærsk* forv. ank. Ridham 15.7. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Indian Bay 12.7. — *Betty Mærsk* forv. afg. Ridham 9.7. — *Lica Mærsk* forv. afg. Rotterdam 11.7. — *Marit Mærsk* forv. afg. Cape Town 7.7. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 17.7. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. New York 7.7. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Fremantle 15.7. — *Else Mærsk* afg. Osaka 4.7. til Bangkok. — *Kirsten Mærsk* afg. Bombay 5.7. til Cochín. — *Agnete Mærsk* forv. afg. Karachi 7.7. til Kuwait. — *Mathilde Mærsk* afg. Djakarta 27.6. *Emilie Mærsk* forv. afg. Limassol 7.7. — *Herta Mærsk* afg. Kobe 5.7. til Hongkong. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 7.7. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Semarang 6.7. til Djakarta. — *Arnold Mærsk* afg. Los Angeles 24.6. til Yokohama. — *Cornelius Mærsk* ank. Medan 29.6. — *Oluf Mærsk* ank. Baltimore 5.7. — *Leise Mærsk* afg. Yokohama 5.7. til San Francisco. — *Sally Mærsk* forv. afg. Baltimore 5.7. — *Chastine Mærsk* afg. Alexandria 4.7. til Genoa. — *Gertrude Mærsk* afg. Wakamatsu 2.7. til Saigon. — *Lexa Mærsk* pass. Panama 3.7. til New York. — *Hulda Mærsk* ank. Ngoya 6.7. — *Laura Mærsk* afg. Los Angeles 4.7. til Panama. — *Grete Mærsk* afg. Hongkong 5.7. til Yokohama. — *Trein Mærsk* afg. San Francisco 24.6. til Manila. — *Anna Mærsk* ank. New York 7.7. — *Peter Mærsk* afg. San Francisco 2.7. til Manila. — *Olga Mærsk* afg. Bangkok 1.7. til Cebu. — *Nicoline Mærsk* forv. pass. Panama 6.7. til San Francisco. — *Jeppesen Mærsk* forv. afg. Bangkok 6.7. — *Kate Mærsk* afg. Harburg 29.6. til Curacao. — *Bente Mærsk* ank. Teneriffe 6.7. — *Aase Mærsk* afg. Cardon 28.6. — *Rosa Mærsk* afg. Etang de Berre 28.6. til Fao. — *Nelly Mærsk* afg. Genoa 24.6. til Mena al Ahmadi. — *Emma Mærsk* afg. Montevideo 6.7. til Buenos Aires. — *Charlotte Mærsk* afg. Etang de Berre 4.7. til Houston. — *Brigit Mærsk* forv. afg. Buenos Aires 7.7. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 6.7. — *Caroline Mærsk* afg. Umm Said 26.6. — *Katrine Mærsk* afg. Tripolis 5.7. til Heysham. — *Henning Mærsk* forv. ank. Liverpool 11.7. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 4.7. — *Marie Mærsk* afg. Curacao 23.6. til Singapore. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 26.6. — *Jane Mærsk* forv. ank. Fawley 12.7. — *Mette Mærsk* afg. Singapore 30.6. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 12.7. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 24.6. til Dunkerque. — *Anglo Mærsk* forv. ank. Thameshaven 7.7. — *Gerd Mærsk* ank. Rotterdam 6.7.

Basse & Co.

London forv. ank. Santos 11.7. — *Krusaa* forv. ank. Hollenau 13.7., derfra Gdansk. — *Oslo* afg. Amsterdam 7.7. til Venezuela. — *Paris* forv. ank. Zonguldak 8.7. — *Egaa* afg. Ceuta 7.7. til Zonguldak. — *Else Basse* forv. ank. Færingehavn 9.7. — *Susaa* forv. afg. Helsingør 8.7. til Kbhvn.

Dania

Cyril pass. Kbhvn. 9.7. p.v.t. Stora Vika. — *Danfjord* pass. Cap Villano 8.7. p.v.t. Spanien. — *Danholm* ank. Liverpool 27.6. — *Tovelil* ank. Bathurst 7.7.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 6.7., derfra til Maracaibo. — *Brattingsborg* afg. Cristobal 6.7. til Puerto Barrios. — *Christiansborg* afg. Ras Tanura 5.7. til Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* forv. ank. Rotterdam 8.7. — *Flynderborg* afg. New York 4.7. — *Frederiksborg* forv. ank. Genoa 8.7. — *Lilleborg* ank. Barry 5.7., derfra til Spanien. — *Nordborg* afg. Inmingham 1.7. til Bodø. — *Skodsborg* ank. Leixoes 28.6., derfra til Port Talbot. — *Spigerborg* afg. Maracaibo 7.7. til Lagune havne. — *Taurnborg* afg. Gibraltar 6.7. til Bari (Italien). — *Uranienborg* afg. Takoradi 2.7. til Monrovia. — *Ørneborg* ank. Rouen 5.7., derfra til Wales.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Nyborg 24.7., derefter Kbhvn. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 16.7., derefter Kiel. — *Esso Nyborg* i dok i Kbhvn. — *Dania* forv. ank. Helerup 9.7., derefter Kastrop og Nyborg.

Dansk-Fransk

Blekinge pass. Cap Verde 7.7. p.v.t. Antwerpen, Kbhvn. — *Bornholm* afg. Lissabon 7.7. til Dakar. — *Bretagne* afg. Tel Aviv 3.7. til Safi, Danmark. — *Gronland* pass. Port Said 8.7. p.v.t. Cartagena. — *Halland* afg. Mossamedes 6.7. til Principe. — *Irland* afg. Melbourne 4.7. til Panama f. o. — *Normandiet* ank. Aardalstangen 4.7., derefter Antwerpen. — *Shetland* ank. Göteborg 8.7. — *Skotland* afg. Le Havre 8.7. til Danmark. — *Slesvig* pass. Malta 6.7. p.v.t. Suez.

De forenede Kullimportører

Cimbria ank. Stettin 9.7., derefter Aarhus. — *Concordia* ank. Stettin 8.7., derefter Holland. — *Dania* forv. ank. Hull 10.7., derefter Kyndby. — *Hafnia* ank. Fredericia 9.7., derefter Stettin. — *Scandia* forv. afg. Limhamn 9.7. til Stettin.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak ank. Godthåb 7.7. — *Disko* afg. Egedesminde 6.7. til Kutdliggat. — *Kasketot* pos. 7.7. 60.20 n. 29.38 v. p.v.t. Kbhvn. — *Sværdfisken* pos. 7.7. 30 v. p.v.t. Julianehåb. — *Tikerak* i Godthåb. — *Julius Thomsen* ved Bluie West One. — *Martin S.* pos. 7.7. 59.15 n. 01.00 v. p.v.t. Kbhvn. — *Bjorn Clausen* pos. 7.7. 63.15 n. 53.10 v. p.v.t. Kbhvn. — *Sigrid S.* ank. Kutdliggat 7.7. — *Polarstar* pos. 7.7. 6 sm. s.s.ø. for Kap Swainson p.v.t. Scoresbysund. — *Polaris* forv. afg. Kbhvn. 8.7. til Angmagssalik og Kap Tobin.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup forv. afg. Toppila 9.7. — *Th. Adler Svanholm* afg. Rotterdam 9.7. — *Wm. Th. Malling* forv. afg. Calais 9.7.

D.F.D.S.

Argentina afg. Kbhvn. 30.6. til New York/Mobile o. v. — *Arizona* ank. Santos 7.7., derfra forv. 10.7. til Buenos Aires. — *Arkansas* ank. Kbhvn. 3.7., afg. forv. 10.7. til New York. — *Bastholm* ank. Beirut 7.7., derfra til Cypern, Izmir, Istanbul, Stratoni. — *Birkholm* afg. Istanbul 6.7. til Trapani, Malta, Antwerpen, Rotterdam, Danmark. — *Brasilien* ank. Eleusis 3.7., derfra forv. 10.7. til Alger, Emden/Rotterdam. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 3.7. — *Bygholm* afg. Rotterdam 7.7. til Herrenwyk, Danmark. — *California* forv. ank. Santos 8.7., derefter Rio de Janeiro/Bahia. — *Colombia* ank. Hull 3.7., afg. forv. 8.7. til Kbhvn.-Gdynia/Buenos Aires. — *Diana* ank. Hull 8.7., derfra forv. 11.7. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Trangisvaag 8.7. til Reykjavik/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* afg. Aalborg 8.7. til Kbhvn., Antwerpen, Levanten. — *Florida* ank. Dunkirk 4.7., derfra ca. 7.7. til Lissabon, Middelhavet. — *Halfdan* afg. Rotterdam 8.7. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Aabenraa 6.7., afg. ca. 8.-9.7. til Kbhvn. — *Hebe* ank. Leith 8.7., derfra forv. 9.7. til Newcastle, Middlesbrough. — *Hindsholm* ank. Manchester 6.7., afg. ca. 12.7. til Kbhvn. — *Hjortholm* afg. Piræus 7.7. til Alger, Amsterdam o. v. — *Hroar* ank. Hull 4.7., derfra forv. 11.7. til Kbhvn. — *Katholm* afg. Dunkirk 7.7. til Newport, Swansea, Liverpool, Kbhvn. — *Klintholm* afg. Kbhvn. 7.7. til Antwerpen, Middelfart, Horsens, Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Dunkirk 8.7. til Kbhvn. — *Knud* ank. Antwerpen 7.7., afg. ca. 8.7. til Kbhvn. — *Korsholm* afg. Antwerpen 7.7. til Esbjerg, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Frede-

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

Telephone:

ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

rikshavn ca. 12.7. til Kbhvn., Antwerpen, Middelhavet. — *Louisiana* afg. Buenos Aires ca. 19.7. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Maine* ank. Malta 7.7., derfra 8.7. til Alexandria, Port Said, Beirut o. v. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 7.7., herfra 9.7. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Marocco* ank. London 7.7., derfra forv. 8.7. til Esbjerg, Grimsby. — *Melos* afg. Tanger 7.7. til Oran, Algier, Tunis, Sicilien o. v. — *Nevada* afg. Rotterdam ca. 9.7. til Hampton Roads. — *Oregon* ank. Buenos Aires forv. 9.7., derfra til Victoria. — *Paraguay* afg. Newport News 6.7. til Galveston/Houston/New Orleans. — *Rota* ank. Kbhvn. 6.7., herfra 10.7. til Odense, Aarhus, Newcastle, Middlesbrough. — *Saga* ank. Kbhvn. 8.7., afg. ca. 11.7. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Samos* ank. Tunis 5.7., derfra forv. 8.7. til Valencia, Cartagena, Oran, Lissabon o. v. — *Texas* ank. Istanbul 21.6., derfra til Izmir, Alexandria, Beirut o. v. — *Thyra* ank. Hull 7.7., derfra forv. 10.7. til forv. Odense. — *Tomsk* ank. Aarhus 7.7., afg. ca. 8.7. til Kbhvn., Hamburg, Antwerpen. — *Tula* afg. Hamburg 7.7. til Antwerpen, Aalborg, Kbhvn. — *Tunis* ank. London 8.7., derfra forv. 10.7. til Kbhvn. — *Uruguay* afg. Halifax 28.6. til Kbhvn./Oslo/Aalborg, ank. Kbhvn. 9.7. — *Venezuela* afg. Newport News 27.6. til Hamburg, ank. Hamburg ca. 9.-10.7. — *Virginia* afg. Kbhvn. ca. 15.7. til Murmansk, Swinemünde/Stettin.

Heimdal

Axel Carl ank. Houston 4.7. — *Hans P. Carl* ank. Brisbane 6.7. — *Poul Carl* ank. Devonport 9.7.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Huelva 9.7. — *Jens Toft* ank. Istanbul 26.6. — *Karen Toft* ank. Flensborg 5.7., dok.

Kongssund

Kongshavn afg. Chittagong 7.7. til Calcutta, Madras.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Rio de Janeiro 22.6. — *Argentinean Reefer* pass. Azorerne 4.7. — *Bella Dan* ventes til Callao 13.7., sydg. — *Egyptian Reefer* afg. Valparaiso 5.7. — *Gerda Dan* ventes til Valparaiso 12.7., sydg. — *Greta Dan* ventes afg. New York 10.7. til Chile. — *Indian Reefer* ventes afg. London 9.7. — *Jelva Dan* ventes afg. Themsen 10.7. til Rouen. — *Jutta Dan* afg. Haukipudas 7.7. til Themsen. — *Kamma Dan* ventes afg. New Orleans 9.7. til Chile. — *Katja Dan* ank. Västerås 8.7. — *Kista Dan* forv. ank. Reykjavik 8.7. — *Laila Dan* forv. pass. Kielerkanalen 8.7. til Bordeaux. — *Laura Dan* rep. i Aalborg. — *Leena Dan* ventes til Callao 10.7., nordg. — *Lilian Dan* pass. Kielerkanalen 7.7. p.v.t. Helsingfors. — *Linda Dan* forv. ank. Pasajes 8.7., derefter Barcelona. — *Lotta Dan* afg. Casablanca 7.7. til Santos. — *Maria Dan* forv. ank. Pasajes 8.7., derefter Bordeaux. — *Marna Dan* ventes til Panama-kanalen 12.7., nordg. — *Nerna Dan* ank. Malta 22.6. f. o. — *Ninna Dan* ventes pass. Kielerkanalen 9.7. p.v.t. Themsen. — *Paula Dan* ventes afg. New York 11.7. til Baltimore. — *Randa Dan* rep. i Aalborg. — *Selma Dan* forv. afg. Torre Vieja 8.7. til New Foundland. — *Silja Dan* afg. Safi 6.7. til Fredericia. — *Stina Dan* ank. Themsen 4.7., derefter Antwerpen. — *Tessa Dan* ventes til New Orleans 11.7., nordg. — *Ulla Dan* ank. Cardiff 7.7., derefter Bristol. — *Vitma Dan* ventes pass. Panamakanalen 11.7., nordg.

Motortramp

Stensby forv. afg. Antwerpen 13.7. til Rochester Buoys, derefter Karachi. — *Tureby* afg. Fremantle 8.7. til Christmas Island. — *Vedby* British Columbia.

Myren

Asbjørn ank. Mombasa 8.7. — *Astrid* ank. Frederikshavn 9.7., dok. — *Birte* Frederikshavn, dok. — *Chr. Sass* forv. ank. Kiel 9.7., derefter Polen, Buenos Aires — *Clara* afg. Antwerpen 9.7. til Grangemouth.

Norden

Norden afg. Trinidad 29.6. til Walvis Bay. — *Nordfarer* ank. Swansea 2.7. — *Nordhval* ank. Dublin 7.7. — *Nordkap* ank. Antwerpen 23.6. — *Nordkyn* ank. New Westminster 21.6. — *Nordpol* afg. Singapore 29.6. til Suez. — *Nordvest* ank. Bombay 9.7.

Orient

Astoria afg. Hamburg 5.7. til U.S.A. — *Westralia* ank. Antwerpen 8.7., derefter Kbhvn.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige

Forsikringsarter

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
NORDLYSET

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.

TELF. *BYEN 2680

Progress

Valborg Nielsen forv. ank. Savannah 5.7. — *Elisabeth Nielsen* ank. Baltimore 30.6. — *Else Nielsen* forv. ank. Genoa 9.7. — *Lily Nielsen* afg. Philadelphia 4.7. — *Henry Tegner* afg. Sheel Harbour 7.7. — *Ellen Nielsen* i Frederikshaab. — *Hugo Nielsen* afg. forv. Ivigtut 8.7. — *Margrete* afg. forv. Immingham 8.7. — *Karen* afg. forv. Porsgrunn 9.7. — *Marx* ank. Skulskär 2.7. — *Sophie* afg. West Hartlepool 8.7. — *Thyra* ank. Munksund 6.7. — *Fylla* afg. Antwerpen 7.7.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng forv. ank. Rieme 13.7. — *Lena Schmith* Svendborg, dok.

Torm

Birgitte Torm ank. Baltimore 7.7. — *Estrid Torm* ank. Charleston 7.7. — *Herdis Torm* afg. Caibarien 5.7. — *Olga Torm* afg. New Orleans 21.6. — *Gerd Torm* ank. St. John 5.7. — *Tekla Torm* afg. Rio de Janeiro 30.6. — *Agnete Torm* afg. New York 27.6. — *Kirsten Torm* afg. Montevideo 5.7. — *Gertrud Torm* afg. Istanbul 7.7. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* ank. Rio de Janeiro 6.7. — *Thyra Torm* afg. Amsterdam 25.6. — *Gyda Torm* afg. Jakobstad 5.7. — *Anne Torm* ank. Bandholm 7.7. — *Hilde Torm* afg. Hull 5.7. — *Gudrun Torm* afg. Horsens 5.7. — *Alice Torm* afg. Hamburg 3.7. — *Gunhild Torm* afg. Hamina 4.7.

Vendila

E. M. Dalgas ventes ank. Antwerpen 11.7. — *Otto Petersen* ventes ank. Rotterdam 19.7. — *P. N. Damn* ventes afg. Campbellton 8.7. til Manchester.

Ø.K.

Annam ank. Kbhvn. 27.6., derefter Finland, Göteborg. — *Asia* afg. Aden 5.7. til Port Said, Beyrouth. — *Bintang* afg. Singapore 5.7. til Bangkok. — *Erria* ank. Rotterdam 5.7. — *Falstria* ank. Aalborg 5.7., derefter Kbhvn. — *Fionia* ank. Aalborg 8.7., derefter Middlesbrough, Rotterdam. — *India* ank. Nakskov 5.7., derefter Aalborg. — *Java* pass. Sabang 30.6. til Aden, Port Said. — *Jutlandia* ank. Nakskov 2.7. — *Kambodia* pass. Dondrahead 8.7. til Penang, Port Swettenham. — *Kina* ank. Bangkok 5.7., derefter Saigon. — *Korea* afg. Olaru 6.7. til Hongkong. — *Lalandia* afg. Bombay 5.7. til Aden, Port Said. — *Magdala* ank. Surigao 6.7., derefter Cebu, Singapore. — *Malacca* pass. Galapagos 6.7. til Cristobal, St. Thomas. — *Malaya* afg. Fremantle 4.7. til Aden, Port Said. — *Manchuria* afg. Los Angeles 1.7. til Cristobal, St. Thomas. — *Meonia* pass. Ushant 4.7. til London, Rotterdam. — *Mombasa* ank. Mascassar 7.7., derefter Philippinerne. — *Mongolia* pass. Fayal 7.7. til St. Thomas, Curacao. — *Morelia* ank. Genoa 7.7., derefter Aden, Karachi. — *Nikobar* ank. Hongkong 4.7., derefter Manila. — *Panama* pass. Gavdo 7.7. til Palermo, Genoa. — *Patagonia* ank. Nakskov 7.7., derefter Kbhvn., Göteborg. — *Selandia* pass. Gavdo 7.7. til Port Said, Aden. — *Serampore* pass. Bonin Øerne 27.6. til San Francisco, Los Angeles. — *Siam* ank. Teneriffe 7.7. f. o. — *Tranquebar* afg. Nasipit 6.7. til Legaspi.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . TEL. C. 16.861

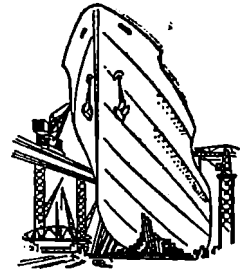


- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstantør
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang III. katalog

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEDEKKE OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD

Rigstelefon: 909

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

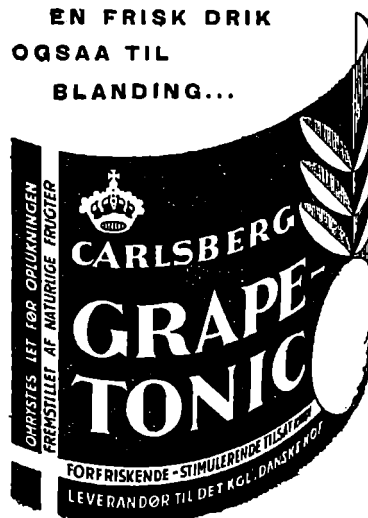
Owners' & Captains' Code

Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG

Amallegade 33 - København K

EN FRISK DRIK
OGSAA TIL
BLANDING...



Carlsberg

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand S. Christoffersen & Co. Stevedore M. Jensen Næstformand og Kasserer Hans Brandt	Labore
Randers	Medlem af Bestyrelsen	
København	Stevedorekompagniet Hassing & Drescher Stevedore-Kompagniet A/S	Dispatch
Aalborg	Einar Sørensen	Stevedore
Aarhus	Søren Andersen	Stevedoring
Esbjerg	Jørgen Schultz	Schultz
Frederikshavn	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
Horsens	Søren Olsen	Oldstevedore
Kalundborg	Holger Jørgensen	
Korsør	Skjold Andersen	
Kastrup	Jullus Nielsen's Stevedore- forretning A/S	
København	Flakholm Stevedore Co. A/S	
—	Chr. S. Odgaard & Co.	
—	Halfdan Rasmussen	Andrea
—	Henrik Basballe	Basballe
Løgster	Henry Petersen	
Nakskov	Simonsen og Møller	
Nyborg	C. E. Jensen	
N. Sundby	Vejle Stevedoreforretning	
Odense	v. Kaptajn Thygesen	
Svendborg		
Vejle		

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13 770-15 770
TELEGR. : JANBY :



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO

IMO-PUMPER
&
-MOTORER

S/S UNITED STATES vandt „Det blå bånd“

beskyttet af smøreolier fra **VACUUM OIL COMPANY**

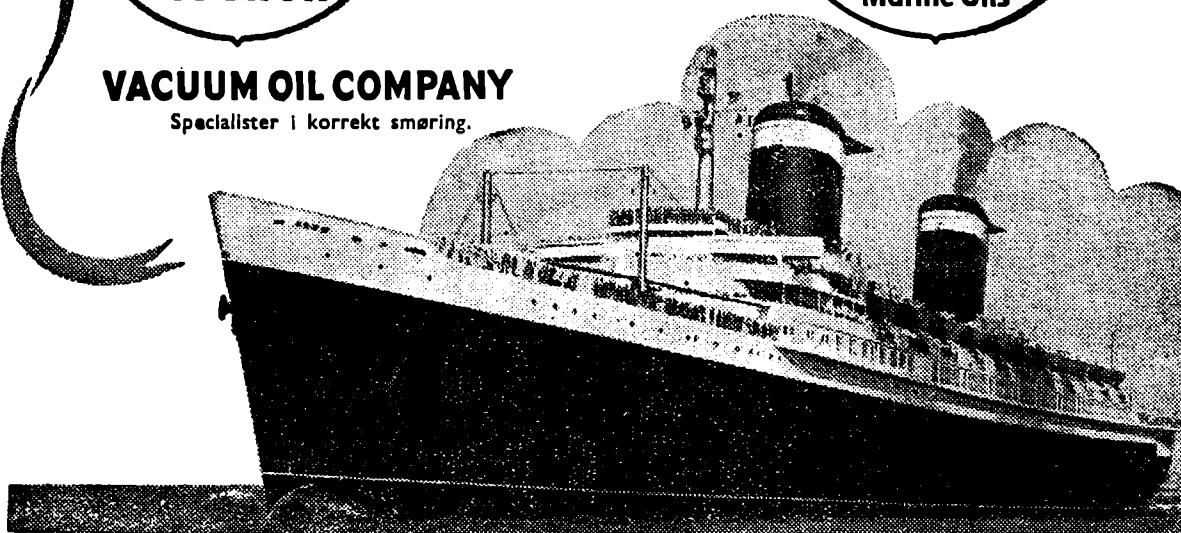


Den samme beskyttelse står
til Deres rådighed



VACUUM OIL COMPANY

Specialister i korrekt smøring.



ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. kompasretter
Forlang ill. katalog

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde.
Fabrikanter af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler.
2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 28

FREDAG DEN 18. JULI 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DE NORDISKE HANDELSFLÅDER

Det Norske Veritas har nu udsendt sin oversigt over de nordiske handelsflåders til- og afgang i 1951. Det fremgår heraf, at Danmark har haft en nettotilgang af 0 skibe men en nettotilgang i tonnage på 62.215 br. tons. Bruttotilgangen var 37 skibe med ialt 139.857 br. tons og bruttoafgangen var 37 skibe med ialt 77.642 br. tons. Motorskibene er forøget med 19 skibe på ialt 99.201 br. tons (heraf 9 tankskibe med ialt 71.096 br. tons), medens dampskibene er gået tilbage med 19 skibe på ialt 36.986 br. tons. Den norske handelsflåde havde i 1951 en nettoafgang på 1 skib men en nettotilgang i tonnage på 277.402 br. tons. Bruttotilgangen var 143 skibe med ialt 705.924 br. tons, mens bruttoafgangen androg 144 skibe med ialt 428.522 br. tons. Motorskibene er forøget med 36 skibe med ialt 404.207 br. tons, mens dampskibene er gået tilbage med ialt 37 skibe på tilsammen 126.805 br. tons. Den norske tankskibsflåde er forøget med 17 skibe på tilsammen 345.910 br. tons. Den svenske handelsflåde havde i 1951 en nettotilgang på 26 skibe med ialt 204.475 br. tons. Bruttotilgangen var 81 skibe med ialt 254.446 br. tons, og bruttoafgangen 55 skibe med ialt 49.971 br. tons. Motorskibene blev forøget med 43 skibe med ialt 171.903 br. tons, mens dampskibene gik tilbage med 17 skibe i antal, hvorimod tonnagen voksede med 32.572 br. tons. Den svenske tankskibsflåde voksede i 1951 med ialt 16 skibe på tilsammen 96.733 br. tons.

J. LAURITZEN

Indenfor rederiet J. Lauritzen er der foretaget følgende udnævnelser: Prokurist *Henry Jensen* er udnævnt til underdirektør. Samtidig er indkøbschef *Alf Møller*, kontorchef *Poul Blankholm Hansen* og befragter *Svend Lundgaard* udnævnt til prokurister.

ISBRYDNINGSRÅDET

Dansk Dampskibsrederiforening har udpeget direktør *Ove Amsinck*, rederiet *Mar. Nielsen & Søn*, og underdirektør *Henry Jensen*, rederiet *J. Lauritzen*, til medlemmer af Isbrydningsrådet i stedet for skibsrederne *T. C. Christensen* og *E. Hahn-Petersen*.

MINDEINDSAMLINGEN

I begyndelsen af 1947 iværksattes der her i landet en landsindsamling med daværende kronprins Frederik som formand for komiteen. Indsamlingen, der havde til formål at skaffe midler til støtte til danske søfarende og fiskere og deres pårørende samt til at rejse et minde for de under den 2. verdenskrig omkomne danske sømænd, er nu sluttet, og det viser sig, at man kan råde over et beløb på 2.738.919 kr., indsamlede midler plus renter. Det indvundne beløb har helt og udelt kunnet anvendes efter sit formål — administration m. m. er ydet vederlagsfrit — og er fordelt således: Mindetavle i

Holmens Kirke, mindesten i Holmens Kirkes have og mindesmærke ved Nyhavn: ialt ca. 84.000 kr. Danske Søfarendes Mindefond af 1945: ca. 705.000 kr. Indenlandsk Sømandsmission i Danmark, til sømandsinstitut, til sommerophold for sømands- og fiskerenker og deres børn og til Sømandshøjskolen i Svendborg: ialt 850.000 kr. Foreningen til Søfarens Fremme til hjælp til udrustning til unge mennesker, der agter at gå til søs: 60.000 kr. Ny selvejende institution til hjælp for bygning af et sømandshotel eller en sømandsskole: 500.000 kr. Sømandsstiftelsen »Bombebøssen« og Sømandsforeningen af 1856: ialt 440.000 kr. Prins Valdemar og Prinsesse Marie's Fond: 100.000 kr.

FRAGTRATETALLET

Fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater for prompte lastning indenfor tramparten, er beregnet til 155 for juni 1952. I maj måned var tallet 164. Faldet i fragtratetallet, der tog sin begyndelse i januar måned, andrager nu i alt 33 pct., og fragtraterne ligger herefter i gennemsnit ca. 15 pct. lavere end på samme tid sidste år.

Bevægelserne i fragtraterne har været noget uensartede i den forløbne måned med stigning i enkelte trades og uforandrede rater i andre, men dog med nedgang som den dominerende bevægelse.

KONSULATERNE

Udenrigsministeriet har den 26. juni 1952 efter ansøgning afskediget *S. H. Snellman* fra den ham betroede post som ulønnet dansk vicekonsul i Skellefteå under det kgl. generalkonsulat i Stockholm.

KØBENHAVNS HAVN

Københavns havn blev i juni 1952 anløbet af ialt 2321 skibe på tilsammen 873.938 n.r.t. Heraf var 1629 skibe med ialt 546.375 n.r.t danske, 337 med ialt 120.182 n.r.t svenske, 39 med ialt 57.576 n.r.t norske, 30 med ialt 47.701 n.r.t britiske, 176 med ialt 31.622 n.r.t tyske, 74 med ialt 23.608 n.r.t hollandske, 4 med ialt 17.590 n.r.t amerikanske og 22 med ialt 14.477 n.r.t finske, mens resten tilhørte andre nationer.

Københavns havnevæsen har endvidere nu offentliggjort anløbstal m. m. for året 1951, og det fremgår heraf, at havnen ifjor har haft sit hidtil største år med et samlet anløb af 24.296 skibe på tilsammen 9.045.498 n.r.t. og en godsomsætning på ialt 7.948.804 tons. I 1950 var tallene 8,7 mill. n.r.t. for skibenes vedkommende og 7,5 mill. tons gods.

M.S. »ERRIA«

M.s. Erria, der som bekendt blev hårdt beskadiget ved en brand i slutningen af 1951, mens det befandt sig på Columbia River, er nu af slæbebåden *Zwarte Zee*, tilhørende *L. Smit & Co.'s International*

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

— Det nyeste og mest effektive —

Tug Co., blevet bragt ind til Rotterdam efter en rejse via Panamakanalen. Rejsen varede ialt 51 dage. Reparationen og ombygningen af skibet skal foretages af det hollandske værft *Wilton-Fijenoord*, Schiedam, og ventes at vare ca. 8 måneder.

EN HOLLANDSK MINDEGAVE

Den hollandske regering agter sammen med hollandske skibsfartsorganisationer at overrække det danske redningsvæsen en plakette med inskription med anmodning om, at den må blive anbragt på det mindesmærke, det er tanken at rejse ved Hvide Sande til erindring om de fem danske redningsmænd, der omkom under et forsøg d. 10. december 1951 på at redde besætningen på den hollandske uddybningsmaskine *Kinhem*, der mentes i havsnød udfør kysten. Plaketten vil blive bragt til Danmark om bord i redningsbåden *Insulinde*, der bl. a. har direktøren for det nord- og sydhollandske redningsbådsselskab *H. Th. de Booy* om bord.

NYT INSTRUMENT

En af lærerne ved Alesund Sjømannsskole., *Leiv Gjernås* har efter årelange forsøg konstrueret et instrument *Nauticator*, der sikkert i fremtiden vil kunne lette navigatørernes arbejde ude til søs i en betydelig grad. Instrumentet løser hurtigt og nøjagtigt en række problemer i forbindelse med den sfæriske trekant, så man bl. a. ved enkle indstillinger og aflæsninger kan finde storcirkeldistancen og storcirkelkursen m. m., ligesom man kan finde højde og azimuth til en hvilken som helst stjerne og derved forud for en observation indstille sekstanten på den omtrentlige højde og endvidere få at vide, i hvilken retning vedkommende stjerne er at finde. Det nye instrument skal nu masseproduceres i plastic til en pris af 20—50 kr.

INTERNATIONAL SALVAGE UNION

International Salvage Union har fornylig holdt møde i København under ledelse af præsidenten, hr. *Murk Lels*, Rotterdam. På mødet diskuteredes bl. a. spørgsmålet om skalaen for bjergeløn, og der var enighed om, at den nu benyttede skala stadig var utilfredsstillende, særlig med henblik på assistance ydet nødstedte skibe i rum sø. Det blev enstemmigt vedtaget, at man, når muligt, skulle operere efter bestemmelserne i Lloyd's Form of Salvage Agreement.

Som præsident for de næste 2 år valgtes direktør, orlogskaptajn *Hector Kiær*, København, og som medlemmer af eksekutiv-komiteen hr. *Murk Lels*, Rotterdam, og commodore *T. McKenzie*, Faslane.

Det vedtoges at afholde næste konference i Ostende i 1954.

DANSKE SKIBES PROTECTION CLUB

Danske Sejlskibes Protection Club har afholdt generalforsamling. Sekretæren, landsretssagfører *A. L. H. Elmquist*, Svendborg, aflagde beretning. I klubben var der nu indmeldt 86 skibe imod 76 i 1951 og 56 i 1948. Det var det højeste antal skibe, klubben nogensinde havde haft som medlemmer. Der var behandlet i årets løb 49 sager, hvoraf 22 var ordnet helt, 7 delvist, medens 7 havde måttet henlægges. Der er for medlemmerne i det forløbne år igennem behandlingen af sagerne sparet 190.000 kr. Til bestyrelsen genvalgte konsul, skibsreder *A. E. Sørensen*, Svendborg, og til revisor skibsreder *Alfred Petersen*, Marstal. Da klubben, som blev stiftet i året 1923, så godt som ikke længere har sejlskibe som medlemmer, vedtoges det at ændre klubbens navn til: »Danske Skibes Protection Club. (Danske Sejlskibsrederiers Protection Club).«

FRANSK SKIBSFART

Ved udgangen af 1951 omfattede den franske handelsflåde 725 skibe på tilsammen 3.713.224 brt. Frankrig har således ikke alene erstattet de under den anden verdenskrig lidte skibstab på tilsammen 1.316.000 brt., men væsentlig overskredet den i 1930 disponible handelstonnage på 2.733.633 brt.

Den franske flåde vil i en nærmere fremtid modtage en yderligere værdifuld tilgang af nybygninger, idet der til franske værfter er afgivet bestillinger på 63 skibe på tilsammen 480.000 brt. og hos udenlandske værfter er bestilt 33 skibe på tilsammen 188.000 brt.

En sammenligning af flådens nuværende fordeling på skibstyper med flåden i 1939 viser, at væksten har været særlig udpræget for tankskibsflådens vedkommende, der nu tæller 100 enheder på tilsammen 711.131 brt. Passagerskibsflåden, der under krigen mistede nogle af sine bedste enheder (*Normandie*, *Champlain*, *La Fayette*), har trods den senere tilgang af det flv. tyske skib *Europa*, nu *Liberté* (51.839 brt.), stadig ikke nået sin tidligere størrelse.

For de franske havne var 1951 et rekordår. Vareindførselen ad søvejen nåede op på 41 mill. tons, mod 31 millioner tons i 1950 og 33,5 millioner tons i 1938. Frankrigs vareudførsel ad søvejen udgjorde i det forløbne år 18,7 millioner tons, mod henholdsvis 17 millioner tons og 17,4 millioner tons i 1950 og 1938.

Den franske handelsflåde befordrede i 1951 41 pct. af de indførte og 47 pct. af de udførte varer. De tilsvarende procenttal for 1950 var 49 pct. og 46,5 pct.

BALTISK LLOYD

Forsikringssselskabet Baltisk Lloyd A/S afholdt den 14. juni 1952 sin ordinære generalforsamling. Formanden, overretssagfører *O. Bay* aflagde beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år samt fremlagde regnskabet.

Den samlede brutto-præmieindtægt i 1951 beløber sig til kr. 1.980.833,08 mod kr. 2.070.106,88 i 1950. Netto-præmieindtægten for egen regning andrager kr. 1.873.682,86 mod kr. 1.973.835,81 i 1950. De samlede erstatninger for egen regning andrager kr. 817.511,27. Til præmie- og skadesreserver er der ialt henlagt kr. 2.853.000,00. Efter at den under driftsregnskabet hensatte reserve til disposition for kommende års regnskaber er forhøjet med kr. 25.000, udviser driftsregnskabet et overskud på kr. 119.509, hvoraf kr. 90.000 udbetales til aktionærerne og kr. 10.000 henlægges til almindelig reservefond. Det afgående bestyrelsesmedlem, direktør *Harald Eriksen*, Esbjerg, genvalgte.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

D.F.D.S.' ruter

D.F.D.S. mange sommerruter er nu i fuld gang. Den 5. ds. indviede s.s. *Trondhjem* Aalborg-Leith-ruten, og der er stor interesse for denne nemme og bekvemme rute til det skotske højland. Skibet afgår fra Aalborg liver lørdag og fra Leith hver onsdag.

En uge senere, den 12. juli begyndte Olympiade-rejserne fra København til Helsingfors for alvor, da m.s. *Botnia* afgik fra Larsens Plads med en del danske og udenlandske stævnedeltagere. Den 15. ds. afgik s.s. *Frederikshavn* med det største antal stævnedeltagere, nemlig ca. 80 danske idrætsmænd og -kvinder samt deres ledere.

Nyt færgעהeld

D.S.B.'s Store Bælt-overfart har været ramt af forskellige ret alvorlige havarier i den senere tid. M.f. *Broen* tørnede således for nogen tid siden mod færgeljet i Nyborg og måtte lages ud af driften i nogen tid, og endnu førend den nye færge var kommet tilbage, skete det samme uheld for m.f. *Hejmdal*, der ligeledes tørnede mod bilfærgeljet i Nyborg. Første gang var det vinden, der fik *Broen* til at drive af, og anden gang svigtede en af *Hejmdals* ma-

UGENS FRAGTBERETNING

Praktisk talt alle fragtmarkeder er svage. Kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam er sluttet for juli tonnage til den nye lavrekord af 29/-, hvorimod der for enkelte rejser for afskibning 15. aug. til novbr. er betalt rater mellem 33/6d. og 34/-. To både meldes iøvrigt sluttet for consecutive rejser begyndende august til december Hampton Roads/Antwerpen eller Rotterdam til 36/- med option af tyske Nordsøhavne til 37/6d. og Kiel til 39/-. På dollarbasis sluttedes kul Hampton Roads/Hamburg eller Bremen til \$4.60. Kul fra Hampton Roads til Rio sluttedes til \$6.25. Bortset fra disse kulbefragtninger har der praktisk talt ingen efterspørgsel været fra Northern Range. Props fra Canada til UK. tog yderligere tonnage. Sidste slutninger var 195/- pr. favn for 1250 favne båd og 182/6d. for 2000 favne båd, begge for afskibning aug./sept. Tidligere på ugen var to mindre både sluttede til 210/- pr. favn for august lastning. Korn fra St. Lawrence til UK. betaltes med 8/6d. pr. qr. med option af Antwerpen eller Rotterdam til 7/10½d., St. Lawrence/Antwerpen-Hamburg Range betaltes med \$5.10, norsk 8200 tonner sluttedes for korn St. Lawrence/Norge til 46/9d., og for korn fra St. Lawrence til Vestitalien betaltes \$6 med option af Adriaterhavet til \$6.75.

Efterspørgselen fra Vestindien er stadig ringe. Tre parcels på ialt 6000 ts. sukker Cuba/Casablanca sluttedes til \$9, for 2000 ts. Cuba/Nantes betaltes \$11, 7500 tonner sluttedes Cuba/Montevideo til \$12, og for 7300 ts. sukker Cuba/Japan betaltes 103/- med fri losning. Fra Golfen til Triest betaltes \$7.75 for tungt korn, juli tonnage sluttedes Golfen/Santos eller Recife til \$8 og for lignende forretning for august lastning betaltes \$7.50, 9500 tonner fik \$8 for tungt korn fra Golfen til Rio.

Fra River Plate meldes kun om en enkelt afslutning, nemlig 6200 tonner fra n.a. San Lorenzo til UK. til 55/- basis 65 cbft., option Antwerpen eller Rotterdam til 52/6d., men der synes at være noget bedre efterspørgsel for august og september positioner. Befragternes idé er dog ikke højere af den grund. Malm fra Victoria til Houston sluttedes til \$4 fio. for juli lastning, hvorimod 9000 tonner kun fik \$4.35 med \$1 for losning fra Victoria til Mobile.

Vestkysten af Sydamerika er stadig uden større aktivitet. Der er forskellige sukkerordrer fra Peru, bl. a. til Northern Range til \$12.50 eller Californien til \$2 mindre. Kul fra Chimbote til Buenos Aires sluttedes til \$7 fio. Fra Nordpacific sluttedes korn til Japan til \$7.75 med fri losning, korn til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes i ugens begyndelse til \$8.75 for august, men senere betaltes kun \$8.25 for samme afskibningstermin. For afskibning novbr./decbr. sluttedes to amerikanske liberty både til \$9.40 og \$9.50 basis Rotterdam eller Antwerpen.

Fra Far East er efterspørgselen fortsat minimal. En enkelt 9000 tonner meldes sluttet fra Nordkina til Antwerpen/Hamburg Range til 67/6d. med forskellige losseoptioner for blandet kornlast. Copra fra Philippinerne kan slutes til 4 havne Antwerpen/København Range for ult. august lastning til 110/-,

skiner under tillægningsmanøvren. Forholdene i færgelejerne er meget vanskelige for manøvrer med de moderne, store og overbyggede færger, der i denne ferielid går i en stærkt forceret drift, der må slide meget på personel og materiel.

Skibsregisteret

Rhederi M. Jebsen, Aktieselskab, Aabenraa. Skorstensmærke: På hver side af gul skorsten et blåt, cirkelrundt felt. I feltet tre makrel, omgivet af to, forneden krydsede, bøjede laurbærgrene. Figurerne er i sølv. Kontorflag: Blåt stulflag med tre makrel, omgivet af to, forneden krydsede, bøjede laurbærgrene. Figurerne er i sølv.

og for 3000 ts. copra fra Philippinerne til Venezuela indikeres \$21 på berth terms. Fra Calcutta sluttedes der yderligere tonnage for kul, bl. a. til Pusan til 65/- fio., Hongkong til 60/-, Colombo til 47/6d. og Karachi til 54/-. Scrap fra Calcutta til Genua betaltes med £25.000 fio. for 7000 ts. dw., 450.000 cbft. bale, malm fra Calcutta til Antwerpen/Bremen Range sluttedes til 55/-. Fra Vizagapatam til Northern Range sluttedes to både til \$7.50 og endelig kan nævnes, at 8000 ts. malm fra Marmagoa til Calais eller Boulogne og Antwerpen betaltes med 65/-. Scrapjern fra Basra betaltes med 70/- fio. til Genua, option losning UK. til 80/- fio.

Fra Australien har der været en vis aktivitet de allersidste dage, og flere både sluttedes for hvede ex-silo fra Vestaustralien til UK. til 67/6d., og for lignende forretning men lastning Sydaustralien eller Victoria betaltes 70/-. Tidligere på ugen var sluttet fra full range Australien til Eire til 75/- for bulkhvede ex-silo med 5/- mere for last ex-bags. Sukker i sække fra Queensland til UK. sluttedes til 85/-, og for 8200 ts. sukker i sække fra Fiji til Vancouver betaltes 50/-.

Det er stadig vanskeligt at skaffe stem for kul fra Sydafrika. En enkelt båd meldes sluttet Durban/Matadi til 55/-. Løst sukker fra Mauritius til London eller Liverpool sluttedes til 65/-. Salt fra Masowa til Japan betaltes med 44/6d. Fra Vestkysten af Sydafrika kan nævnes, at 4000 ts. malm fra Walvis Bay til Baltimore sluttedes til \$12, og fra længere nord på sluttedes malm Monrovia/Northern Range til \$4.50 for 9500 tonner.

Middelhavsmarkederne er uændrede. Byg fra Latakia til UK. sluttedes til 45/-, byg fra Bona/Mogador Range til UK. betaltes med 31/6d., pyrites fra Huelva til Rotterdam sluttedes til 23/6d., og en båd, der måtte »cutte« størrelsen med omkring 600 ts., sluttedes for 7851 tons korn fra Sortehavet til UK. til 42/6d.

På vore hjemlige markeder er efterspørgselen efter tonnage for kul og koks stadig begrænset på grund af de fyldte lagre, og ratetendensen er derfor fortsat svag. En stor båd sluttedes for kul fra østkysten UK. til god dansk havn til 13/9d., og raten for både på omkring 2500/3000 tons ligger ca. 1/- højere. Raterne for kul fra Polen er uændrede. For trælast fra Østersøen har efterspørgselen været på det jævne. Adskillige både sluttedes for props fra Finland til UK. til en smule vigende rater, idet de sidste slutninger fra Sydfinland til ECUK. meldes gjort til 140/-. Fra Hvidehavet er der igen kommet gang i befragtningen, og Coal Board tog en række både fra Archangel til ECUK. til rater omkring 175/- pr. favn for stor tonnage, d.v.s. både omkring 2000 favne, og til 180/- pr. favn for både omkring 1000/1200 favne. For 650 stds. DBB. fra Archangel til Manchester betaltes 230/- pr. std.

Efterspørgselen på tankmarkedet er stadig begrænset, men efter at de store olieselskaber har været i stand til at slippe af med en betydelig del af deres overskudstonnage, synes rateniveauet nu at være stabiliseret på omkring MOT. plus omkring 40 à 50 pct. for dirty tonnage. I US. kystfart sluttedes til USMC. plus 20 pct. for dirty og USMC. plus 25 pct. for clean tonnage. En 14.000 tonner, dirty, sluttedes fra Persiske Bugt til Californien til USMC. flat. For consecutive rejser over 12 måneder til USMC. plus 60 pct., og en anden båd af omtrent samme størrelse meldes sluttet for ca. 15 måneders consecutive rejser til MOT. plus 150 pct., efterfulgt af yderligere 3 måneders consecutive rejser til MOT. plus 125 pct., begge for dirty trade. På timecharter sluttedes en 10.800 tonner, dirty, for 5 år fra juni 1952 til \$4.75.

PERSONALIA

85 år

Tidligere fører i dampskibsselskabet »Torm«, kaptajn *N. Mørk Andersen*, kan den 24. juli fejre sin 85 års fødselsdag i sit hjem i Frederiksværk.

70 år

Den 21. juli fylder tidligere fører i D/S »Myren«, kaptajn *P. K. Bjark*, 70 år. Kaptajn Bjark er bosiddende i København.

60 år

Den 16. juli fyldte afdelingschef ved Søkortarkivet, orlogskaptajn *Eigil Riis-Carstensen* 60 år. Orlogskaptajn Riis Carstensen, der har gjort en betydelig og meget værdsat indsats i Grønlandsforskningen, bl. a. på Godthåb-ekspeditionen i 1928 og Nanok-ekspeditionen i 1932, tog sin afsked fra aktiv tjeneste i 1940 for at hellige sig helt og fuldt til arbejdet på Søkortarkivet, hvor han nu er chef for 2. afdeling, der bl. a. udsender Efterretninger for Søfarende.

Formand for Københavns Skipperforening, kaptajn *H. L. Rosfeldt*, fylder den 22. juli 60 år. Kaptajnen har siden 1945 beklædt formandsstillingen og har i denne sin egen skab repræsenteret førnævnte forening i en række kommissioner og råd.

50 år

Fører i Det Danske Kulkompagni, kaptajn *Erik V. Christiansen*, kan den 21. juli fejre sin 50 års fødselsdag. Kaptajnen har sit hjem i Vanløse.

Ny sømandspræst

Ved kongelig resolution af 21. juni 1952 er det tilladt kandidat i teologien *Kaj Baagø Hansen* at modtage præstevielse for derefter midlertidigt at kunne overtage stillingen som dansk sømandspræst i New York.

VALUTAKURSER pr. 15. juli 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98 1/2, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01 1/2, Lissabon 24.15, Montreal 7.10.

Positionsliste pr. 15. juli 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Ridham Dock 15.7. — *Hans Mærsk* forv. ank. Ridham Dock 16.7. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Bonavista Bay, Newfoundland 17.7. — *Betty Mærsk* forv. afg. Hull 14.7. til Kyndby. — *Lica Mærsk* forv. afg. Rotterdam 15.7. — *Marit Mærsk* forv. ank. Dakar 1.8. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 15.7. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 18.7. — *Ellen Mærsk* ank. Perth, Australia 5.7. — *Else Mærsk* forv. afg. Kohsichang 15.7. — *Kirsten Mærsk* afg. Cochín 8.7. til Hongkong. — *Agnete Mærsk* ank. Khorramshahr 13.7., forv. afg. 14.7. — *Mathilde Mærsk* afg. Osaka 14.7. til Kobe. — *Emilie Mærsk* ank. Alexandria 12.7. — *Herta Mærsk* afg. Hongkong 11.7. til Manila. — *Jessie Mærsk* afg. Philadelphia 12.7. — *Vibeke Mærsk* afg. Djakarta 9.7. — *Arnold Mærsk* ank. Kawasaki 14.7. — *Cornelius Mærsk* afg. Medan 10.7. til Cochín. — *Oluf Mærsk* afg. Boston 11.7. til Montreal. — *Leise Mærsk* afg. Yokohama 5.7. til San Francisco. — *Sally Mærsk* afg. New York 11.7. til Panama. — *Chastine Mærsk* afg. Genoa 8.7. til New York. — *Gertrude Mærsk* ank. Saigon 10.7. — *Lexa Mærsk* ank. New York 9.7. — *Hulda Mærsk* afg. Keelung 14.7. — *Laura Mærsk* afg. Los Angeles 4.7. til Panama. — *Grete Mærsk* ank. Nagoya 14.7. — *Trein Mærsk* afg. San Francisco 24.6. til Manila. — *Anna Mærsk* ank. Norfolk 11.7. — *Peter Mærsk* afg. San Francisco 2.7. til Manila. — *Olga Mærsk* afg. Bugo 11.7. til Sagoy. — *Nicolien Mærsk* afg. Panama 5.7. til San Francisco. — *Jeppesen Mærsk* ank. San Carlos 11.7. — *Kate Mærsk* afg. Harburg 29.6. til Curacao — *Bente Mærsk* afg. Teneriffe 13.7. til Umm Said. — *Aase Mærsk* forv. ank. Stanlow. — *Rosa Mærsk* afg. Elang de Berre 28.6. til Pao. — *Nelly Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 11.7. til U.K.C. — *Emma Mærsk* afg. Buenos Aires 9.7. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Houston 22.7. — *Brigit Mærsk* afg. Buenos Aires 7.7. til Curacao. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 6.7. — *Caroline Mærsk* afg. Umm Said 26.6. — *Katrine Mærsk* afg. Tripoli 5.7. til Heysham. — *Henning Mærsk* ank. Liverpool 11.7. — *Eleonora Mærsk* forv. ank. Dunkirk 26.7. — *Marie Mærsk* afg. Curacao 23.6. til Singapore. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 26.6. til La Plata. — *Jane Mærsk* ank. Fawley 11.7. — *Mette Mærsk* afg. Singapore 30.6. til Sydney og New-

castle. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 14.7. — *Ebba Mærsk* forv. ank. Dunkirk 16.7. — *Anglo Mærsk* afg. Thameshaven 11.7. — *Gerd Mærsk* afg. Rotterdam 12.7.

Basse & Co.

London ank. Santos 11.7. — *Krusaa* forv. ank. Gdansk 16.7. — Oslo forv. ank. La Guaira ca. 23.7. — *Paris* ank. Kilimji 8.7. — *Egaa* ank. Zongouidak 15.7. — *Else Basse* ank. Færingehavn 9.7. — *Susaa* afg. Kbhvn. 15.7. til Grønland.

Danla

Cyril afg. Malmö 14.7. til Svalbard. — *Danfjord* ank. Torrevieja 11.7. — *Tovetil* afg. Sidney 15.7. til Barrow-in-Furness. — *Danholm* pass. Finisterre 14.7. p. v. t. Santa Pola.

Dannebrog

Aggersborg afg. New York 10.7. til Maracaibo. — *Brattingborg* afg. Puerto Barrios 13.7. til Tela. — *Christiansborg* afg. Mena al Ahmadi 6.7. til Landsend f. o. — *Ellensborg* afg. Rotterdam 12.7. til Leith. — *Flynderborg* afg. Puerto Cabello 14.7. til New York. — *Frederiksborg* afg. Genoa 12.7. til La Calera. — *Lilleborg* ank. Cadiz 14.7., derfra til Huelva. — *Nordborg* ank. Hammerfest 10.7., derfra til Archangelsk. — *Skodsborg* ank. Port Talbot 13.7., derfra til Wales. — *Spigerborg* ank. Curacao Fuikbay 13.7., derfra til Norfolk. — *Taarborg* ank. Bari 12.7., derfra til Sagunto. — *Uranienborg* afg. Freetown 9.7. — *Ørneborg* ank. Port Talbot 12.7., derfra til Italien.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Nyborg 24.7., derefter Kbhvn. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 16.7., derefter Kiel. — *Esso Nyborg* i dok i Kbhvn. — *Dania* forv. afg. Holbæk 16.7. til Port Jerome, derefter Nyborg.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. ank. Antwerpen 17.7. — *Bornholm* afg. Dakar 15.7. til Boma. — *Bretagne* forv. ank. Nørre Sundby 19.7. — *Grønland* ank. Carlagena 13.7. — *Halland* ank. Sao Thome 12.7. — *Irland* afg. Melbourne 4.7. til Panama, forv. ank. 31.7. — *Normandiet* ank. Antwerpen 12.7. — *Shetland* forv. afg. Göteborg 19.7. til Kuwait. — *Skotland* afg. Kbhvn. 14.7. til Le Havre. — *Slesvig* ank. Aden 15.7.

De forenede Kulimportører

Cimbria ank. Stettin 16.7., derefter Kbhvn. — *Concordia* ank. Hull 15.7., derefter Masnedø. — *Dania* forv. ank. Kyndby 18.7. — *Hafnia* forv. afg. Kbhvn. 17.7. til Stettin. — *Scandia* ank. Aalborg 15.7., derefter Stettin.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Calais 15.7. — *Th. Adler Svanholm* afg. Kbhvn. 16.7. — *Wm. Th. Malling* ank. Methil 12.7.

D.F.D.S.

Argentina ank. New York 14.7., derfra til Mobile/Galveston o. v. — *Arizona* afg. Santos 10.7. til Buenos Aires. — *Arkansas* afg. Kbhvn. 11.7. til New York. — *Bastholm* ank. Istanbul 13.7., derfra til Stratoni. — *Bergenhus* ank. London 14.7., derfra forv. 15.7. til Aarhus. — *Birkholm* afg. Malta 14.7. til Djidjelli, Antwerpen, Rotterdam, Danmark. — *Bolivia* afg. Kbhvn. ca. 25.7. til New York/Gulfen. — *Brasilien* afg. Eleusis 12.7. til Algier, Emden, Danmark. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 3.7. — *Bygholm* afg. Kbhvn. forv. 17.7. til Aalborg, Hamburg, Dunkirk, Lissabon, Middelhavet. — *California* afg. Rio de Janeiro 12.7. til Bahia, derfra via Las Palmas til Madeira/Bordeaux. — *Colombia* afg. Kbhvn. ca. 16.7. til Gdynia/Buenos Aires. — *Diana* ank. Kbhvn. 14.7., herfra 16.7. til Aarhus, Aalborg, Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 18.7. til Thorshavn/Vaag/Reykjavik. — *Egholm* ank. Antwerpen 15.7., derfra ca. 17.7. til Algier, Malta, Levanten. — *Florida* afg. Lissabon 13.7. til Algier, Tunis, Malta, Levanten. — *Halfdan* ank. Kbhvn. 14.7., afg. ca. 18.7. til Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Kbhvn. 9.7. — *Hebe* afg. Kbhvn. 17.7. til Odense, Aarhus, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Manchester ca. 15.7. til Kbhvn., Korsør, Aarhus, Aalborg. — *Hjortholm* afg. Algier 13.7. til Rotterdam, Danmark. — *Hroar* ank. Kbhvn. 13.7., herfra 18.7. til Odense, Hull. — *Katholm* afg. Swansea 15.7. til Liverpool, derfra ca. 19.7. til Kbhvn., Odense, Randers. — *Klintholm* afg. Kbhvn. ca. 19.7. til Antwerpen, Danmark. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. ca. 17.7. til Dunkirk, Havre, Bordeaux. — *Knud* ank. Kbhvn. 14.7. — *Korsholm* afg. Kbhvn. ca. 15.7. til Caen, Antwerpen, Esbjerg, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Kbhvn. forv. 16.7. til Antwerpen, Middelhavet. — *Louisiana* ank. Buenos Aires 26.6., derfra til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Maine* ank. Port Said 14.7., derfra forv. 14.7. til Beirut, Cypern, Lattakia o. v. — *Margrethe* ank. London 15.7., derfra forv. 18.7. til Kbhvn. — *Marocco* afg. Grimsby 15.7. til Esbjerg, London, Aarhus. — *Melos* ank. Catania 15.7., derfra 15.7. til Messina, Neapel, Livorno, Genoa, Marseille. — *Nevada* afg. Rotterdam 9.7. til Hampton Roads. — *Oregon* ank. Buenos Aires 9.7., derfra til Victoria. — *Paraguay* afg. New York ca. 25.7. til Antwerpen/Oslo/Kbhvn. — *Rota*

ank. Newcastle 15.7., derfra forv. 17.7. til Middlesbrough, Kbhvn. — *Saga* afg. Hamburg 19.7. til Kbhvn. — *Samos* ank. Lissabon 14.7., derfra forv. 15.7. til Leixoes, Kbhvn., Aarhus. — *Texas* ank. Izmir 12.7., derfra forv. 15.7. til Alexandria, Beirut, Cypern o. v. — *Thyra* ank. Aarhus 12.7., derfra 18.7. til London. — *Tomsk* afg. Antwerpen ca. 18.7. til Aarhus, Kbhvn. — *Tula* afg. Kbhvn. 19.7. til Hamburg, Antwerpen, Odense, Kbhvn. — *Tunis* ank. Kbhvn. 14.7., herfra 16.7. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Venezuela* afg. Hamburg 12.7. til Hampton Roads. — *Virginia* afg. Kbhvn. ca. 16.7. til Murmansk-Swinemünde/Stettin.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak formentlig afg. Sukkertoppen 14.7. til Egedesminde. — *Disko* ank. Upernavik 12.7. — *Kasketot* forv. ank. Kbhvn. 15.7. — *Sværdfisken* Julianehåb. — *Tikerak* afg. Egedesminde 14.7. til Jakobshavn. — *Julius Thomsen* afg. Frederikshåb 12.7. til Føringehavn. — *Martin S.* forv. lasteklar Kbhvn. ca. 17.7. til Kutdligssat, Umanak og Upernavik. — *Bjorn Clausen* ank. Kbhvn. 14.7. — *Sigrid S.* ank. Ivigtut 14.7. — *Polarstar* pos. 14.7.: munding af Scoresbysund. — *Polaris* pos. 14.7. 63.25 n. 29.25 v. p. v. t. Angmagssalik. — *Annette S.* pass. Lister 14.7. p. v. t. Føringehavn. — *Jopeter* afg. Kbhvn. 12.7. til Mestersvig. — *Søndmøringen* afg. 15.7. til Daneborg via Reykjavik. — *Elin S.* forv. lasteklar Kbhvn. ca. 16.7. til Ivigtut og Holsteinsborg.

Helmdal

Axel Carl ank. Havana 14.7. — *Hans P. Carl* afg. Brisbane 16.7. — *Poul Carl* ank. Devonport 9.7.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Hamburg 19.7. — *Jens Toft* lossere i Istanbul. — *Karen Toft* forv. afg. Flensborg 20.7. til Polen.

Kongssund

Kongshavn ank. Calcutta 12.7., derefter Madras.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Rio de Janeiro 22.6. — *Argentinean Reefer* afg. Basseterre 12.7. — *Bella Dan* ventes til Valparaiso 21.7., sydg. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 15.7. — *Gerda Dan* ventes afg. San Vicente 17.7., nordg. — *Greta Dan* ventes pass. Panamakannalen 16.7., sydg. — *Indian Reefer* afg. London 9.7. — *Jelva Dan* ventes afg. Rouen 16.7. til Köping. — *Jutta Dan* ank. Thomsen 13.7., derefter Aalborg. — *Kamma Dan* ventes afg. Buenaventura 17.7., sydg. — *Katja Dan* afg. Vüsterås 14.7. til Gdynia. — *Kista Dan* ventes til Kbhvn. 16.7. — *Laila Dan* ventes afg. Bordeaux 16.7. til St. Louis du Rhone. — *Laura Dan* rep. i Aalborg. — *Leena Dan* ventes pass. Panamakannalen 20.7., nordg. — *Lilian Dan* ventes afg. Kotka 16.7. til Bristol. — *Linda Dan* ventes afg. Barcelona 16.7. til Valencia. — *Lotta Dan* pass. De Kapverdiske Øer 12.7. p. v. t. Santos. — *Maria Dan* ventes afg. Bilbao 16.7. til Herrenwyk. — *Marna Dan* ventes til Baltimore 21.7., nordg. — *Nerma Dan* ank. Malta 22.6. f. o. — *Ninna Dan* ventes afg. Thomsen 18.7. til Hull. — *Paula Dan* ventes afg. New York 23.7. til Chile. — *Randa Dan* ventes afg. Aalborg 17.7. til Kotka. — *Selma Dan* ventes til St. Anthony ca. 28.7. — *Silja Dan* ventes afg. Fredericia 16.7. til Gdansk. — *Stina Dan* ventes afg. Thomsen 17.7. til Antwerpen. — *Tessa Dan* ventes afg. New Orleans 24.7. til Chile. — *Ulla Dan* ventes anl. Kbhvn. 19.-20.7. p. v. t. Helsingfors. — *Vilma Dan* pass. Panamakannalen 10.7. p. v. t. Cuba.

Mototramp

Stensby forv. afg. Antwerpen 16.7. til London, derefter Karachi. — *Tureby* afg. Fremantle 8.7. til Christmas Island. — *Vedby* British Columbia.

Myren

Asbjørn forv. afg. Mombasa 1.8. til Zanzibar, Port Louis. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* ank. Gdynia 15.7., derefter Buenos Aires. — *Clara* forv. afg. Grangemouth 20.7. til Kbhvn.

Norden

Norden forv. ank. Walvis Bay 17.7. — *Nordfarer* ank. Swansea 2.7. — *Nordhval* forv. ank. Rotterdam 17.7. — *Nordkap* ank. Antwerpen 23.6. — *Nordkyn* ank. New Westminster 21.6. — *Nordpol* afg. Singapore 29.6. til Suez. — *Nordvest* afg. Colombo 15.7. til Madras.

Orient

Astoria afg. Hamburg 5.7. til U.S.A. — *Westralia* ank. Kbhvn. 12.7., klasseeftersyn.

When only the best will do



BENSON and HEDGES

OLD BOND STREET · LONDON

DERES SKIBSHANDLER HAR DEN

Progress

Valborg Nielsen ank. Belize (Mexico) 14.7. — *Elisabeth Nielsen* ank. Havana 15.7. — *Else Nielsen* afg. Genoa 14.7. — *Lily Nielsen* ved Frederikshåb. — *Henry Tegner* afg. Sheet Harbour 7.7. — *Ellen Nielsen* ved Frederikshåb. — *Hugo Nielsen* afg. Ivigtut 9.7. — *Margrete* ank. Sauda 14.7. — *Karen* ank. Stettin 11.7. — *Marx* afg. ant. 15.7. fra Skutskär til London. — *Sophie* ank. Korsør 15.7. — *Thyra* ank. Rundvik 10.7. — *Fylla* afg. ant. 15.7. fra Gdynia.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lannig afg. Rieme 16.7. til Hampton Roads. — *Lena Schmith* Svendborg, dok.

Torm

Birgitte Torm ank. New York 11.7. — *Estrid Torm* ank. Boston 12.7. — *Herdis Torm* ank. Chicama 13.7. — *Olga Torm* afg. New Orleans 21.6. — *Gerd Torm* afg. Philadelphia 14.7. — *Tekla Torm* afg. Port of Spain 9.7. — *Agnete Torm* ank. Genoa 14.7. — *Kirsten Torm* ank. Santos 13.7. — *Gertrud Torm* afg. Gocek 12.7. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* ank. Santos 9.7. — *Thyra Torm* afg. Amsterdam 25.6. — *Gyda Torm* ank. Calais 10.7. — *Anne Torm* ank. Gdynia 11.7. — *Hilde Torm* ank. Hamina 14.7. — *Gudrun Torm* ank. Jakobstad 10.7. — *Alice Torm* afg. Hamina 12.7. — *Gunkhild Torm* ank. Rouen 11.7.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Antwerpen 11.7. — *Otto Petersen* ventes ank. Rotterdam 19.7. — *P. N. Damm* ventes ank. Manchester 21.7.

Ø.K.

Annam ank. Kbhvn. 27.6., derefter Kotka, Göteborg. — *Asia* afg. Beyrouth 13.7. til Genoa, Marseille. — *Bintang* ank. Bangkok 9.7., derefter Japan. — *Erria* ank. Rotterdam 5.7. — *Falstria* afg. Kbhvn. 11.7. til New York. — *Fionia* afg. Middlesbrough 14.7. til Rotterdam, Genoa. — *India* ank. Nakskov 5.7., derefter Aalborg. — *Java* pass. Guardafui 14.7. til Aden, Port Said. — *Jutlandia* ank. Nakskov 2.7. — *Kambodia* ank. Singapore 15.7., derefter Bangkok, Saigon. — *Kina* ank. Saigon 14.7., derefter Nagasaki, Kobe. — *Korea* ank. Hongkong 12.7., derefter Manila, Siam. — *Lalandia* afg. Aden 13.7. til Port Said, Beyrouth. — *Magdala* afg. Legaspi 13.7. til Singapore, Penang. — *Malacca* pass. Pitcairn 13.7. til Auckland, Wellington. — *Malaya* pass. Chagos 13.7. til Aden, Port Said. — *Manchuria* afg. St. Thomas 13.7. til Antwerpen, Dublin. — *Meonia* ank. Gdynia 14.7., derefter Kbhvn. — *Mombasa* afg. Tandjoeng Priok 14.7. til Singapore, Madras. — *Mongolia* afg. St. Thomas 13.7. til Curacao, Cristobal. — *Morelia* pass. Suez 13.7. til Aden, Karachi. — *Nikobar* afg. Manila 14.7. til Cebu og andre philippinske udhavne. — *Panama* pass. Gibraltar 15.7. til Antwerpen, Rotterdam. — *Patagonia* afg. Kbhvn. 14.7. til Göteborg, Oslo. — *Selandia* afg. Aden 13.7. til Penang, Port Swettenham. — *Serampore* afg. San Francisco 14.7. til Los Angeles, Guaymas. — *Siam* afg. Teneriffa 14.7. til Ceuta, Kuwait. — *Tranquebar* afg. Siam 11.7. til pacifickysten.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S


Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
Kongens Nytorv 6 . København K.

NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/s** SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION
TØRDOK 380 FOD
FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE
Telegramadr.: YARD BYGGEDEKKE OP TIL 450 FOD. Rigestelefon: 909

Telegram adr.: Flydedokken Telefon 269 (2 Lin.)
Rigestelefon 21
A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT
Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
Kalvebod Brygge 4
København

Telegr.-adr. »Marinsone Telefon Central 12057

*Danmarks
første
PILSNER..*



TUBORG Pilsner

A/S
EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE
KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

ALF JARL THURØE *Alt til elektrisk*
ST. KONGENSGADE 40 SKIBSINSTALLATION
KØBENHAVN
Telefon Central 4390
Telegr.-Adr.: ALFJARL
RADIO
VÆRKTØJ

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN«
GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

HEMPEL'S
DANSKE FARVER
INDREGISTRERET VAREMÆRKE

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

GULF

GASOLIE DIESELOLIE

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 • KØBENHAVN K. • C. 5021

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. O. 13 776-15 779
TELEGR. • JANBY •

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO-PUMPER & -MOTORER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEKORER OG TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

Købykomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

TUBORG



The world famous Beer

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-adr. »Mariusone

Telefon Central 12057

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til SARTORI - KIEL

Telefoner:

Kiel 5445-48

Holtenu 36002/3

Br-Koog 396-7

for

SARTORI & BERGER - KIEL

KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG

Skibsmæglere og Redere — Havarilagerter — Bunkerkul og Olie

Fjernskriver:

Kiel-Holt. 029832

Br-Koog 021298

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 29

FREDAG DEN 25. JULI 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

NY BÅD TIL DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM AF 1866

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har kontraheret med Burmeister & Wain om levering af et nyt motor-passagerskib, der skal indsættes på selskabets ruter til Christiansø og Sverige. Det skal erstatte det 52 år gamle dampskib *Østersøen*.

Det nye skib bliver af en passende størrelse for at kunne anløbe Allinge og Gudhjem. Det får indrettet særligt automobildæk med drejeskive til hurtig manøvrering af bilerne og får ialt plads til 18 personbiler. Endvidere forsynes det med enkelte køjepladser, tre store saloner med siddepladser til 137 personer og desuden et stort promenadedæk. Det skal ialt kunne modtage 500 passagerer. Skibet forsynes med en B&W motor på 2000 hk., og farten er beregnet til ca. 13½ knob.

Skroget bygges på Svendborg Skibsværft og slæbes derefter til Burmeister & Wain, der installerer maskiner og færdigbygger det.

Det nye passagerskib ventes afleveret og taget i brug i sommertrafikken 1954.

SØSÆTNING PÅ SVENDBORG VÆRFT

På Svendborg Skibsværft søsattes sidste fredag en motorcoaster til rederiet Otto Danielsen A/S, København. Skibet får en lastevne på ca. 450 tons, og det er bygget for »world wide trade«, indrettet for tropefart og forsynet med alle moderne hjælpemidler som radiotelefon, Decca navigator, ekkolod m. m. Det bygges til Bureau Veritas højeste klasse med isforstærkning og vil blive forsynet med en B. & W. Alpha dieselmotor på 400 bhk., der forventes at ville give skibet en fart af 10 knob på fuld last.

Skibet er Otto Danielsen-rederiets første nybygning, og det ventes sat i fart i september måned. Rederiets andet og større skib vil blive søsat fra tysk værft om nogle dage.

FRA SØVÆRNET

Finansudvalgets møde d. 15. juli forelå fra forsvarsministeriet en oversigt over den danske flådes enheder, hvori der gøres opmærksom på, at bestykningen ikke er tilstrækkelig til at imødegå et landgangsforsøg. Det vil derfor være nødvendigt at bygge et antal kraftige veludrustede skibe, hvilket vil tage mindst fire år.

Fra det engelske admiralitet foreligger der imidlertid tilbud om at udlåne tre jagere af Hunt-klassen gratis til Danmark mod istandsættelse og vedligeholdelse af enhederne. Udgifterne er beregnet til 14 mill. kr., fordelt med 8 mill. kr. til almindelig istandsættelse, 3½ mill. kr. til eftersyn og reparation af maskiner, 1,9 mill. kr. til klargøring og modernisering af artilleriskytset samt 600.000 kr. til apteringsændringer og bugsering her til landet. De pågældende jagere, der er fortrinligt egnede for danske forhold, kan foreløbig lånes i fire år, men fristen vil sikkert kunne forlænges.

Finansudvalget gav tilslutning til, at det engelske tilbud akcepteres, idet dog det radikale Venstres repræsentanter i udvalget gik imod.

»JUTLANDIA«

Finansudvalget har bevilget 3.480.000 kr. til hospitalsskibet *Jutlandias* drift i tiden 1. april—1. september og til istandsættelse af skibet, herunder indretning af helikopterdæk og øjenklinik. Af bevillingen sluger driften alene 2½ mill. kr. eller ½ mill. kr. pr. måned, mens helikopterdækket vil koste 250.000 kr.

Burmeister & Wain havde tilbudt reparation m. m. for 1 mill. kr., mens Nakskov Skibsværfts tilbud lå på 850.000 kr. Det sidste tilbud blev akcepteret, efter at værftet havde forpligtet sig til at aflevere skibet senest 15. september. Det sker ganske vist på bekostning af et nyt Ø.K.-skib, som derved sinkes, men Ø.K. har erklæret sig villig til at bringe dette offer.

Det er hensigten senere at anskaffe to søgående motorbåde til transport af patienter. Disse både vil koste 200.000 kr. Finansudvalget bevilgede også dette beløb.

MOTORSKIBET PORTLAND FORLIST

Natten mellem d. 22/23 juli er Dansk Cement Centrals nye motorskib *Portland* kæntræt og sunket 8 sømil s.v. for Anholt. Det lykkedes et tysk og et dansk skib at redde 4 mand, hvorimod 14 af besætningen og tre passagerer savnes. Årsagen til ulykken er endnu ikke opklaret.

Portland, 1105 brt., bygget i Greenock i 1951, besøgede cementtransporten fra Aalborg til hovedstaden efter et nyt system, idet den løse cement fra siloerne ved kajen i Limfjorden førtes støvfri ned i skibet, der således havde cementen løs i lasten.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg blev sidste år besøgt af godt 66.000 mennesker, hvoraf ca. 50.000 betalte entré, medens resten gik gratis ind — mange af dem fordi de var medlemmer af selskabet »Handels- og Søfartsmuseets venner«. Det er en af de foreninger, der giver fuld valuta for kontingentet, idet man for 5 kr. om året ikke blot har fri adgang til museet, men også kan købe dets »Søhistoriske skrifter« og andre publikationer til favørpris, og dertil modtager en stor interessant og smukt udstyret årbog helt gratis.

Netop i disse dage foreligger årgang 1952 af dette værk redigeret af museumsdirektør K. Klem og direktør L. E. Grandjean. Den årsberetning, som indleder bogen, giver et overvældende indtryk af samlingernes rigdom, der stadig øges. Ikke blot er det ved at blive tradition, at gamle rederi- og handels-huse overlader museet dokumenter, billeder og genstande af historisk interesse, men mangfoldige privatpersoner handler i samme ånd. Og heldigvis er der også mange kontante bidragydere, selvom disses kres naturligvis aldrig kan blive for stor eller for gavmild. Et kulturhistorisk museum skal jo gerne være sådan stillet, at det kan gribe til i det øjeblik, der er mulighed for at erhverve genstande eller dokumenter af virkelig interesse for dets emnekreds. Af museets udgifter på 127.000 kr. er kun 35.000 dækket ved statstilskud, medens resten er indkommet gennem private bidrag (64.000 kr.) eller som entréindtægt o. lign. Selve administrationen har ko-

stet mindre end 85.000 kr., men forøgelse og nyopstilling af samlingerne beslaglægger hvert år betydelige beløb, og en øget støtte fra erhvervslivet og fra privatpersoners side, enten ved direkte bidrag eller ved indmeldelse i venneskabet, er derfor meget ønskelig.

Hvad årbogen angår, så fremtræder den i det samme fine udstyr som tidligere årgange, og indholdet er af en sådan lødighed og interesse, at bogen i sig selv er meget mere værd end medlemskontingentet. Fhv. bibliotekar *Povl Rehling Fischer* gengiver væsentlige træk af en samling breve fra *Otto Chr. Rehling* og hans hustru til hendes forældre, brygger, rådmand og lodsoldermand *Børge Reiersen Lund* i Helsingør, skrevne på rejse til Tranquebar i Ostindien i 1838 og under deres ophold derude indtil 1846.

Den følgende afhandling skyldes årbogens medredaktør, forfatteren, direktør *Louis E. Grandjean* og giver et interessant billede af Rungsted fiskerlejes historie, illustreret med forskellige kort og billeder. Søfartshistorikeren, kaptajn *Carl V. Sølvér*, hvis bog »Imago Mundi« i fjor vakte berettiget opmærksomhed også i udlandet, har i årbogen uddybet et af dens kapitler gennem en stor, selvstændig afhandling om den tyske kosmograf *Martin Behaim* og hans endnu bevarede globus fra 1492. Tyske historikere har helt op til vor tid tilskrevet Behaim en særdeles vigtig rolle i opdagelseshistorien og bl. a. kaldt ham Magellanstrædet »åndelige opdager«, men kaptajn Sølvér — der er en af de yderst få forfattere, der forener en omfattende historisk viden med et lige så omfattende praktisk og teoretisk kendskab til navigation — befrier ham for de lånte fjer og gør det på en måde, der for den læge læser virker belærende uden at trætte.

De fleste mennesker har antagelig lagt mærke til, at alle A. P. Møllers skibe hedder noget med »Mærsk« og næsten alle rederiet J. Lauritzens skibe noget med »Dan«. Men der er mange flere rederier, danske såvel som udenlandske, der har deres eget mere eller mindre konsekvent gennemførte navnesystem, og herom fortæller journalist *Otto Ludwig* i en meget læseværdig afhandling. Bogen slutter som sædvanlig med en række illustrationer, som viser nogle af sidste års nyerhvervelser til museet og vækker læseren til erkendelse af, at han egentlig skylder sig selv at besøge Kronborg mindst en gang om året. Hvor godt man end mener at kende Handelssøfartsmuseet, vil der dog altid være noget nyt at se på og glæde sig over.

SPILDOLIEN

Flere af de nordjydske politikredse har fra regeringen modtaget anmodning om at indsamle materiale om de fugletragedier, der gentagne gange har været udspillet ved den nordjydske Kattegatkyst, hvor søfugle er blevet indsmurt i spildolie fra skibe, så dyrene er drevet hjælpeløse rundt og ofte har lidt en kvalfuld død.

Materialet skal samarbejdes af ministeriet til en rapport, der skal afgives til FN. Det er FN's generalsekretariat, der har anmodet om at få en sådan samlet rapport om fugletragedierne ved de danske kyster. Det er meningen, at FN derefter vil tage sagen op og søge gennemført internationale regler for aftømnings af spildolie, så der voldes mindst mulig skade for fuglelivet.

J. C. HEMPELS LEGATFOND

Den årlige legatydelser i J. C. Hempel's Legatfond der på de Hempelske firmaers stiftelsesdag d. 4. juli uddelt til følgende organisationer: Georg Stages Minde (til beklædning), Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben, Sømandsforeningen af 1856, Indenlandsk

Sømandsmission (til indkøb af et fjernsynsapparat), Søfartens Hygiejnekomité, Danmarks Fiskerhøjskole (til fripladser), Navigationsskolerne (til uddeling af flidspræmier blandt eleverne), Københavns Maskinskole (til uddeling af flidspræmier blandt eleverne) og Aage Falk Hansen (til arbejdet indenfor arbejdsløse søfolk).

VERDENSTANKFLÅDEN

Firmaet *Davies & Newman Ltd.*, London, har nu udsendt sin halvårslige oversigt over verdens-tankflåden gældende pr. 1. juli 1952 for skibe over 500 br. tons. Skibe, der er søsat men endnu ikke færdige, er inkluderet i opgivelserne. Som sædvanlig er den regeringsejede amerikanske tanktonnage ikke medregnet, da man ikke har sikre oplysninger herom. Den samlede verdenstonnage er ifølge opgivelserne vokset ca. 1.275.000 tdw. siden 1. januar d. å. Den britiske tankflåde er vokset med ca. 225.000 tdw. og udgør nu 22,9 pct. af verdenstonnagen, mens den amerikanske tankflåde tegner sig for 22,63 pct. Den norske tankflåde har haft en tilvækst på ca. 210.000 tdw. og dækker derefter 15,41 pct. af verdensflåden. 52,9 pct. af samtlige eksisterende tankskibe er dampdrevne. Om tankskibenes alder oplyses det, at 16,9 pct. af det samlede antal skibe er over 17 år gamle, og at 2/5 af disse endda er over 26 år. 40,5 pct. er bygget under anden verdenskrig og 33,1 pct. i efterkrigstiden. Det er ganske interessant at se, at 80,54 pct. af den amerikanske tanktonnage er bygget i krigsårene og kun 5,65 pct. i efterkrigstiden. De tilsvarende tal for Storbritannien er 36,5 pct. og 36,3 pct., Norge 15,1 pct. og 57,5 pct. og Panama 42,3 pct. og 31,6 pct.

Verdenstankflåden bestod forøvrigt pr. 1. juli 1952 af ialt 30.763.997 tdw., der fordelte sig som følger: U.S.A. 7.061.024 tdw., Storbritannien 7.056.538 tdw., Norge 4.617.477 tdw., Panama 2.936.428 tdw., Frankrig 1.265.584 tdw., Italien 1.124.707 tdw., Liberia 1.100.579 tdw., Sverige 918.669 tdw., Holland 884.038 tdw., Japan 672.557 tdw., Danmark 463.966 tdw., Argentina 441.765 tdw., Brasilien 267.962 tdw., Honduras 240.175 tdw., Rusland 213.451 tdw., Spanien 202.387 tdw., Mexico 187.002 tdw., Tyskland 182.837 tdw., Grækenland 173.973 tdw., mens resten tilhører forskellige andre flag.

NY RIDDER

Under 27. f. m. er skibsreder *G. Schiønemann* udnævnt til Ridder af Dannebrog.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Minesprængt

Den 10. juli minesprængtes fiskeskuteren *Dagny* af Stubbekøbing under fiskeri i Smålandsfarvandet. Besætningen, to mand, kom ikke noget til, men kutteren sank.

M.s. »Hepna«

På Lilleø skibsværft løb forleden dag et sælfangerskib til Rusland af stabelen. Det fik navnet *Hepna*. Skibet er på 340 bruttoregisterlons, har en længde af 38 meter og er indrettet med tanke til opbevaring af sælleverolien. Skibet er sammen med 7 andre søsterskibe indbefattet i handelsaftalen af 1948.

En hædersgave

De svenske og de danske statsbaner har tildelt Helsingborgs brandkorps en hæderspris på 3000 kroner for veludført slukningsarbejde ombord på *Kärnan*, der som bekendt ramtes af en brandkatastrofe i påsken.

Helsingborg skibsværft fik 700 kr. i samme anledning.

Aktieselskabsregisteret

»International Skibs Radio A/S« af København. Under 19. april og 19. januar 1952 er selskabets vedtægter ændrede. Selskabet tegnes af to medlemmer af bestyrelsen i forening; ved afhændelse og pantsætning af fast ejendom af den samlede bestyrelse. *J. C. W. Kruse*, *A. K. Park* er udtrådt af, og landsretssagfører *Georg Anton Poscholann Kofod*, civilingeniør *Jens Christian Christensen* er ind-

UGENS FRAGTBÆRETNING

Der har ikke været mange ændringer på fragtmarkedene i den forløbne uge. Tendensen er stadig svag, især for prompt tonnage. Kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam er således sluttet helt ned til 28/- for en spot båd, hvorimod senere positioner sluttedes til rater omkring 29/- à 30/- for august og 32/6d. for september afskibning. Tyske befragtere sluttede 3 både på omkring 9000 tons for consecutive rejser fra august til december fra Hampton Roads/Philadelphia eller Baltimore til 34/- basis Antwerpen eller Rotterdam med option af tysk Nordsøhavn til 35/6d., og en anden stor båd sluttedes for lignende forretning, men begyndende september til 1/- højere rate. Af anden kulforretning fra Northern Range kan nævnes: Hampton Roads/Japan til \$8.50 for august lastning og Hampton Roads/Rio til \$6.15. Korn fra Baltimore til Triest sluttetes til \$8.50 med fri losning. Props fra Canada til UK. sluttetes til 205/- pr. favn for 700 favne båd, 900 favne båd fik 200/-, 1000 favne båd sluttetes til 195/-, og for 1300 favne båd betaltes 180/-. Fra St. Lawrence sluttetes adskillige både med korn til kontinentet. Foderbyg til Antwerpen/Hamburg Range sluttetes først til 37/- og senere til 36/- med fri losning for tidlig august tonnage, hvorimod anden halvdel august tonnage fik op til 39/- for lignende forretning. Fra St. Lawrence til Bremen og Antwerpen sluttetes 9500 tonner for 8100 ts. hvede til Bremen til \$5.10 komplettering til Antwerpen med havre til \$5.75. Hvede fra St. Lawrence til Triest sluttetes til \$6.10. Scrapjern fra Montreal til UK. sluttetes til \$8 fio. for 2500 tonner og \$7.75 fio. for 4500 tonner. Korn fra Churchill til Antwerpen sluttetes til \$6.65, og korn Churchill/Grækenland betaltes med \$8 basis 1 lossehavn og \$8.35 for to lossehavne med fri losning.

Efterspørgselen fra Vestindien er stadig ringe. Et enkelt parti på 2000 ts. sukker meldes sluttet Cuba/Casablanca til \$9. Fra Bahamas sluttetes 1600 favne props til UK. til 200/-. Fra Golfen sluttetes 2 både med hvede til Holland til \$8.50, korn fra Golfen til Brasilien betaltes med \$7.50, og 9000 tonner sluttetes for petroleumkoks fra Port Arthur til Spezia til \$5.85 fio. Sulphur fra Golfen til UK. betaltes med 37/6d. for stor tonnage.

Fra River Plate til UK. sluttetes mellemstor tonnage til 55/- pr. 65 cbft. med option af Antwerpen/Hamburg Range til 2/6d. mindre. Majs fra San Lorenzo til Bordeaux betaltes med 45/-, og for 5000 tons solsikkemel fra San Lorenzo og Buenos Aires til 2 lossehavne Los Angeles/Seattle Range betaltes \$14.50 på liner terms.

Fra vestkysten af Sydamerika meldes kun om en enkelt afslutning, nemlig kul Chimbote/Buenos Aires til \$6.75 fio. Fra Nordpacific var der heller ikke større aktivitet. Hvede fra US. North Pacific til Amsterdam eller Rotterdam sluttetes til 56/-, og en 9000

tonner fik \$68.50 lumpsum fio. fra Nordpacific og Guaymas til Antwerpen/Hamburg Range.

Fra Philippinerne sluttetes copra til San Francisco og San Pedro til \$18 på berth terms, og en båd på 524.000 cbft. bale sluttetes for copra fra Philippinerne til Antwerpen eller Rotterdam til 112/6d. pr. 75 cbft. Malm fra Dungun til Bremen sluttetes til 50/6d. fio. Kul fra Calcutta til Korea betaltes med 65/-, til Japan sluttetes til 50/-, til Rangoon til 40/- for 3 rejser, og til Colombo betaltes 47/6d. For scrapjern fra Calcutta til Genua fik 7300 tonner £21.000 lumpsum fio. og en 9100 tonner £23.000 lumpsum fio.

Fra Australien sluttetes yderligere tonnage for korn til UK. Raten fra Vesta Australien for løst korn ex-silo var uændret 67/6d. for august og 65/- for september lastning. Raten for sukker fra Queensland til UK. faldt i ugens løb fra 85/- for sukker i sække og 87/- for løst sukker til 82/6d. for sukker i sække og til 84/6d. for løst sukker.

Fra Sydafrika er efterspørgselen stadig kun ringe. Kul fra Durban til Karachi sluttetes til 40/-, og malm fra Beira til Northern Range betaltes med \$8.25.

Middelhavsmarkedene er stadig meget svage. Pyrites fra Morphou Bay til Rotterdam sluttetes til 24/-, malm fra Bona til Rotterdam fik stor tonnage til 20/-, pyrites fra Huelva til Antwerpen sluttetes til 24/-, og fosfat fra Casablanca til Garston betaltes med 26/3d.

På vore hjemlige markeder er der ikke mange lyspunkter. Aktiviteten indenfor kul og koks er ikke stor, hverken fra UK. eller Polen. Fra østkysten af UK. er det vanskeligt at arrangere stem før omkring midten af august, og for denne position noteres omkring 14/- for mellemstor og større tonnage. Fra Polen til Danmark sluttes til uændrede rater, hvorimod svenskerne nu kun indikerer sv. kr. 11.50 for 3000 tonner fra Gdansk/Gdynia til Stockholm. Fra Østersøen har prisudviklingen for skåret træ medført, at befragterne er meget reserverede, hvorimod der stadig er nogen efterspørgsel for props for britisk regning. Raterne for disse laster er vigende, idet adskillige både nu meldes sluttet for props fra Nordfinland til ECUK. til 150/- pr. favn og fra Mellefinland til 135/-. Props fra Leningrad til ECUK. sluttetes til 125/- med option af Bristol Kanalen til 140/-.

På tankmarkedet er tendensen lidt svagere, især for dirty tonnage, der for europæisk regning betaltes med MOT. plus omkring 40 pct., hvorimod der i amerikansk kystfart for denne klasse tonnage ikke betaltes mere end USMC. plus 5 à 10 pct. Clean tonnage sluttetes i kystfart til USMC. plus 25 pct. På timecharterbasis sluttetes 18.250 tonner for 5 års clean trade til 31/9d. hvis levering første halvdel af 1954 og 31/- hvis levering senere.

Irådt i bestyrelsen. A. M. J. Klog er udtrådt af direktionen. Eneprokura er meddelt: Jens Christian Christensen.

»Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni (The East Asiatic Company, Limited)«. H. V. Jacobsen er fratrædt som direktør og indtrådt i bestyrelsen. Direktør Julius Christian Aschengreen, direktør Axel Christian Frederik Brøndal, direktør Edvard Johan Heinrich Strandberg er indtrådt i direktionen.

»A/S Maritime Agency« af København. Under 28. juni 1952 er selskabets vedtægter ændrede. Aktiekapitalen er udvidet med 70.000 kr. Den tegnede aktiekapital udgør herefter 80.000 kr. fuldt indbetalt, fordelt i aktier på 1000 og 10.000 kr. Hvert aktiebeløb på 1000 kr. giver en stemme.

»Aktieselskabet »Dampskibsselskabet Torm« af København. Under 4. april 1952 er selskabets vedtægter ændrede. Generalforsamlingsvalgt bestyrelsesmedlem F. Cramer er afgået ved døden. Direktør Axel Georg Rasmussen, Stol-

tenbergsgade 1, København, er indtrådt som generalforsamlingsvalgt bestyrelsesmedlem.

PERSONALIA

Ved kongelig resolution af 7. juni 1952 er skibsmaskinmester under Statsbanerne Peter Charles Lund, Storebæltsoverfarten, efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension med udgangen af august måned 1952.

Hovedkasserer i Sømandenes Forbund i Danmark A. V. Lundstrøm er indvalgt i Søfartsklubbens bestyrelse.

Lundstrøm har i en årrække været knyttet til Sømandenes Forbund og været formand for Sømandenes Idræts Klub, inden for hvilken han har udført et stort arbejde for at skaffe de søfarende muligheder til at dyrke idræt. I de senere år har han været medlem af Handelsflådens Velfærdsråds idrætsudvalg.

Ved kongelig resolution af 7. juni 1952 er overassistent i post- og telegrafvæsenet, *Peder Martinus Carlsen*, udnævnt til skibsinpektør under direktoratet for statens skibstilsyn fra 1. juni 1952 at regne.

Under 27. juni 1952 er der tildelt skibsfører af 1. grad under vandbygningsvæsenet *Andreas Martin Christensen Wegeberg*, R. af D., fortjenstmedaillen i sølv med tilladelse til at bære samme.

Søforhør

Ø.K.s motorskib *Annam* var i november i fjor ude for et større maskinhavari i det arabiske hav, og i forrige uge holdtes søforhør i Sø- og handelsretten, hvor skibets forer, kaptajn *C. Dalberg*, og maskinchef, maskinmester *J. Hein*, afgav forklaring. Maskinchefen oplyste, at hovedårsagen til maskinhavariet var nogle revnede dæksler og kølevandsrør, hvilket bevirkede, at vandet løb ned i smøreløbet. Maskinen havde ellers været i orden ved afsejlingen, og der havde ikke tidligere vist sig tegn på svigten i kølevandstilførslen eller iøvrigt noget, som kunne tyde på fejl i de pågældende maskindele.

Annam var på rejse fra Aden til Melbourne og lå den 9. november i det arabiske hav, da havariet indtraf. I dagene derefter drev skibet rundt for vind og vejr. Den 12. november riggede man sejl til af nogle reservepresenninger, men det lykkedes ikke at få styring på skibet. Den 16. november skete der et brud på rørsystemet i maskinen, og sovandet strømmede ind. Søventilerne blev lukkede, og man lænsede skibet, der da havde en slagside på 8 gr. Der skete nogle mindre skader på ladningen i 3. og 4. underlast. Dagen efter fik man assistance fra et andet Ø.K.-skib, m.s. *Malaya*, der slæbte *Annam* til Colombo, hvortil man ankom den 23. november, og her blev hovedmaskineriet repareret.

VALUTAKURSER pr. 22. juli 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98 1/8, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01 1/2, Lissabon 24.15, Montreal 7.12 1/2.

Positionsliste pr. 22. juli 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. afg. Ridham 23.7. — *Hans Mærsk* forv. afg. Ridham 25.7. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Ridham 1.8. — *Betty Mærsk* dokker i Frederikshavn. — *Lica Mærsk* forv. ank. Indian Bay 28.7. — *Marit Mærsk* forv. ank. Dakar 29.7. — *Robert Mærsk* forv. ank. Philadelphia 21.7. — *Gudrun Mærsk* ank. Rouen 20.7. — *Ellen Mærsk* ank. Exmouth Bay 17.7. — *Else Mærsk* afg. Kolsichang 14.7. til Colombo. — *Kirsten Mærsk* afg. Hongkong 20.7. til Kobe. — *Agnete Mærsk* afg. Basrah 20.7. til Bahrein. — *Muthilde Mærsk* ank. Kobe 19.7. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Bombay 26.7. — *Herta Mærsk* afg. Balikpapan 18.7. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Le Havre 29.7. — *Vibeke Mærsk* ank. Moji 19.7. — *Arnold Mærsk* afg. Kobe 18.7. til Bangkok. — *Cornelius Mærsk* afg. Tuticorin 18.7. til Aden. — *Oluf Mærsk* afg. Montreal 16.7. — *Leise Mærsk* ank. San Francisco 18.7. — *Sally Mærsk* afg. Panama 17.7. til Los Angeles. — *Chastine Mærsk* forv. ank. New York 21.7. — *Gertrude Mærsk* afg. Bangkok 19.7. til Djakarta. — *Lexa Mærsk* afg. New York 19.7. til Newport News. — *Hulda Mærsk* ank. Saigon 20.7. — *Laura Mærsk* afg. Panama 14.7. til New York. — *Grete Mærsk* afg. Kobe 16.7. til San Francisco. — *Trein Mærsk* afg. Cebu 19.7. til Yokohama. — *Anna Mærsk* afg. Panama 17.7. til San Francisco. — *Peter Mærsk* ank. Manila 20.7. — *Olga Mærsk* afg. Hongkong 20.7. til Keelung. — *Nicoline Mærsk* afg. San Francisco 15.7. til Manila. — *Jeppesen Mærsk* ank. Bugo 20.7. — *Kate Mærsk* afg. Curacao 20.7. — *Bente Mærsk* afg. Tenerife 13.7. — *Aase Mærsk* ank. Stanlow 17.7. — *Rosa Mærsk* afg. Fao 17.7. — *Nelly Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 11.7. — *Emma Mærsk* afg. Buenos Aires 9.7. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Houston 22.7. — *Bright Mærsk* forv. ank. Curacao 27.7. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 6.7. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Fawley 20.7. — *Katrine Mærsk* forv. afg. Heysham 20.7. — *Henning Mærsk* afg. Liver-

pool 14.7. — *Marie Mærsk* forv. ank. Singapore 1.8. — *Eleonora Mærsk* forv. ank. Dunkirk 29.7. — *Valkyrien Mærsk* forv. ank. La Plata 26.7. — *Mette Mærsk* ank. Sydney 16.7. — *Jane Mærsk* afg. Fawley 14.7. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 14.7. — *Ebba Mærsk* afg. Dunkerque 19.7. — *Anglo Mærsk* forv. ank. Tripoli 21.7. — *Gerd Mærsk* afg. Rotterdam 12.7.

Basse & Co.

London ank. Santos 11.7. — *Krusaa* ank. Gdansk 15.7. — *Oslo* forv. ank. La Guaira ca. 23.7. — *Paris* ank. Sam-sun 19.7. — *Egaa* ank. Zonguldak 15.7. — *Else Basse* ank. Færingehavn 9.7. — *Susaa* afg. Kbhvn. 15.7. til Grønland.

Dania

Cyril pass. Kristiansand 16.7. p.v.t. Svalbard. — *Danfjord* pass. Cape Sparte 22.7. p.v.t. Montevideo. — *Danholm* ank. Santa Pola 17.7., derefter Montevideo. — *Tove* til pos. 22.7. 51.25 nord 24.25 vest p.v.t. Barrow in Furness.

Danneborg

Aggersborg forv. ank. Maracaibo 17.6. — *Brattingsborg* afg. Puerto Barrios 19.7. til Tampa. — *Christiansborg* afg. Port Said 17.7. til Landsend f. o. — *Ellensborg* afg. Leith 21.7. til Immingham. — *Flynderborg* afg. New York 21.7. — *Frederiksborg* forv. afg. La Calera 21.7. til Bremen. — *Lilleborg* ank. Leixoes 20.7., derfra til Port Talbot. — *Nordborg* afg. Archangelsk 21.7. til Westhurtlepool. — *Skodsborg* afg. Cardiff 19.7. til Italien. — *Spigerborg* afg. Curacao 16.7. til Hampton Roads. — *Tuarnborg* ank. Sagunto 21.7., derfra til Bremen. — *Uranienborg* forv. ank. Dunkirk 24.7. — *Ørneborg* pass. Gibraltar 21.7. til Gibraltar.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Islands Brygge 22.7. — *Bornholm* afg. Dakar 15.7. — *Bretagne* ank. Nr. Sundby 20.7. — *Grønland* afg. Suez 22.7. — *Halland* afg. Takoradi 22.7. til Freetown. — *Irland* afg. Melbourne 4.7. — *Normandiet* ank. Las Palmas 26.7. — *Shetland* pass. Dover 21.7. — *Skotland* pass. Hottenuau 23.7. — *Slesvig* afg. Aden 16.7.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Kbhvn. 25.7., derefter Nyborg. — *Esso København* i Kiel for dokning. — *Esso Nyborg* i Kbhvn. for dokning. — *Dania* afg. Port Jerome 21.7. til Nyborg.

De forenede Kullimportører

Cimbria ank. Stettin 23.7., derefter Aarhus. — *Concordia* afg. Masnedø 22.7. til Stettin. Holland. — *Dania* ank. Stettin 22.7., derefter Rørdal. — *Hafnia* forv. afg. Stettin 23.7. til Slite. — *Scandia* forv. afg. Stettin 23.7. til Nakskov.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Hull 20.7. — *Th. Adler Svanholm* ank. Rotterdam 23.7. — *Wm. Th. Malling* ank. Stettin 22.7.

D.F.D.S.

Alexandra ank. Grimsby 21.7., derfra forv. 22.7. til Esbjerg/Grimby. — *Argentina* afg. New York 16.7. til Mobile/Houston/New Orleans/Savannah, ank. Mobile forv. 22.7. — *Arizona* ank. Buenos Aires 15.7., derfra til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Arkansas* afg. Kbhvn. 11.7. til New York, ank. New York ca. 22.7. — *Bastholm* afg. Straton 21.7. til Leixoes, Rotterdam, Danmark. — *Bergenhus* ank. Aarhus 17.7. — *Birkholm* afg. Djidjelli 16.7. til Antwerpen, Rotterdam, Danmark. — *Bolivia* afg. Kbhvn. ca. 25.7. til New York/Galveston/Houston/New Orleans. — *Brazilien* afg. Algier 19.7. til Emden, Danmark. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 3.7. — *Bygholm* ank. Hamburg 21.7., derfra forv. 22.7. til Dunkirk, Lisbon, Algier, Malta, Levanten. — *Bygholm* ank. Hamburg 21.7., derfra forv. 22.7. til Dunkirk, Lissabon, Algier, Malta, Levanten. — *California* afg. Bahia 18.7. via Las Palmas til Madeira/Bordeaux/Kbhvn. — *Colombia* ank. Gdynia 17.7., derfra ca. 26.27.7. via Las Palmas til Buenos Aires. — *Diana* ank. Hull 20.7., derfra forv. 25.7. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn forv. 21.7. til Vaag/Reykjavik/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* afg. Antwerpen 19.7. til Algier, Tunis, Sfax, Malta, Levanten. — *Ficaria* ank. London 22.7., derfra forv. 23.7. til Esbjerg/London. — *Florida* afg. Malta 21.7. til Piræus, Alexandria, Beirut, Famagusta, Limassol, Latakia, Tyrkiet. — *Halfdan* afg. Hamburg 26.7. til Kbhvn. — *Harald* ank. Kbhvn. 9.7. — *Hebe* ank. Newcastle 22.7., derfra forv. 23.24.7. til forv. Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. ca. 26.7. til Korsør, Aarhus, Aalborg. — *Hjortholm* ank. Rotterdam 22.7. p.v.t. Danmark. — *Hroar* ank. Hull 22.7., derfra forv. 24.25.7. til Kbhvn. — *Katholm* afg. Li-



**BENDIX
EKKOLOD**
— det bedste
SCANIX CORP.
Vesterport 235 . København V.
Telf. Palæ 6195-96

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

Telephone:
ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

verpool 21.7. til Kbhvn., Odense, Randers. — *Klintholm* afg. Antwerpen ca. 22.7. til Randers, Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 1.8. til Rotterdam, Antwerpen. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. 21.7. til Dunkirk, Havre, Bordeaux. — *Knud* ank. Kbhvn. 14.7. — *Korsholm* afg. Antwerpen 22.7. til Esbjerg, Kbhvn., fra Kbhvn. 31.7. til Antwerpen, Aalborg, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Antwerpen 19.7., derfra forv. 23.7. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier, Tunis, Sicilien, Italien, Marseille. — *Louisiana* ank. Buenos Aires 26.7., afg. River Plate ca. 30.7. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Maine* ank. Mersin 21.7., derfra til Iskenderun, Izmir, Istanbul, Straton. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 21.7., derfra 23.7. til Nakskov, Odense, Aalborg, London, Kbhvn. — *Marocco* ank. London forv. 21.7., derfra forv. 22.-23.7. til Aarhus, London. — *Melos* afg. Genua 22.7. til Marseille, Barcelona, Tarragona, Palbua, Mallorca, Cartagena, Casablanca, Rotterdam, Danmark. — *Nevada* afg. Rotterdam 9.7. til Newport News for lastn. til kontinentet. — *Odense* ank. Oslo 20.7., afg. ca. 22.7. via fjordplads til Kbhvn. — *Oregon* ank. Buenos Aires 9.7., derfra ca. 26.7. til Victoria for lastn. til Hampton Roads eller Baltimore. — *Paraguay* afg. New Orleans 19.7. til Baltimore, derfra til New York. — *Rhodos* ank. Frederikshavn 6.7. for dokning. — *Rota* ank. Kbhvn. 20.7., herfra 24.7. til Odense, Aarhus, Newcastle. — *Saga* ank. Kbhvn. 21.7., afg. ca. 25.7., fra Antwerpen ca. 30.7., fra Hamburg 2.8. til Kbhvn. — *Samos* ank. Kbhvn. 22.7., herfra ca. 23.7. til Aarhus, Kbhvn. — *Texas* ank. Beyrouth 22.7., derfra forv. 23.7. til Famagusta, Limassol, Lattakia, Iskenderun, Eleusis. — *Thyra* ank. London 22.7., derfra forv. 25.7. til Kbhvn. — *Tomsk* afg. Kbhvn. ca. 26.7., Hamburg ca. 28.7. til Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. — *Tunis* ank. London 22.7., derfra forv. 25.7. til Kbhvn. — *Uffe* ank. Antwerpen 20.7., afg. ca. 23.7. til Esbjerg. — *Uruguay* afg. Kbhvn. ca. 14.8. til New York/Gulfen. — *Venezuela* afg. Hamburg 12.7. til Hampton Roads for lastn. til Rotterdam, ank. forv. 23.7. — *Virginia* afg. Kbhvn. 16.7. til Murmansk for lastn. til Swinemünde/Stettin.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak ank. Godhavn 21.7. — *Disko* ank. Grønødal 20.7. — *Kasketot* forv. afg. Kbhvn. 25.7. til Angmagssalik, Aputiteq. — *Sværdfisken* afg. Ivigtut 21.7. til Kbhvn. — *Tikerak* ank. Sukkertoppen 20.7., afg. 21.7. sydovert. — *Julius Thomsen* i Egedesminde. — *Martin* S. pass. Lindesnes 21.7. p.v.t. Christianshåb. — *Bjorn Clausen* forv. afg. Kbhvn. 23.7. til Godthåb, Godhavn, Egedesminde. — *Kista Dan* pass. Læsø nord 21.7. p.v.t. Mestersvig. — *Sigrud* S. pos. 21.7. kl. 13.00 60.36 nord 21.40 vest p.v.t. Kbhvn. — *Polarstar* pos. 21.7. kl. 08.00 66.21 nord 12.05 vest p.v.t. Kbhvn. — *Polaris* pos. 21.7. kl. 09.30 69.55 nord 19.40 vest p.v.t. Kap Tobin. — *Annette* S. pos. 21.7. kl. 03.00 59.55 nord 31.45 vest p.v.t. Føringehavnen. — *Susaa* pos. 19.7. kl. 12.00 60.18 nord 11.15 vest p.v.t. Egedesminde. — *Jopeter* pos. 20.7. kl. 07.00 74.06 nord 17.35 vest p.v.t. Mestersvig. — *Søndmøringen* pass. Lindesnes 17.7. kl. 12.00 p.v.t. Daneborg via Reykjavik. — *Elin* S. pos. 21.7. kl. 08.00 60.02 nord 06.39 vest p.v.t. Holsteinsborg.

Heimdal

Axel Carl afg. Havana 18.7. — *Hans P. Carl* afg. Mackay 18.7. — *Poul Carl* ank. Sydney 19.7.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Hamburg 22.7. til Oxelösund. — *Jens Toft* afg. Istanbul 24.7. mod Gibraltar. — *Karen Toft* afg. Flensburg 22.7. til Gdansk.

Kongssund

Kongshavn ank. Calcutta 12.7., derefter Madras.

Motortramp

Stensby forv. afg. London 30.7. til Karachi. — *Tureby* afg. Christmas Island 19.7. til Geraldton. — *Vedby* i British Columbia.

Myren

Asbjørn forv. afg. Mombasa 1.8. til Port Louis, Zanzibar. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* pass. Kielerkanalen 23.7. p.v.t. Buenos Aires. — *Clara* afg. Kbhvn. 22.7.

Norden

Norden ank. Walvis Bay 19.7. — *Nordfarer* afg. Swansea 19.7. til Penang. — *Nordhval* ank. Kbhvn. 21.7. — *Nordkap* ank. Antwerpen 23.6. — *Nordkyn* ank. New Westminster 21.6. — *Nordpol* afg. Singapore 29.6. til Suez. — *Nordvest* ank. Rangoon 22.7.

Orient

Astoria afg. Hampton Roads 22.7. til Hamburg. — *Westralia* klasser Kbhvn.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige

Forsikringsarter

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
NORDLYSET

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.

TELEF. •BYEN 2680

Progress

Valborg Nielsen ank. Belize (Mexico) 14.7. — *Elisabeth Nielsen* afg. Santa Lucia 18.7. — *Else Nielsen* afg. Santa Pola 19.7. — *Lily Nielsen* afg. Ivigtut 19.7. — *Henry Tegner* ank. Limerick 20.7. — *Ellen Nielsen* afg. Ivigtut 17.7. — *Hugo Nielsen* forv. ank. Philadelphia 23.7. — *Margrete* ank. Antwerpen 20.7. — *Karen* forv. afg. Stettin 24.7. — *Marz* forv. ank. London 22.7. — *Sophie* ank. Gdansk 20.7. — *Thyra* forv. ank. London 24.7. — *Fylla* afg. Ystad 21.7.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lann afg. Rieme 17.7. til Hampton Roads. — *Lena Schmith* Svendborg.

Torm

Birgitte Torm afg. New York 18.7. — *Estrid Torm* afg. Norfolk 18.7. — *Herdís Torm* afg. Chicama 15.7. — *Olga Torm* ank. Port Said 16.7. — *Gerd Torm* afg. New York 18.7. — *Tekla Torm* ank. Philadelphia 19.7. — *Agnete Torm* afg. Alexandria 21.7. — *Kirsten Torm* afg. Bahia 19.7. — *Gertrud Torm* ank. Casablanca 21.7. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* ank. Buenos Aires 17.7. — *Thyra Torm* ank. Mackenzie 22.7. — *Gyda Torm* ank. Yxpilu 21.7. — *Anne Torm* afg. Gdynia 15.7. — *Hilde Torm* afg. Hamina 18.7. — *Gudrun Torm* afg. Jakobstad 16.7. — *Alice Torm* afg. Rotterdam 22.7. — *Gunhild Torm* afg. London 20.7.

Vendilla

E. M. Dalgas ank. Dunkerque 21.7. — *Otto Petersen* ventes afg. Rotterdam 24.7. til Antwerpen. — *P. N. Damn* ventes afg. Manchester 28.7. til Canada.

Ø.K.

Annam ank. Kbhvn. 27.6., derefter Kotka, Göteborg. — *Asia* ank. Genoa 20.7., derefter Marseilles, Antwerpen. — *Bintang* afg. Bangkok 18.7. til Tokyo, Yokohama. — *Erria* ank. Rotterdam 5.7. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 13.7. til New York. — *Fionia* pass. Cape Roca 22.7. til Genoa, Port Said. — *India* ank. Nakskov 5.7., derefter Aalborg, Antwerpen. — *Java* afg. Aden 16.7. til Port Said, Haifa. — *Jutlandia* ank. Nakskov 2.7. — *Kambodia* ank. Bangkok 19.7., derefter Saigon, Hongkong. — *Kina* afg. Hongkong 20.7. til Nagasaki, Kobe. — *Korea* afg. Siam 21.7. til Tabaco, Cebu. — *Lalandia* afg. Beyrouth 20.7. til Genoa, London. — *Magdala* ank. Singapore 18.7., derefter Port Swettenham, Penang. — *Malacca* pass. Pitcairn Isl. 13.7. til Auckland, Wellington. — *Malaya* afg. Aden 19.7. til Port Said, U.K. — *Manchuria* afg. St. Thomas 13.7. til Antwerpen, Dublin. — *Meonia* ank. Gdynia 14.7., derefter Kbhvn., Aalborg. — *Mombasa* afg. Singapore 20.7. til Madras, Colombo. — *Mongolia* afg. Cristobal 18.7. til Los Angeles, San Francisco. — *Morelia* afg. Aden 19.7. til Karachi, Port Seeka. — *Nikobar* afg. Isabela 21.7. til Bislig, Nasipit. — *Nordhval* ank. Kbhvn. 21.7., derefter Hamburg, Antwerpen. — *Nordvest* afg. Mudras 19.7. til Rangoon, Calcutta. — *Panama* ank. Rotterdam 20.7., derefter Bremen, Oslo. — *Patagonia* ank. Antwerpen 21.7., derefter Hamburg, Rotterdam. — *Selandia* pass. Dondrahead 20.7. til Penang, Port Swettenham. — *Serampore* ank. Los Angeles 15.7., derefter Guyamas, Mazatlan. — *Siam* ank. Port Said 22.7., derefter Bahrein, Kuwait. — *Tranquebar* afg. Siam 11.7. til San Francisco, Los Angeles.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tilf. Central 17030, samt på alle postkontorer.



Medlemsliste

- | | |
|--|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Norden«. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Orient«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Pacific«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Draco«. | D/S »Progress«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Buggerselskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Jens Toft. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Holland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

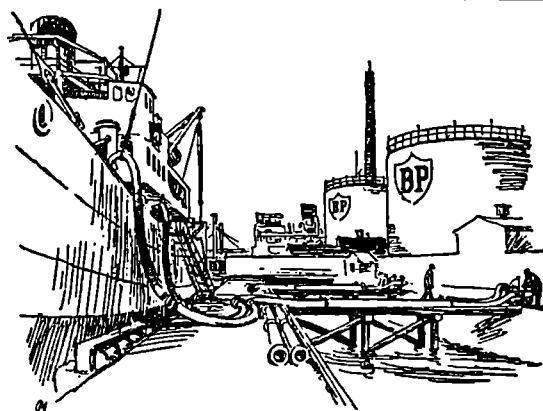
DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabsforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

De kan få dem overalt



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13 779-16 779
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO

**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Søffartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved 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. Alle Afgifter undt. Knippelabor-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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

Ingen Lodsavgang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodsos og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Loosning og Ladning. I Frihavnen besørger Loosning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevador-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Hærsæve 18.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinen 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,6 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,0—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjstønder og flere fyriliner. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodsavgang. Lods-penge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Loosning og lastning: Loosning og lastning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 2 mobile bensin-elektriske køre-kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, Jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Spoollele bassiner for hyttetæde. Skibseparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 1,5 m. I Yderhavnen 5,8 m, i Inderhavnen 8 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lods-avgang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—30 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 8 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløst, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m, i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 87,5 øre, udg. 87,5 øre. Reducerede afgifter for søffartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og olietyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodsakster af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Loosning og ladning foretages af private efter faste takster. Kran løftende 30 tons. Moderne skibsværft: 2 tørdokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 8000 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flera træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m., ca. 1000 løb.m. bolværk til større skibe (5,5—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesam-menslutnings normaltakster. Bugserdampor uforordnet. Ingen lodsafgift når lods ikke benyttes, løvrigt moderat. 2 kraner til losning af homogene laster samt stykgodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt, flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalingsbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskinkraft over 100 B.R.T. 15 øre for indenbys, 30 øre for udenbys. Under 100 B.R.T. 12 øre for indenbys, 24 øre for udenbys. Alle andre fartøjer 10 øre for indenbys, 20 øre for udenbys. Ingen lodsavgang uden ved bugsering (se lodal.). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakt 5,00 kr. Loosnings- og lastningsomkostn. efter moderat takst. Dobb. Jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibsmedic. Ophalingsbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ¹/₈



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedamppturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 30

FREDAG DEN 1. AUGUST 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

M.s. PORTLANDS FORLIS

Natten mellem den 22.-23. juli kæntrade A/S Dansk Cement Centrals motorskib *Portland* som tidligere omtalt og sank 8 sømil sv. for Anholt. Kun fire mand blev reddet af tililende skibe, medens 13 besætningsmedlemmer og 4 passagerer omkom. De omkomne besætningsmedlemmer er: Kaptajn *Arne Stenzel Egestrup Hansen*, Berners Vænge 19, Hvidovre. 1. styrmand *Svend Arnold Poulsen*, Gaosebæksvej 14, Valby. 2. styrmand *Karl Georg Nørgaard*, Rigensgade 8, København. Maskinchef *Leo M. Christiansen Schmidt*, Svendborggade 4, København. 2. maskinmester *Anders Victor Andreas Jensen*, Vestergade 30, Svendborg. Maskinassistent *Helge Larsen*, Langaa pr. Rygaard, Fyn. Hovmester *Peter Laurits Pedersen*, Kastetvej 68, Aalborg. Letmatros *Svend Arnloft Eriksen*, Amagerfælledvej 45, København. Ungmand *Tage Folmer Jensen*, Humlum pr. Struer. Koksmat *Karl Edvard Andersen*, Kildehøj, Gl. Haslev. Messedreng *Jørgen Hansen*, Fredensgade 18, København. Motormand *Frederik Kristian Louis Jensen*, Siciliensgade 12, København og motormand *Svend Aage Nielsen*, Nordfeldtsvej 10, Brønshøj.

De omkomne passagerer er kaptajn *Egestrup Hansens* hustru, en syvårig pige *Bodil Clemmensen*, 2. maskinmester *Jensens* hustru samt bager *Alex Pedersen*, Helsingør, en broder til den omkomne hovmester *Pedersen*. Kun en af de omkomne, styrmand *S. A. Poulsen*, er hidtil blevet fundet af en dykker i vraget.

Et den 24. juli afholdt søforhør i sø- og handelsretten i København kastede ikke noget nyt lys over det uforklarlige forlis. De 4 reddede søfolk afgav forklaring, men kunne ikke oplyse noget om forlisets årsag. De erklærede alle, at rekningsmateriellet havde været i orden, som loven foreskriver. Blot fandt matros *Schmidt*, at man burde have den norske lov, hvorefter der også skal være en flåde på dækket. Derved ville, mente *Schmidt*, flere være blevet reddet.

Også skibets egentlige fører, kaptajn *M. E. Jensen*, der var i land på ferie, blev afhørt, men kunne kun erklære, at han mange gange havde sejlet med skibet i dårligt vejr med op til vindstyrke 9 uden at observere noget usædvanligt ved skibets bevægelser.

Præsident *Hove* sluttede søforhøret med at udtrykke rettens dybeste medfølelse med de efterladte.

— Ulykken har bragt os ind på livet af den risiko, den danske sømand løber i sin indsats for det danske samfund, sagde præsidenten, hvorpå han oplæste de omkomnes navne og udtalte et æret være deres minde.

VERDENSSKIBSBYGNINGEN

Lloyd's Register har nu udsendt sin oversigt over verdensskibsbygningens status pr. 30. juni 1952. Det fremgår heraf, at der da var ialt 1190 skibe på tilsammen 5.614.183 br. tons under bygning kloden over, idet der dog som sædvanlig mangler opgivelser fra Rusland, Polen og Kina. 343 skibe med ialt 2.076.241 br. tons (36,98 pct. af de samlede nybyg-

ninger) bygges i Storbritannien og Nordirland, 67 skibe med ialt 636.064 br. tons (11,33 pct.) bygges i U.S.A., 68 skibe med ialt 456.633 br. t. (8,13 pct.) i Japan, 169 skibe med ialt 405.806 br. t. (7,23 pct.) i Tyskland, 149 skibe med ialt 402.082 br. t. (7,16 pct.) i Holland, 66 med ialt 389.330 br. t. (6,94 pct.) i Frankrig, 50 med ialt 331.993 br. t. (5,91 pct.) i Sverige, 45 skibe med ialt 298.581 br. t. (5,32 pct.) i Italien, 49 skibe med ialt 146.996 br. t. (2,62 pct.) i Norge og 24 skibe med ialt 107.277 br. t. (1,91 pct.) i Danmark.

Af samtlige nybygninger tegner tankskibene sig for 226 enheder med ialt 2.576.385 br. t. Heraf bygges 100 med ialt 1.130.486 br. t. i Storbritannien og Nordirland, 21 med ialt 302.550 br. t. i Japan, 26 med ialt 253.795 br. t. i Sverige, 15 med ialt 235.324 br. t. i U.S.A., 15 med ialt 163.209 br. t. i Holland, 11 med 150.100 br. t. i Italien, 11 med ialt 102.143 br. t. i Tyskland, 10 med ialt 66.911 br. t. i Norge, 4 med ialt 52.000 br. t. i Belgien og 5 med ialt 50.105 br. t. i Danmark, medens Frankrig tegner sig for 4 med ialt 45.917 br. t.

Af samtlige under bygning værende skibe bygges 252 skibe med ialt 1.486.353 br. t. for britisk regning, heraf er 66 tankskibe med ialt 738.266 br. t., U.S.A. får bygget 63 skibe med ialt 620.009 br. t., heraf 15 tankskibe med ialt 224.308 br. t. For norsk regning bygges 105 skibe med ialt 581.314 br. t., hvoraf 42 med ialt 403.791 br. t. er tankskibe. Frankrig får bygget 82 skibe med ialt 451.874 br. t., hvoraf 10 med ialt 93.892 br. t. er tankskibe. Panama får bygget 23 skibe med ialt 303.523 br. t., hvoraf 21 med ialt 295.723 br. t. er tankskibe. For tysk regning bygges 125 skibe med ialt 233.381 br. t., hvoraf 2 med ialt 13.885 br. t. er tankskibe. For svensk regning bygges 35 skibe med ialt 183.901 br. t., hvoraf 7 med ialt 74.240 br. t. er tankskibe. Til Italien bygges 35 skibe med ialt 273.371 br. t., hvoraf 10 med ialt 146.285 br. t. er tankskibe. Japan får bygget 52 skibe med ialt 215.283 br. t., hvoraf 5 med ialt 61.200 br. t. er tankskibe. Liberia får bygget 12 skibe med ialt 146.100 br. t., hvoraf de 10 med ialt 130.900 br. t. er tankskibe. For dansk regning bygges 31 skibe med ialt 134.416 br. t., hvoraf de 6 med ialt 66.670 br. t. er tankskibe. Finland får bygget 16 skibe med ialt 60.549 br. t., hvoraf de 2 med ialt 20.000 br. t. er tankskibe.

312 af samtlige nybygninger med ialt 2.336.262 br. t. er dampskibe, medens 878 med ialt 3.277.921 br. t. er motorskibe.

SKIBSFARTEN PÅ DANSKE HAVNE

Om skibsfarten på danske havne i april måned oplyser Statistisk Departement, at samlede antal anløb androg 6261, medens tonnagen udgjorde 1.512.000 n.r.t. Der udlossedes 1.321.000 tons gods og indladedes 484.000 tons.

2400 anløb med godt 992.000 n.r.t. hidrørte fra udlandet. Der udlossedes 1.046.000 ts. gods fra udlandet og indladedes 226.000 tons til udlandet.

I marts måned var der 6547 anløb og i april i fjor 6428 anløb på samtlige danske havne.

AALBORG  TAFFEL
AKVAVIT.

M.s. HANNE S.

Nobiskrug værftet i Rendsburg har fornylig afleveret m.s. *Hanne S.* til skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, efter en vellykket prøvetur. M.s. *Hanne S.*, der er et søsterskib til m.s. *Martin S.*, som det samme værft afleverede til skibsreder A. E. Sørensen den 15 februar i år, er på 499 br. t. og laster 950 t.d.w. Farten er 12 knob. Skibene er konstrueret af ingeniør Martin Nielsen, København.

M.S. »ETLY DANIELSEN«

Ved Nobiskrug værftet i Rendsburg søsattes den 29. juli en nybygning til rederiet Otto Danielsen A/S, København. Skibet, der fik navnet *Etly Danielsen*, er en åben shelterdækker på ca. 960 tons d.w. og under 500 brutto reg.-ts. Det er bygget til højeste klasse i Germanische Lloyd med isforstærkning og har to store luger, 44' x 18', som betjenes af 4 spil og bomme. Skibets kubik er 62.250 kbf. Det forsynes med en 750/800 bhk MAK diesel motor, som vil give skibet en fart af ca. 11½ mil på last og ca. 12 mil frugtlastet. Skibet er udstyret med 6 elektriske ventilatorer til lastrummene, og det forsynes med elektrisk-hydraulisk styring, radar, decca navigator etc. Det ventes at blive sat i fart i slutningen af september.

M.s. *Etly Danielsen* er iøvrigt det sidste af de fem skibe, der er bestilt og leveret til danske redere fra værftet i Rendsburg, og det er det andet skib, der søsættes for regning rederiet Otto Danielsen A/S inden for de sidste 14 dage.

M.s. UJARAK

Holbæk Skibs- og Baadebyggeri har fornylig afleveret stenfiskergaleasen m.s. *Ujarak* til Grønlandsdepartementet. M.s. *Ujarak*, der er et søsterskib til m.s. *Sivarak*, der blev leveret for et par år siden, er et træskib med jernforhudning og rigget som galease. Det har følgende hoveddimensioner: længde 24,4 m, bredde 6,66 m, dybgående 2,69 m. Hovedmaskineriet består af en 120 hk Dan motor, der giver skibet en marchfart på 8 knob. Skibet måler 101 br. t. og kan laste 160 tons d.w. *Ujarak* — navnet er grønlandsk og betyder sten — skal anvendes som sten- og sandfisker ved Grønlands østkyst. Besætningen består af 7 mand.

M.Y. »FINHVAL«

M.y. *Finhval*, 46,05 b.r.t., 21,90 netto, bygget ved Humlebæk Skibs- og Baadeværft, er nu overtaget af Den kgl. grønlandske handel og afsejlede d. 30. juli til Sukkertoppen for at indgå som togtfartøj på Grønland.

Finhval, der er udstyret med de mest moderne navigationsmidler, har en længde af 16,35 m, bredde 5,46 m og et dybgående af 2,13 m.

Maskineriet består af en Hundested motor på 95 h.k.

NAVIGATIONSSKOLERNE

Ved kongelig resolution af 25. juli 1952 er inspektør ved Københavns Navigationsskole *Lars Landerslev* udnævnt til bestyrer ved Svendborg Navigationsskole fra 1. august 1952 at regne.

S.s. UNITED STATES

United States Lines meddeler, at den nye Atlant-liner, s.s. *United States*, der på sin jomfrurejse fornylig erobrede Atlantens blå bånd, måler 53.330 br. tons.

HALS BARRE

Det fra Aalborgs side ofte fremsatte krav om en uddybning og udvidelse af sejløbet over Hals Barre er nu påny aktuelt, efter hvad havneingeniør A. Mortensen oplyser overfor pressen. Vanddybden

ønskes forøget fra 7,3 m til 9,3 m samtidig med, at man ønsker sejløbet udvidet fra 60 m til 100 m som mindstebredde.

Selve uddybnings- og udvidelsesarbejdet ønskes udført i tre etaper: Først fra 7,3 til 8,5 m vand, derefter til de 9,3 m og endelig udvidelsen af sejløbets bredde.

OLIEPRODUKTIONEN

I løbet af første halvdel af indeværende år var produktionen af råolie omkring 305 mill. metriske tons, hvilket er 15,5 mill. tons mere end i samme periode sidste år og 6 mill. tons mere end i anden halvdel af 1951.

Petroleum Press Service, som offentliggør disse tal, fremhæver, at produktionstallet ville have ligget endnu højere, hvis ikke den 5 uger lange strejke på amerikanske raffinaderier havde sat den tilbage. For første gang i mange år ligger den amerikanske olieproduktion under 50 pct. af verdens samlede produktion.

Siden den amerikanske strejke sluttede, er råolieproduktionen steget kraftigt, og i løbet af de kommende måneder ventes stadig stigende produktion i U. S. A., Venezuela, det mellemste Østen og andre steder. Nye oliefelter i Saudi Arabien er taget i brug, i Kuwait forøges produktionen, og i Irak bygges nye rørledninger og udnyttes andre oliefelter.

Foreløbig har produktionsstigningen mere end opvejet tabet af den persiske olie, men tabet af de persiske raffinaderier føles stadig. Dette fremgik tydeligt under den amerikanske raffinaderi-strejke, der standsede lufttrafiken flere steder på grund af olie-mangel.

Med det nuværende produktionsomfang ligger det mellemste Østen på en årlig produktion af ca. 110 mill. tons, Venezuela alene på ca. 100 mill. tons. Canada, den nye, store olieproducent, når kun op på 9 mill. tons, og det fremgår heraf, at hvor stor betydning den canadiske olieproduktion end kan have for Canada selv, vil den ikke have mærkbar indflydelse på verdensmarkedet i denne omgang.

U.S.A.'s produktion af råolie ligger på over 300 mill. tons pr. år.

INDONESISK DISKRIMINERING

I en nyheds-bulletin udsendt af den indonesiske legation i Stockholm læses: »Trafikministeren dr. Djuanda har nylig oplyst, at regeringen agter at foreslå en ny søfartslov, som mere vil stemme med de nationale interesser. Loven vil snarest muligt blive forelagt parlamentet. Hensigten med indførelsen af denne nye lov er at afskaffe den gamle, nu gældende hollandsk-ostindiske navigationslov. Den nye lov foreskriver bl. a. en begrænsning af brugen af sekundære eller kysthavne til nationale skibes udelukkende brug, mens hoved- eller oceanhavnene vil stå åbne for skibe af enhver nationalitet. Udenlandske skibe, som agter at anløbe sekundære havne, må indhente særlig tilladelse hertil.«

HVALKOGERIERNE

Verdens hvalkogerflåde bestod pr. 1. juli 1952 af ialt 436.798 br. tons, der fordelte sig således: Norge 10 skibe med ialt 192.466 br. tons, Storbritannien 4 skibe med ialt 88.642 br. tons, Japan 3 med ialt 50.470 br. tons, Argentina 1 med ialt 25.324 br. tons, Rusland 2 med ialt 27.730 br. tons, Frankrig 2 med ialt 20.992 br. tons, Panama 1 med 16.674 br. tons og endelig Holland 1 med 14.500 br. tons.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fin reklame for Helsingør Skibsværft

Lastmotorskibet *Delos*, tilhørende Hillerstrøms rederier i Helsingør (se nr. 27), og som er bygget paa Helsingør

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på fragtmarkederne bliver mere og mere kritisk for hver dag, der går, og det tidspunkt er næppe fjernt, da antallet af oplagte skibe vil stige i betydelig grad. Fragtniveauet på adskillige markeder er efterhånden kommet så langt ned, at det er billigere at tage skibene hjem i ballast end at tage last med til de gældende rater.

I transatlantisk fart meldes kun om en enkelt kulafslutning fra Hampton Roads til Europa. Der blev herfor betalt 28/6d. for aug. lastning basis losning Antwerpen eller Rotterdam. Grunden til den aftagende aktivitet indenfor denne gren af fragtmarkedet er de store kullagre i de europæiske lande. Der var derimod noget større aktivitet i kulbefragtningen fra Northern Range til Sydamerika. Adskillige skibe sluttedes således fra Hampton Roads til Argentina basis 54/- for losning Buenos Aires, og kul Hampton Roads/Rio tog ligeledes adskillige skibe, der betales med \$5.55 for medio august og \$5.25 for ult. august lastning. Korn fra Northern Range til Sverige sluttedes til 42/- med fri losning. Props fra Canada til UK. sluttedes til 180/- pr. favn for 1400 favne båd og til 170/- for 1800 favne. Malm fra Wabana til UK. betales med 30/- for 3 consecutive rejser begyndende oktober. Efterspørgslen efter korn-tonnage fra St. Lawrence var begrænset. To både sluttedes til Antwerpen/Hamburg Range til henholdsvis \$5 og 35/6d. med 3000 ts. fri losning, og for britisk regning sluttedes St. Lawrence/UK. til 7/9d. pr. qr. med option af losning Antwerpen/Rotterdam til 7/1½d. pr. qr. Mel i sække fra St. Lawrence til Ceylon sluttedes til 70/-.

Efterspørgslen fra Cuba er stadig ringe. En 6000 tonner sluttedes for sukker fra Cuba til Holland til 60/-, for britisk regning sluttedes 9400 tonner til 52/6d., og endelig fik en 5500 tonner \$12.50 for sukker Cuba/Japan. Efterspørgslen fra Golfen var lidt livligere. Korn til Eire betales med 10/- pr. qr., sulphur til UK. sluttedes til 37/6d., korn til Holland betales med \$8. Endvidere sluttedes korn til Haifa/Tel Aviv eller Jaffa til \$7.50 med option halv last mel i sække til \$8.50, korn fra Golfen til Brasilien betales med \$7, adskillige både sluttedes for soyabønner fra Golfen til Japan til \$9.50, korn Golfen/Sydhile sluttedes til \$8, ris i sække Golfen/Indonesien sluttedes til \$14.50, og 9200 ts. ammoniakgødning fra Golfen til Philippinerne sluttedes til \$12 fio.

River Plate markedet er uændret. Majs fra San Lorenzo og Buenos Aires til Bordeaux/Dunkirk Range sluttedes til 45/-, fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range var raten uændret 52/6d. med option af UK. til 55/- basis 65 cbft. Malm fra Brasilien til Northern Range sluttedes til \$4.25, og for 9000 ts. malm Victoria/Rotterdam betales 48/-.

Fra vestkysten af Sydamerika kan nævnes: sukker Peru/Japan med japansk tonnage til \$11, og for 9000 ts. kul fra Chimbote til Buenos Aires betales \$6.65

fio. Nordpacific markedet var lidt livligere, men raterne er stadig vigende. Korn Nordpacific/Japan betales med \$5.50, til Chile sluttedes hvede i sække til \$7 med fri losning, løst korn Nordpacific/Peru betales med \$6 med fri losning, 2 både sluttedes Nordpacific/Alexandria til henholdsvis \$7.75 og \$8, og for mel i sække til Alexandria betales 75/-. Korn fra Nordpacific til Malta betalte \$8 for august og \$9.25 for oktober lastning.

Far East markederne er stadig rolige. Sulphur fra Japan til Australien tog to både til Australien til 80/-. Copra fra Philippinerne til Rotterdam sluttedes til 110/- basis 75 cbft. Malm fra Dungun til Bremen sluttedes til den lidt lavere rate af 50/-, kul fra Calcutta sluttedes til Japan til 56/-, til Chittagong til 43/- og til Karachi til 54/-. Scrapjern fra Calcutta til UK. sluttede 8500 tonner til \$27.000 fio, malm fra Vizagapatam til Northern Range fik tonnage til \$7.75 og malm fra Marmagoa til Rotterdam sluttedes til 49/- med fri losning.

Korn fra Australien til UK. sluttedes til 65/- basis løs last ex-silo fra Vesta Australien med 2/6d. extra lastning Sydaustralien eller Victoria. Malm fra Port Pirie til Bristol kanalen sluttedes til 83/- for sept. og 79/6d. for oktober lastning. Sukker fra Queensland til UK. betales med 80/- for sækkelast.

Fra Sydafrika meldes kun om en enkelt afslutning, nemlig 3500 ts. kul Durban/Vestitalien til 32/6d.

Middelhavsmarkederne er stadig elendige. Af sidste slutninger kan nævnes: 9000 ts. jernmalm Bona/Rotterdam til 19/6d., 5300 ts. jernmalm Bona/Barrow 25/6d., 5400 ts. fosfat Sfax/Avonmouth 26/-.

På vore hjemlige markeder er forholdene heller ikke gunstige. Der er stadig kullaster i markedet fra østkysten UK. til Danmark, for hvilke der kan stemmes i midten af august, men raten ligger nu kun omkring 13/- for både på omkring 2000 ts. Koks fra Emden/Weser til god dansk havn nordligst Aarhus er sluttet til omkring 14/- for både på omkring 500 tons. Trælastraterne fra Østersøen er uden større ændringer. Af sidst rapporterede slutninger kan nævnes: 450 favne Wasa Distrikt/ECUK. 135/-, 500 favne props Sydsverige/nordl. Oskarshamn til ECUK. til 110/-. Fra Hvidehavet betales 210/- pr. std. DBB. med fri losning fra Archangel til Grimsby, og for 560 stds. DBB. Archangel/Belgien betales 200/- pr. std., fri losning.

For tanktonnagens vedkommende går de sidste London rapporter ud på, at der er en vis mangel for prompte positioners vedkommende, og at raten for tidlig august tonnage ligger på omkring MOT. plus 45 pct. I amerikansk kystfart ligger niveauet omkring USMC. plus 5 pct. for dirty tonnage for tidlig august lastning og omkring USMC. plus 30 pct. for clean tonnage i samme position. Adskillige store dirty både sluttedes fra den persiske bugt til Californien til en smule under USMC. raten.

Skibsværft, har, lastet med stykgods, sejlet fra Helsingborg til Philadelphia på 10 dogn, hvilket giver en gennemsnitsfart af 16 knob i timen. Efter kontrakten med værftet skulle Delos netop kunne gøre 16 knob, men flere gange under rejsen holdt det 17,3 knob.

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til de i juni/juli 1952 afholdte eksaminer for skibsmaskinister er opnået følgende resultater: Til *motorpasserprøven* mødte 19 eksaminander, hvoraf 17 bestod. Til *den almindelige maskinisteksamen* mødte 74 eksaminander, hvoraf 66 bestod. 1 elev, *Erich Andrä*, København, blev tildelt en bogpræmie fra Maskinmestrenes Forening for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med højeste pointsantal. Til *den udvidede maskinisteksamen* mødte

47 eksaminander, hvoraf 46 bestod. En præmie på 200 kr. og et diplom fra Maskinmestrenes Forening blev tildelt eksaminand til den udvidede maskinisteksamen *Jorgen Sejer Nielsen Kok*, København, for at have bestået denne eksamen med udmærket resultat. J. C. Hempels legatfond havde til sidstnævnte eksamen udsat to præmier, bestående af værdifuldt måleværktøj i særlig forarbejdede trækasser. Efter legatfondens bestemmelse har det ved tildelingen været afgørende, at de pågældende har passet studierne uden forsømmelse samt udvist godt kammeratskab og i øvrigt opnået godt eksamensresultat. Værkløjskasserne tilfaldt: *Erling Andersen*, Københavns maskinskolet, *Ib Nellemann Sørensen*, Odense maskinistekole. Foreningen »Søfartens Fremme« havde ved denne eksamen udsat en præmie af varig værdi, et sølveigareletui, til en elev med mindstekarakteren 6 til den almindelige og

den udvidede maskinisteksamen. Denne præmie tilfaldt *Bent Marius Birkholm Kirkegaard*, Aarhus maskinistiskole.

Skibsfarten på Donau

Den sovjetrussiske højkommissær, generallojtnant Svri-dov, har meddelt den østrigske regering, at østrigske Do-naufartøjer fra nu af vil kunne sejle ind i den sovjetrus-siske zone fra Linz nedad floden.

Østrigsk skibsfart i den sovjetrussiske zone blev i 1945 forbudt af russerne, som havde beslaglagt alle østrigske dampere og gjort krav på det østrigske flodskibsfartsselskab som tidligere tysk ejendom.

De tyske rederier

Sammenslutningen af redere i Flensborg har tilstillet forbundsstrafikminister Seebohm et forslag om, at for-bundsregeringen bevilger de flensborgske rederier en kred-it, der sætter dem i stand til at erhverve en halv snes brugte fragtdampere, der kan anvendes i trampsfart, og som hver har en tonnage på 6—8000 tons.

Rederne vil selv kunne fremskaffe en fjerdedel af købs-prisen. Man henviser til, at købet af brugte skibe fra ud-landet vil kunne aflaste de tyske værfter, der har et stort nybygningsprogram under udførelse.

Vandbygningsvæsenet

Efter ministeriet for offentlige arbejders indstilling er der ved kongelig resolution af 12. juni 1952 meddelt skibs-fører under vandbygningsvæsenet *Andreas Martin Chris-tensen Wegeberg*, R. af D., afsked efter ansøgning af vandbygningsvæsenets tjeneste på grund af alder i nåde og med pension fra udgangen af juli måned 1952 at regne.

PERSONALIA

80 år

Tidligere mangeårig fører af m.y. *Atlantide*, kaptajn *R. P. H. Hansen*, som er bosiddende i Marstal, kan den 8. august fejre sin 80 års fødselsdag.

60 år

Kaptajn *M. A. Rasmussen*, som indtil for nylig var fører i dampskibsselskabet »Dannebrog«, fylder den 5. august 60 år. Kaptajnen bor i Haarby på Fyn.

Fører i De Danske Statsbaner, kaptajn *A. Thossing Hansen*, kan den 5. august fejre sin 60 års fødselsdag i sit hjem i Korsør.

Fører i Storebæltsoverfarten og formand for Jernbane-foreningens 11. kreds, knplajn *H. Krakau Nielsen*, fylder den 6. august 60 år. Kaptajnen er bosiddende i Korsør.

VALUTAKURSER pr. 29. juli 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsing-fors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.16.

Positionsliste pr. 29. juli 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Indian Bay 7.8. — *Hans Mærsk* forv. ank. Indian Bay 11.8. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. London 1.8. — *Betty Mærsk* Frederikshavn dok. — *Lica Mærsk* forv. ank. Indian Bay 29.7. — *Marit Mærsk* forv. ank. Dakar 1.8. — *Robert Mærsk* forv. afg. New York 30.7. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Rotterdam 29.7. — *Ellen Mærsk* ank. Exmouth Gulf, Australia 17.7. — *Else Mærsk* afg. Colombo 25.7. til Bombay. — *Kirsten Mærsk* ank. Kobe 24.7. — *Agnete Mærsk* ank. Bombay 27.7. — *Mathilde Mærsk* afg. Hongkong 26.7. til Manila. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Bombay 28.7. — *Herta Mærsk* ank. Semarang 25.7. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Le Havre 29.7. — *Vibeke Mærsk* ank. Osaka 25.7. — *Arnold Mærsk* afg. Kobe 18.7. til Bangkok. — *Cornelius Mærsk* afg. Djibouti 27.7. kl. 20.00 til Massawa. — *Oluf Mærsk* ank. Baltimore 23.7., forv. afg. 29.7. — *Leise Mærsk* afg. Los Angeles 21.7. til Panama. — *Sally Mærsk* afg. Panama 17.7. til Los Angeles. — *Chastine Mærsk* ank. New York 21.7. — *Gertrude Mærsk* ank. Singapore 26.7. — *Lexa Mærsk* ank. New York 25.7. — *Hulda Mærsk* ank. Bangkok 24.7., forv. afg. 28.7. — *Laura Mærsk* ank. Boston 25.7., forv. afg. 28.7. — *Grete Mærsk* afg. Kobe 16.7. til San Francisco. — *Trein Mærsk* ank. Kobe 28.7. — *Anna Mærsk* ank. San Francisco 25.7. — *Peter Mærsk* afg. Cebu 24.7. til Yokohama. — *Olga Mærsk* afg. Nagoya 28.7. til Shimizu. — *Nicoline Mærsk* forv. ank. Manila 31.7. — *Jeppesen Mærsk* ank. Manila

24.7. — *Kate Mærsk* afg. Curacao 20.7. — *Bente Mærsk* afg. Teneriffe 13.7. — *Aase Mærsk* forv. ank. Palermo 1.8. — *Rosa Mærsk* afg. Fao 17.7. — *Nelly Mærsk* forv. ank. Stanlow 4.8. — *Emma Mærsk* forv. ank. Cardon 28.7. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Curacao 30.7. — *Brigit Mærsk* afg. Curacao 27.7. — *Inge Mærsk* afg. Mena al Ah-madi 6.7. — *Caroline Mærsk* afg. Fawley 23.7. — *Katrine Mærsk* afg. Heysham 21.7. — *Henning Mærsk* afg. Tripoli 27.7. — *Eleonora Mærsk* forv. ank. Dunkerque 29.7. — *Marie Mærsk* forv. ank. Singapore 2.8. — *Valkyrien Mærsk* ank. La Plata 26.7. — *Jane Mærsk* afg. Fawley 14.7. — *Mette Mærsk* afg. Newcastle N.S.W. 24.7. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Swansea 5.8. — *Ebba Mærsk* afg. Dun-kerque 19.7. — *Anglo Mærsk* ank. Etang de Berre 27.7. — *Gerd Mærsk* afg. Rotterdam 12.7.

Basse & Co.

London ank. Santos 11.7. — *Krusaa* ank. Gdansk 15.7. — Oslo afg. La Guaira 26.7. til Puerto Cabello. — *Paris* afg. Samsun 26.7. til Izmir. — *Egaa* ank. Zougouldak 15.7. — *Else Basse* ank. Fræringehavn 9.7. — *Susaa* ank. Ege-desminde 26.7.

Dania

Cyrl pos. 27.7. 75.44 n., 11.20 ø. p. v. t. Stora Vika. — *Danfjord* pos. 28.7. 14.38 n., 20.10 w. p. v. t. Montevideo. — *Danholm* pass. Las Palmas 28.7. p. v. t. Montevideo. — *Tovellit* ank. Barrow-in-Furness 26.7.

Dannebrog

Aggersborg forv. ank. New York 29.7. — *Brattingsborg* ank. Norfolk 28.7., derefter Rotterdam. — *Christiansborg* ank. Swansea 27.7., derefter Mena al Ahmadi. — *Ellens-borg* ank. Kolding 28.7., derefter Skutskær. — *Frederiks-borg* forv. ank. Bremen 1.8. — *Flynderborg* forv. ank. Quebec 28.7. — *Lilleborg* afg. Leixoes 26.7. til Port Talbot. — *Nordborg* pass. Skumvær 28.7. til West Hartlepool. — *Skodsborg* forv. ank. Genoa 29.7. — *Taarnborg* forv. afg. Sagunto 29.7. til Bremen. — *Uranienborg* ank. Hamburg 27.7., derefter Amsterdam. — *Ørneborg* ank. Genoa 25.7., derefter Leixoes.

Dansk Esso

Christian Holm afg. Nyborg 28.7. til Trinidad og Aruba. — *Esso København* i Kiel for dokning. — *Esso Nyborg* forv. afg. Kbhvn. 29.7. til Caripito. — *Dania* i Port Je-rome. Forv. ank. Kbhvn. 1.8. — *Esso Hermod* forv. ank. Port Jerome 1.8. Derefter Aalborg.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Antwerpen 29.7. — *Bornholm* ank. Ma-tadi 29.7. — *Bretagne* ank. Helsingør 24.7. — *Grønland* afg. Suez 22.7. til Ras Tanura. — *Holland* afg. Freetown 28.7. til Rotterdam. — *Ireland* afg. Melbourne 4.7. til Pa-nama. — *Normandiet* afg. Las Palmas 26.7. til Pointe Noire. — *Shetland* pass. Port Said 29.7. p. v. t. Kuwait. — *Skotland* afg. Helsingfors 29.7. til Kiel. — *Slesvig* afg. Aden 16.7. til Bangkok.

De forenede Kullimpørører

Cimbria forv. ank. Aarhus 4.8. — *Concordia* forv. ank. Esbjerg 4.8. — *Dania* forv. ank. Aalborg 2.8. — *Hafnia* forv. ank. Malmø 4.8. — *Scandia* forv. ank. Gøteborg 6.8.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak ank. Ivigtut 26.7. — *Disko* pos. 28.7. 60.49 n. 14.56 v. P. v. t. Kbhvn. — *Kaskelot* pos. 28.7. 60.21 n. 00.50 ø. P. v. t. Aputiteq. — *Svardfisken* pos. 28.7. 60.29 n. 08.51 v. P. v. t. Kbhvn. — *Tikerak* pos. 28.7. 60.13 n. 32.33 v. P. v. t. Kbhvn. — *Julius Thomsen* i Godthåb 28.7. — *Martin S.* pass. Kap Farvel 28.7. p. v. t. Christianshåb. — *Bjørn Clausen* pos. 28.7. 60.38 n. 31.16 v. P. v. t. Godthåb. — *Sigrid S.* forv. afg. Kbhvn. 30.7. til Ivigtut og Thule-distrikt. — *Polarstar* pos. 28.7. 60.23 n. 03.37 ø. P. v. t. Kbhvn. — *Polaris* pos. 28.7. 68.10 n. 12.00 v. P. v. t. Kbhvn. — *Annette S.* anl. Ivigtut 24.7. p. v. t. Fræringehavn. — *Søndmøringen* anl. Reykjavik 24.7. p. v. t. Daneborg. — *Elin S.* ank. Holsteinsborg 29.7. — *Hanne S.* forv. lasteklar Kbhvn. ca. 31.7. til Julianehåb.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Kbhvn. 30.7. til Jacobstad. — *Th. Adler Swanholm* afg. Hull 28.7. til Kbhvn. — *Wm. Th. Malling* afg. Stettin 28.7. til Stockholm.

D.F.D.S.

Argentina ank. New Orleans 26.7., derfra til Tampa/Galveston/Houston. — *Arizona* ank. Buenos Aires 15.7. — *Arkansas* fra Savannah ca. 1.8. til New York. Fra New York ca. 7.8. til Oslo/Kbhvn. — *Bastholm* afg. Stratoni 21.7. til Rotterdam, Aalborg. — *Bergenhus* fra Aarhus forv. 6.8. til Aalborg, Esbjerg, Havre. — *Birkholm* fra Kbhvn. 30.7. til Odense, Kbhvn., Aalborg, Antwerpen, Le-vanten. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 25.7. til New York o. v. — *Brasilien* afg. Algier 20.7. til Emden, Kbhvn. — *Bygholm* afg. Dunkirk 25.7. til Lissabon, Algier, Malta, Levanten. — *California* ank. Las Palmas ca. 31.7., derefter Madeira/



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:
KARL GRAMMERSTORF
 SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER
KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

Lissabon/Bordeaux/Kbhvn. — *Colombia* afg. Gdynia 29.7. via Las Palmas til Buenos Aires. — *Diana* ank. Kbhvn. 28.7., derfra 1.8. til Odense, Hull. — *Dronning Alexandrine* fra Kbhvn. 1.8. til Thorshavn/Trangisvaag/Reykjavik. — *Egholm* ank. Algier 26.7., derfra ca. 28.-29.7. til Tunis, Sfax, Malta, Levanten. — *Florida* ank. Alexandria 27.7., derfra forv. 29.7. til Beirut, Famagusta, Limassol o. v. — *Hebe* ank. Kbhvn. 28.7., herfra 31.7. til Odense, Aarhus, Newcastle. — *Hindholm* ank. Aarhus 29.7., afg. ca. 30.7. til Aalborg. — *Hroar* fra Aarhus 1.8. til Hull. — *Katholm* fra Kbhvn. ca. 9.8. til Newport, Swansea, Liverpool. — *Klintholm* fra Kbhvn. ca. 1.8. til Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Knudshoved* ank. Havre 26.7. — *Korsholm* fra Kbhvn. 31.7. til Antwerpen, derfra ca. 4.8. til Aalborg, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Antwerpen 23.7. til Casablanca, Tanger, Middelhavet. — *Louisiana* ank. Rosario 27.7., afg. ca. 5.8. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Maine* afg. Iskenderun 27.7. til Izmir, Istanbul, Straton, Eleusis, Malta o. v. — *Margrethe* afg. Esbjerg 28.7. til London, Kbhvn. — *Melos* ank. Casablanca 28.7., derfra 29.7. til Leixoes, Rotterdam, Danmark. — *Neuada* afg. Norfolk 25.7. til Rotterdam. — *Oregon* ank. Victoria ca. 1.8., derefter Hampton Roads ell. Baltimore. — *Paraguay* afg. New York 28.7. til Antwerpen/Oslo/Kbhvn. — *Rota* afg. Aarhus 26.7. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Saga* ank. Antwerpen 28.7., afg. ca. 30.7., fra Hamburg 2.8. til Kbhvn. — *Samos* fra Kbhvn. 30.7. til Antwerpen, Middelhavet. — *Texas* afg. Iskenderun 27.7. til Eleusis, Høyanger, Danmark. — *Thyra* afg. Kbhvn. forv. 29.7. til Nakskov, Esbjerg, London. — *Tomsk* afg. Antwerpen ca. 1.8. til Aarhus, Kbhvn. — *Tula* fra Kbhvn. ca. 2.8. til Hamburg, Antwerpen, Odense, Kbhvn. — *Tunis* ank. Helsingør 27.7., derfra 30.7. til forv. Kbhvn., Odense, Aalborg, London. — *Uffe* ank. Esbjerg 26.7. — *Venezuela* afg. Newport News 27.7. til Rotterdam. — *Virginia* ank. Swinemünde ca. 4.8., derefter Stettin.

Helmdal

Axel Carl ank. Havana 27.7. — *Hans P. Carl* ank. Brisbane 26.7. — *Poul Carl* ank. Coffs Harbour 26.7.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Middlesbrough 31.7. — *Jens Toft* pass. Algier 29.7. p. v. t. Cherbourg. — *Karen Toft* ank. Gdansk 24.7.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Rio de Janeiro 25.7. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Barcelona 29.7. — *Bella Dan* afg. San Antonio 24.7., sydg. — *Egyptian Reefer* ank. Rio de Janeiro 27.7. — *Gerda Dan* ventes pass. Panamakanalen 2.8., nordg. — *Greta Dan* ventes til Callao 29.7., sydg. — *Indian Reefer* afg. Stann Creek 27.7. — *Jelva Dan* afg. Luleå 28.7. til Holland, derefter Lissabon. — *Jutta Dan* rep. Aalborg. — *Kamma Dan* ventes afg. Antofagasta 31.7., nordg. — *Katja Dan* ventes afg. Toppila 30.7. til Rochester. — *Kista Dan* ank. Fosterbugten 28.7. — *Laila Dan* forv. afg. Marseille 29.7. til Torreveja. — *Laura Dan* rep. Aalborg. — *Leena Dan* ventes til New York 31.7., nordg. — *Lilian Dan* ventes til Partington 30.7., derefter Aalborg. — *Linda Dan* afg. Liverpool 29.7. til Cardiff. — *Lotta Dan* afg. Santos 29.7. til Paramaribo. — *Maria Dan* rep. Aalborg. — *Marna Dan* ventes til New York 2.8., sydg. — *Nerna Dan* ank. Aden 27.7. — *Ninna Dan* ventes til Toppila 30.7. — *Paula Dan* pass. Panamakanalen 29.7., sydg. — *Randa Dan* ventes afg. Rochester 30.7. til Blyth. — *Selma Dan* afg. St. John's 27.7. til Inagua Islands. — *Silja Dan* pass. Kap Finisterre 29.7. p. v. t. Buenos Aires. — *Stina Dan* ventes afg. Gdansk 31.7. til Buenos Aires. — *Tessa Dan* ventes pass. Panamakanalen 30.7., sydg. — *Ulla Dan* ventes afg. Helsingfors 1.8. til Holland. — *Vilma Dan* ventes til Galveston 4.8.

Kongssund

Kongshaun forv. afg. Calcutta 29.7. til Madras.

Motortramp

Stensby afg. Rochester 30.7. til Karachi, via Aden. —

Tureby ank. Geraldton 25.7., derefter Djakarta. — *Vedby* afg. British Columbia 30.7. til England.

Myren

Asbjørn forv. afg. Mombasa 1.8. til Port Louis, Zanzibar. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Dakar 3.8. p. v. t. Buenos Aires. — *Clara* ank. Kbhvn. 23.7., rep.

Norden

Norden ank. Walvis Bay 19.7. — *Nordfurer* pass. Gibraltar 24.7. p. v. t. Penang. — *Nordhval* afg. Hamburg 28.7. til Antwerpen. — *Nordkap* ank. Antwerpen 23.6. — *Nordkyn* ank. Vancouver 28.6. — *Nordpol* forv. ank. Genoa 31.7. — *Nordvest* ank. Calcutta 29.7.

Orient

Astoria afg. Norfolk 22.7. til Kiel. — *Westralia* Kbhvn.

Progress

Valborg Nielsen ank. New Orleans 28.7. — *Elisabeth Nielsen* forv. ank. Philadelphia 1.8. — *Else Nielsen* ant. ank. Godthåb 29.7. — *Lily Nielsen* ant. afg. Philadelphia 29.7. — *Henry Tegner* ant. ank. Hull 30.7. — *Ellen Nielsen* ant. afg. Philadelphia 30.7. — *Hugo Nielsen* afg. Philadelphia 24.7. — *Margrete* ank. Korsør 29.7. — *Karen* ank. Rotterdam 29.7. — *Marx* ank. Antwerp 30.7. — *Sophie* ant. ank. Antwerp 30.7. — *Thyra* ant. ank. Immingham 30.7. — *Fylla* ank. Hærøesand 24.7.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lann forv. ank. Hampton Roads 1.8. — *Lena Schmith* Svendborg.

Torm

Birgitte Torm afg. Port of Spain 24.7. — *Estrid Torm* afg. Norfolk 18.7. — *Herdis Torm* afg. Chicama 15.7. — *Oiga Torm* afg. Port Said 19.7. — *Gerd Torm* ank. Casablanca 28.7. — *Tekla Torm* afg. Norfolk 28.7. — *Agnete Torm* ank. Piræus 27.7. — *Kirsten Torm* afg. Trinidad 27.7. — *Gertrud Torm* afg. Casablanca 22.7. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* afg. Montevideo 26.7. — *Thyra Torm* afg. Mackenzie 24.7. — *Gyda Torm* afg. Yxpila 28.7. — *Anne Torm* afg. Bordeaux 27.7. — *Hilde Torm* ank. Hull 27.7. — *Gudrun Torm* ank. Rouen 24.7. — *Alice Torm* afg. Esbjerg 28.7. — *Gunhild Torm* afg. Kbhvn. 25.7.

Vendilla

E. M. Dalgas afg. Bordeaux 28.7. til Dakar. — *Otto Petersen* afg. Antwerpen 29.7. til Alexandria. — *P. N. Damm* afg. Manchester 30.7. til Canada.

Ø.K.

Annam ank. Kotka 29.7., derefter Göteborg, Oslo. — *Asia* pass. Gibraltar 28.7. til Antwerpen, Rotterdam. — *Bintang* afg. Bangkok 18.7. til Tokyo, Yokohama. — *Falstria* ank. New York 22.7., derefter Hampton Roads, Kbhvn. — *Fionia* pass. Messina 29.7. til Port Said, Aden. — *India* ank. Antwerpen 27.7., derefter Rotterdam, Hamburg. — *Java* afg. Haifa 26.7., derefter Genoa, Antwerpen. — *Kambodia* afg. Bangkok 28.7. til Saigon, Hongkong. — *Kina* afg. Kobe 28.7. til Nagoya, Yokohama. — *Korea* afg. Isabela 27.7. til Singapore, Madras. — *Lalandia* afg. Genoa 26.7. til London, Antwerpen. — *Magdala* afg. Penang 26.7. til Madras, Colombo. — *Malacca* ank. Auckland 22.7., derefter Wellington, Lyttelton. — *Malaya* pass. Malta 27.7. til U.K. — *Manchuria* ank. Dublin 27.7., derefter Liverpool, Rotterdam. — *Meonia* ank. Kbhvn. 23.7., derefter Aalborg, Middlesbrough. — *Mombasa* ank. Madras 24.7., derefter Colombo, Bombay. — *Mongolia* ank. Los Angeles 26.7., derefter San Francisco, Vancouver. — *Morelia* afg. Port Seeka 28.7. til Bombay, Colombo. — *Nikobar* afg. Bulan 28.7. til Legaspi og Pacifikysten. — *Panama* ank. Göteborg 27.7., derefter Kbhvn., Göteborg. — *Patagonia* afg. Hamburg 28.7. til Rotterdam, Marseille. — *Selandia* afg. Singapore 28.7. til Bangkok, Singapore. — *Serampore* ank. Guaymas 25.7., derefter Mazatlan, Los Angeles. — *Siam* pass. Suez 23.7. — *Tranquebar* ank. San Francisco 27.7., derefter Los Angeles, San Francisco.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 99, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEDEKORER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD

Rigstelefon: 909

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861

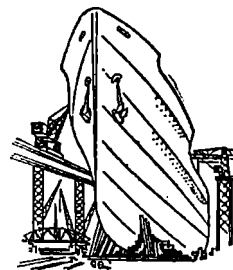


- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 . KØBENHAVN 5

**„VIKING“**

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinokikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasrottere
Forlang III. katalog

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-adr. »Mariusona

Telefon Central 12057

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Kabyskomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Hempel's "ROSTICO"

er en speciel "gas-proof" tankskibsfarve, modstandsdygtig over for benzin, olie og gasarter, der forekommer på tankskibe.

ROSTICO tørrer op med lakglans og anvendes udvendig på topside, dækshuse etc., samt på skod o. lign. i maskinrummet.

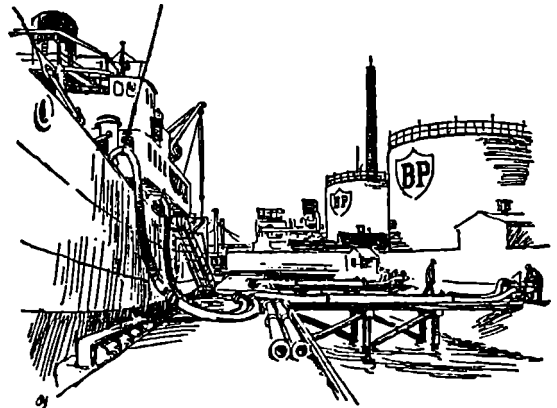
ROSTICO leveres i alle kulører i h. t. farvekort. Specialnuancer fremstilles efter ønske.

ROSTICO tåler afvaskning med svag sodaopløsning og er som alle

HEMPEL'S SKIBSFARVER
strygefærdig.



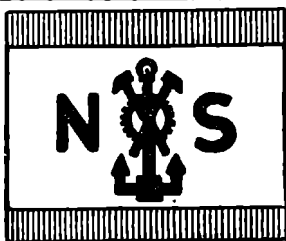
— siden 1915 —



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 770-15 770
TELEGR. : JANBY :



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER

&

-MOTORER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde.
 Fabrikante af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler.
 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM DARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
 Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
 Telegram-Adresse: »Chartering Mariager«
 Post-Adresse: »Cimbris« pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 806

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7
 TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 100, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
 Statstelefon 17

Telegr.-Adr. »Hassager«

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

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
 Rigstelefon 2
 Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.
 »Hude«
 Svendborg

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 31

FREDAG DEN 8. AUGUST 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

NY FRIHAVNS-DIREKTØR

Københavns Frihavns-Aktieselskabs bestyrelse har udnævnt direktør, civilingeniør Axel Bronø til administrerende direktør i Frihavnen. Den nye direktør afløser frihavnsdirektør O. Thielsen, som efter godt 40 års tjeneste i frihavnselskabet, heraf 20 år som direktør, har ønsket at trække sig tilbage. Frihavnsdirektør Bronø tiltræder sin nye stilling til nytår.

Direktør Axel Bronø er født d. 23. november 1906 i København som søn af revisor Niels Bronø. Han blev cand. polyt. i 1930 og fik kort efter ansættelse i post- og telegrafvæsenet, hvor han i 1937 efter en toårig studierejse 1935-37 i udlandet blev udnævnt til kontorchef i generaldirektoratet. I 1943 gik han over i det private erhvervsliv som direktør i A/S Telefon Fabrik Automatic. I 1946 blev han dette firmas administrerende direktør.

Direktør Axel Bronø's store administrative og organisatoriske evner har selvsagt bevirket, at mange tillidshverv i tidens løb er blevet lagt på hans skuldre. Her skal blot nævnes, at han har været medlem af Ingeniørforeningens hovedbestyrelse og formand for Dansk Nationalkomité for rationel Organisation 1949-51.

KONSULATERNE

Carl Christian Busch, der ved kongelig resolution af 9. juli 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk konsul i Charlotte Amalie, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den amerikanske regering.

S.S. »L. H. CARL«

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Heimdal har som erstatning for den forliste s.s. *Martin Carl* af det svenske rederi Erik Bancks Rederiaktiebolag købt s.s. *Otto Banck*, 3470 t.d.w., bygget i 1948 ved Short Bros., Sunderland. Skibet, der skal overtages i New Orleans i slutningen af denne måned, vil under dansk flag få navnet *L. H. Carl*. Det er en åben shelterdækker med fem luger (tre for og to agter) til tre rum og er udstyret med ti spil og ti 5 tons bomme samt en 15 tons bom. Lastrum, kamre og maskinrum er elektrisk ventilerede, så skibet er vel egnet til frugttransport. Desuden er der dampslukningsanlæg i alle lastrum. Fremdrivningsmaskineriet er af samme type som i s.s. *Poul Carl*, og farten ligger omkring 12 à 12½ knob på fuld last, 13 knob frugtlastet og 13 à 13½ knob i ballast. Olieforbruget er ca. 15 tons ved 12—12½ knob fuldt lastet. Skibets hoveddimensioner er følgende: Længde overalt 330' 6", bredde 46' 10", dybde 17' 1", registertonnage (engelsk) 1112,85 tons netto, 2384,16 tons brutto. Officers-aptering og samtlige messer er indrettet midtskibs, mens den menige besætning indkvarteres agter i enkelt- og dobbelkamre. Navigationsudrustningen er fuldt moderne og omfatter bl. a. radar, loran, retningsfinder, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, SAL. log-overføring, roterende clear-view screen o. s. v.

M.T. »ESSO HERMOD«

Dansk Esso A/S har for nogen tid siden modtaget en nybygning, m.t. *Esso Hermod*, fra det tyske værft D. W. Kremer & Sohn, Elmshorn. M.t. *Hermod*, der er på 620 t.d.w., har følgende hoveddimensioner: længde 50 m, bredde 8 m, dybgående 2,8 m. Hovedmaskineriet består af en 520 hk. dieselmotor, der kan give skibet en fart af 10,5 knob, fuldt lastet. Det har fem tanke med en samlet kapacitet på 760.000 l. Skibet er beregnet til indenlandsk fart og har en besætning på 11 mand.

S.S. »VÆRING« SOLGT

Aabenraa Rederi-Aktieselskab (P. F. Cleemann) har fornylig solgt s.s. *Væring* til britiske købere. Købesummen er £ 17.000. S.s. *Væring* er bygget ved Flensburger Schiffsbau-Ges., Flensburg, i 1893 og laster 1800 t.d.w. Det forliste i finske farvande i 1941 og blev først bjergtet igen i 1947. Salget er ordnet gennem firma *Otto Danielsen*.

M.S. »BENNY SKOU«

Den 28. juli passerede m.s. *Benny Skou* danske farvande efter at have udført en jordomsejling, som udgik fra København den 7. marts i år. Rejsen har således varet 155 dage, hvoraf skibet har været i søen i 85 dage og den øvrige tid under lastning og losning. Den udsejlede distance er ca. 35.000 sømil, hvilket tilsvarende ca. 1½ gange rundt om jorden ved Ækvator. Gennemsnitsfarten har været 17,5 knob.

M.s. *Benny Skou*, der er Rederiet Ove Skou's flag-skib, blev bygget ved B. & W. i 1951, og som rederiets andre skibe beskæftiges det i den internationale trampfart.

DAFRA LINE

Aktieselskabet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, der gennem længere tid regelmæssigt har haft en rute i drift mellem Kontinentet og den afrikanske vestkyst, har nu givet denne rute et nyt navn: *Dafra Line*. Det første skib, der besejler ruten, efter at den har fået sit nye navn, er m.s. *Brelagne*, der laster i Danmark ca. 15.—20. august for Las Palmas, Pointe Noire, Boma og Matadi.

MARINEFORENINGEN

Marineforeningen afholder jubilarstævne på Holmen søndag den 24. august til minde om indkaldelse til tjeneste ved søværnet. Det drejer sig om årgangene 1942-37-32-27 o. s. v. Også *ikke-medlemmer* af Marineforeningen kan deltage i stævnet, der indledes kl. 11 ved møde ved Værftsbroen Kl. 12,30 er der frokost (14 kr. pr. kuvert inkl. betjeningsafgift), derefter rundgang på Holmen, besøg på Tøjhusmuseet og endelig festmiddag i Moltkes Palæ (19 kr. pr. kuvert inkl. betjeningsafgift, men ekskl. drikkevarer). Anmeldelse om deltagelse sker til Marineforeningens hovedkontor, Havnegade 55,

Forsikring skal man ha'.

i **BALTICA**

2. sal, telf. Palæ 2886, ved indbetaling af beløbene på foreningens *postkonto nr. 1608*, hvorefter adgangskort vil blive tilsendt. Det er af den grund nødvendigt på indbetalingskortets talon at anføre nøjagtig *adresse og årgang*; mandag den 18. august er absolut sidste frist for anmeldelse til jubilæumstævnet.

MINDEGAVER FOR REDNINGSDÅD

Bestyrelsen for »Kaptajn Johan Valdemar Witt-
husens Mindelegat« under »Kronprins Frederiks
Fond«, Ringkøbing, har til minde om redningsdå-
den den 23. december 1950, hvor de 3 ombordvæ-
rende på m.s. *Hans* af Svendborg, der var strandet
på Mejlgrunden i Århusbugten, blev reddet ved assi-
stance fra Det forenede Dampskibsselskab's s.s.
Hebe, tildelt føreren, kaptajn *Hans Henrik Elias
Sophus Hansen*, Hellerup, en erindringsgave i form
af en sølvæske med inskription samt en belønning
à 200 kr. til bl. a. hver af de nedennævnte 7 med-
lemmer af besætningen, nemlig: styrmand *Gunnar
Severin*, styrmand *Laurits A. Kristensen*, matros
Kurt Bording Hansen, letmatros *Chr. Jørgensen*,
maskinmester *Jørgen Hegelund* og fyrbøder *Peter K.
Slusarik*, alle København, samt matros *Karl H. Juul
Jørgensen*, Newcastle.

UDENRIGSHANDELEN

Importen i juni måned androg 516 mill. kr. og
eksporten 442 mill. kr., således at merimporten
blev på 74 mill. kr.

Dette beløb er betydeligt mindre end i juni må-
ned i fjor, hvor merimporten var 154 mill. kr.

Merimporten har næsten i hver måned i det for-
løbne halvår ligget lavere end i første halvår 1951,
og den samlede merimport andrager 570 mill. kr.
mod 783 mill. kr. i første halvår ifjor.

I sammenligning med maj måned er merimporten
i juni noget større — som nævnt 74 mill. kr. mod
49 mill. kr. i maj. Årsagen hertil er dels en lille
stigning i indførslen fra 506 mill. kr. til 516 mill.
kr., dels et lille fald i eksporten fra 457 til 442
mill. kr.

Med centraliseret import af varer som korn og
kaffe må det ventes, at disse varer indføres i ryk i
store partier, og det forklarer i det væsentlige den
lidt større import i juni. I denne måned indførtes
et parti canadisk foderbyg, medens en tilsvarende
import ikke fandt sted i maj.

I juni indførtes også kaffe fra Brasilien, medens
der ikke indførtes kaffe i maj.

Den lille nedgang i eksportværdien skyldes navn-
lig lidt mindre eksport af smør og æg — væsentligt
på grund af sæsonmæssig nedgang i produktionen.

VERDENS NORDLIGSTE SØMANDSMISSION

Verdens nordligste sømandsmision er blevet op-
rettet i Godthåb, fortalte formanden for inden-
landsk sømandsmision, pastor *William Larsen*, Ål-
borg, da han fornylig vendte hjem fra Grønland.
Under hans besøg deroppe stiftedes i Godthåb en
sømandsmissionskreds, som skal forberede det
egentlige missionsarbejde. Det begynder, så snart
man i en af de større kolonier har fundet et lokale
til en sømandsstue, hvor fiskere og søfolk kan sam-
les.

HAVNEFOGEDERNE

Foreningen af Havnefogeder i Danmark har for-
nylig holdt årsmøde i Odense. Under mødet op-
lyste formanden, havnefoged *Rasmussen*, Kalundborg,
bl. a., at handelsministeriet har givet bemyndigelse
til, at statens skibstilsyn og havnefogederne samar-
bejder om tilsynet med skibes sødygtighed. Et gam-
melt problem har dermed omsider fundet sin lø-
sning.

Havnefoged *Hermansen*, Vejle, blev nyvalgt til
bestyrelsen.

BOILER OIL CTR. DIESEL FUEL

Ifølge det engelske tidsskrift *The Motor Ship* kan
man bygge på erfaringerne fra et meget stort
antal skibe med maskinerier mellem 3000 bhk. og
16000 bhk. spare rundt regnet £ 10 daglig pr. 1000
bhk. ved at anvende boiler oil til motorerne i stedet
for Diesel fuel. Alle nye motorskibe bør derfor, kon-
kluderer bladet, indrettes til at anvende boiler oil,
så meget mere som alt tyder på, at man i de kom-
mende tider i stedse stigende takt må tage hensyn
til økonomien, og en besparelse på adskillige tusin-
de pund årligt på olieregningen kan da blive en
afgørende faktor i skibsfartens regnskab. I øjeblik-
ket findes der mindst 800 motorskibe, der enten an-
vender boiler oil eller vil blive indrettet til at kun-
ne gøre det. I dette tal indgår 50 tankskibe i Anglo-
Saxon Petroleum Co.'s tjeneste, mens andre 50 skal
omdannes til at kunne anvende denne olie. 40 af
The British Tanker Co.'s skibe anvender eller ind-
rettes nu til at anvende boiler oil, og Union-Castle
Mail SS Co.'s motorskib *Bloemfontein Castle* har
anvendt boiler oil i mere end et år, og andre større
linere skal indrettes til at kunne gøre det. Talrige
andre rederier er ligeledes overgået til at anvende
denne olie i deres skibe.

I den anslåede besparelse er der regnet med den
forøgede slidtage på motorerne, der i nogle tilfælde
har været den dobbelte af den, der kan konstateres
ved anvendelsen af Diesel fuel. I øjeblikket er dette
spørgsmål imidlertid ikke helt afklaret, men man
venter, at yderligere to-tre års erfaringer vil kunne
kaste nyt lys over det. Hvad angår anvendelsen af
boiler oil i hurtiggående maskiner, gearede, diesel-
elektriske eller hjælpemaskiner, mener bladet ikke,
at der er nogen grund til at vente dårligere resul-
later end ved anvendelsen i langsommere gående
motorer, forudsat en effektiv installation og en om-
hyggelig pasning af maskinerne. Allerede nu anven-
der et stort antal hjælpemaskiner med op til 400
o/m boiler oil regelmæssigt med godt resultat.

OPLÆGNINGERNE

De stærkt faldende fragtrater og de lærnhøje
driftsomkostninger har, som man måtte vente,
bevirket, at adskillige ældre skibe må tages ud af
driften for oplægning. I øjeblikket ligger således
8-9 ældre danske skibe oplagt, og i Norge er en halv
snes mindre skibe over 500 br. t. definitivt blevet
lagt op.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Aktieselskabsregisteret

»Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« af København.
Medindehaver af skibsmæglerfirmaet Holm og Wonsild
H. A. Hansen er udtrådt af dette firma og som følge her-
af af nærværende selskabs direktion.

Radar til færgerne

For at skabe så stor sikkerhed som muligt i trafikken
mellem Helsingborg og Helsingør har man til hensigt at
forsyne færgerne på ruten med radar-udstyr. En begyn-
delse er gjort med *Dan*, som har taget systemet i brug i
denne uge. Hvis eksperimentet falder heldigt ud, vil også
de øvrige færger få radar ombord.

Fra svenske værfter

Afleveringer. Den 26. juni afleverede Eriksberg m.s.
Lommaren, 6350 t.d.w. til Rederi A/B Transatlantic, Göte-
borg. Hovedmaskineriet består af en 2-takts, enkeltvir-
kende, direkte omstyrbar, 7-cyl. Eriksberg B. & W. diesel-
motor, 6700 ihk. Farten er 16,5 knob.

Den 28. juni afleverede Götaverken den hidtil største
skandinaviske nybygning, det 28.850 t.d.w. lankmotorskib
Brita Onstad til A/B Monacus (Haakon Onstad), Kungs-
backa. Hovedmaskineriet består af en 9-cyl., to-takts, en-
keltvirkende Götaverken dieselmotor, 10.000 ihk. Farten
er 14 knob.

UGENS FRAGTBERETNING

Der er stadig ingen tegn til bedre forhold på fragtmarkederne. I transatlantisk fart var der lidt bedre efterspørgsel efter tonnager for kul til Europa, men til trods herfor viste raterne yderligere nedgang. To skandinaviske motorskibe, et dansk og et norsk, accepterede således 25/- for kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam med tyske losseoptioner til de sædvanlige tillæg. For consecutive rejser ligger raterne stadig noget højere, og adskillige skibe sluttedes på denne basis til rater mellem 32—33/- for 3 rejser begyndende september. En anden båd sluttedes for 4 rejser til 29/- for første, 31/- for anden og 33/- for tredje og fjerde rejse, med befragternes option af yderligere 2 rejser til henholdsvis 1/6d. og 3/- over raten for tredje og fjerde rejse. Af anden forretning fra Northern Range kan nævnes kul til Japan til rater omkring \$8.20/\$8.25 og kul Hampton Roads/Buenos Aires til henholdsvis 53/- og \$7. Raterne for props fra Canada til UK. er nogenlunde stabile med 200/- betalt for både på omkring 800 favne og 180/- pr. favn for både mellem 1300 og 1600 favne. Fra St. Lawrence sluttedes adskillige skibe for korn til forskellige destinationer, men raterne for disse forretninger var også vigende. Tidlig på ugen betaltes således 35/- for byg St. Lawrence til Antwerpen/Hamburg Range, men for en senere slutning opnåedes kun 31/- på nøjagtigt samme betingelser. Iøvrigt kan nævnes, at tungt korn fra St. Lawrence til Jugoslavien sluttedes til 45/-, hvilket er en nedgang på ikke mindre end 23/9d. fra forrige slutning for et par måneder siden. Hvede fra Churchill til Haifa og/eller Tel Aviv sluttedes til \$7.50.

Efterspørgselen fra Vestindien er stadig begrænset. *Ministry of Food* sluttede sukker fra Cuba til UK. til 52/6d., og for 4600 tons scrap fra 2 havne Cuba til UK. betaltes £10.000 fio. Fra Golfen sluttedes yderligere tonnager for korn til Argentina til \$7.50 basis Buenos Aires, og for mel i sække fra Golfen til Ceylon betaltes 70/-. Petroleum koks fra Port Arthur til Savona betaltes med \$5.85, fri losning.

River Plate markedet var lidt livligere, men også her viste raterne vigende tendens. Parcels af korn til Antwerpen sluttedes til 42/6d., for 5700 ts. til Marseille betaltes 47/6d., og på Centrocon certeparli sluttedes 8000 tonner fra n.a. San Lorenzo til Bordeaux/Dunkirk Range til 47/6d. basis 62 cbft. Malm fra Victoria til Norfolk/Boston Range sluttedes til \$4.25, og en anden båd sluttedes for lignende last Victoria/Baltimore til 21/-, fio.

Vestkysten af Sydamerika er stadig stille. Salpeter fra Chile til Alexandria noteres til 60/-. Fra Nordpacific var aktiviteten lidt bedre. Lumber og stykgods sluttedes til UK. til 70/- på fio. basis, byg fra British Columbia til Korea sluttedes til \$6.75 med option af lastning Californien til \$7, hvede fra Vancouver til Dunkirk betaltes med \$7.75 og til Ant-

werpen eller Rotterdam med \$7.50. Mel i sække fra Vancouver til Alexandria sluttedes til 82/6d., og en 9000 tonner sluttedes for rør fra Portland Ore. til Venezuela til \$32.000 lumpsum fio.

Far East markedet var uden afslutninger. Fra Japan sluttedes 9000 ts. stålplader til Northern Range til \$50.000 lumpsum fio., og fra Philippinerne søges yderligere tonnager for copra til Rotterdam/Antwerpen til 110/- gross terms. Fra Indien kan nævnes kul Calcutta/Korea til 65/-, Calcutta/Hongkong 60/- og Calcutta/Aden til 57/6d. Scrap fra Calcutta til UK. betaltes med £26.000 lumpsum for 480.000 cbft. bale båd. Fra Vizagapatam til Northern Range sluttedes krommalm til \$7.50, og raten for malm fra Marmagoa til Baltimore lå på \$8.50. Byg fra Basra til Japan betaltes med 55/-, og for 6500 ts. salt Aden/Japan betaltes 40/-.

Kornafskiberne fra Australien viste ikke større interesse. For 4500 ts. parcel, løs last ex-silo betaltes 65/- basis Vestaustralien til UK., 9000 ts. løs hvede Vestaustralien/Indien sluttedes til 45/- basis lastning ex-silo, og 8200 tonner fik 52/6d. fra Vest- eller Sydaustralien eller Victoria til Ceylon for hvede og/eller mel i sække. Fra Queensland sluttedes sukker i sække til UK. til 82/6d. for august lastning og til 80/- for okt./novbr. positioner.

Fra Sydafrika sluttedes to både for kul. For 9000 tons Durban/Aden betaltes 37/6d., og samme rate fik 6000 tonner Durban/Port Sudan. 8200 ts. mangmalm fra Durban til UK. sluttedes til 45/-.

Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. Malm Bona/Rotterdam sluttedes til 19/6d., pyrites fra Vassiliko Bay til Rotterdam fik 8000 tonner til 24/3d., pyrites Huelva/Rotterdam sluttedes med 7500 tonner til 23/6d., og for fosfat fra Casablanca til Garston betaltes 800 tonner med 30/-.

Vore hjemlige markeder fortjener ikke mange kommentarer. Raterne for kul fra østkysten UK. til god dansk havn ligger stadig omkring 13/- for både på ca. 3000 t., og koks fra Emden/Weser til god dansk havn nordl. Aarhus indikerer omkring 14/-. Trælastraterne fra Østersøen er også dårlige. For 400 favne props Oscarhamn/Kalmar til Bristol Kanalen sluttedes således til 125/- pr. favn, småskibe på omkring 100/150 favne betaltes med 110/- fra Sydsverige til ECUK., og fra Melleminland til ECUK. ligger raten omkring 135/- pr. favn for både omkring 8/900 favne. 1000 favne props Wasklot/Rouen sluttedes til 125/- pr. favn.

Udviklingen på tankmarkedet er også gået i den forkerte retning set fra et rederstandpunkt, og det er særlig prompt dirty tonnager, der har måttet acceptere lavere rater i US. kystfart, hvor der er sluttet helt ned til USMC. minus 30 pct., for clean tonnager er forholdene bedre, idet der betales omkring USMC. plus 25 pct. For længere rejser ligger raten for dirty tonnager omkring USMC. flat og på sterling basis omkring MOT. plus 45 pct.

Den 8. juli afleverede Götaverken et 15.880 t.d.w. tankmotorskib *Rinda* til Rederiet A/S Ruth (Hagb. Waage), Oslo. Hovedmaskineriet består af en 8-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor, 7350 ihk. Farten er 14,5 knob.

Den 16. juli afleverede Kockums, Malmø, et 9160 t.d.w. lastmotorskib *Tungsha* til Wilhelm Wilhelmsen, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 7-cyl., 2-takts, dobbeltvirkende Kockum MAN dieselmotor, 8200 ihk. Farten er 17 knob.

Søsatninger. Den 19. juli søsattes ved Götaverken et 23.600 t.d.w. tankmotorskib *Fensal*, der er under bygning til Skibs A/S Lampas (Evensen), Oslo. Hovedmaskineriet

skal bestå af en 9-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor, 10.000 ihk. Farten skal være 14,75 knob.

Den 1. juli søsattes ved Kockums, Malmø, et 16.000 t.d.w. tankmotorskib *Pollux* u.b. til Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen. Hovedmaskineriet skal bestå af en 6-cyl., 2-takts, dobbeltvirkende Kockum MAN dieselmotor, ca. 6000 ahk. Farten skal være 14,75 knob.

Den 1. juli søsattes ved Oskarshavns Varv et ca. 2970 br. tons passagerdampskib *Bore III* u.b. til Rederi A/B Bore, Åbo. Skibet, der er et søsterskib til s.s. *Aallotar*, skal forsynes med en på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri bygget 2800 ihk. dampmaskine. Helsingør Skibsværft har forøvrigt også udført tegningerne til s.s. *Bore III*. Skibets fart skal være 15 knob.

PERSONALIA

80 år

Tidligere fører af Post- og Telegrafvæsenets færge ved Aggersund, kaptajn *H. C. Clemmensen*, fylder den 10. august 80 år. Kaptajnen er bosiddende i Aggersund N.

70 år

Forhenværende fører i Det Danske Kulkompagni, kaptajn *H. H. Hansen*, fylder den 10. august 70 år. Kaptajn Hansen er bosiddende i Hellerup.

50 år

Fører i Dansk Esso A/S, kaptajn *J. P. Rasmussen*, kan den 14. august fejre sin 50 års fødselsdag. Kaptajnen har sit hjem i Nyborg.

VALUTAKURSER pr. 5. august 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04½, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 50.00 (ikke varebelagte), Bukarest 62.50, Cairo 19.93, Capetown 19.45, Frankfurt a/Main 164.70, Helsingfors 3.01½, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Jakarta 62.00, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo —, Montreal 7.19½, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98½, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv —, Tokio 1.95, Warszawa 174.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 5. august 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Indian Bay 10.8. — *Hans Mærsk* forv. ank. Indian Bay 10.8. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Glasgow 5.8. — *Betty Mærsk* Frederikshavn, dok. — *Lica Mærsk* forv. afg. Halls Bay 4.8. — *Marit Mærsk* forv. ank. Haifa 16.8. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 10.8. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 12.8. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Exmouth Gulf 5.8. — *Else Mærsk* forv. ank. Karachi 3.8. — *Kirsten Mærsk* ank. Kobe 3.8. — *Agnete Mærsk* afg. Bombay 31.7. til Hongkong. — *Mathilde Mærsk* afg. Balikpapan 2.8. til Macassar. — *Emilie Mærsk* afg. Bombay 2.8. til Cochín. — *Herta Mærsk* afg. Djakarta 31.7. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Antwerpen 5.8. — *Vibeke Mærsk* afg. Kobe 4.8. til Nagasaki. — *Arnold Mærsk* afg. Bangkok 1.8. til Singora. — *Cornelius Mærsk* afg. Port Said 3.8. til Genova. — *Oluj Mærsk* forv. afg. New York 6.8. til Panama. — *Leise Mærsk* afg. Panama 1.8. til New York. — *Sally Mærsk* afg. San Francisco 31.7. til Yokohama. — *Chastine Mærsk* forv. afg. Baltimore 5.8. — *Gertrude Mærsk* ank. Medan 30.7. — *Lena Mærsk* afg. Newport News 1.8. til Panama. — *Hulda Mærsk* afg. Naradhivas 3.8. til Bugo. — *Laura Mærsk* afg. New York 1.8. til Baltimore. — *Grete Mærsk* forv. afg. San Francisco 2.8. til Los Angeles. — *Trein Mærsk* forv. afg. Keelung 5.8. til Hongkong. — *Anna Mærsk* afg. San Francisco 29.7. til Manila. — *Peter Mærsk* forv. afg. Keelung 5.8. til Hongkong. — *Olga Mærsk* afg. Yokohama 31.7. til San Francisco. — *Nicoline Mærsk* ank. Manila 31.7. — *Jeppesen Mærsk* ank. Kobe 4.8. — *Kate Mærsk* ank. Recife 2.8. — *Bente Mærsk* afg. Teneriffe 13.7. — *Aase Mærsk* ank. Palermo 1.8. — *Rosa Mærsk* afg. Fao 17.7. — *Nelly Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 11.7. — *Emma Mærsk* afg. Cardon 29.7. — *Charlotte Mærsk* ank. Curacao 30.7. — *Brigit Mærsk* afg. Cardon 28.7. — *Inge Mærsk* ank. Suez 23.7. — *Caroline Mærsk* afg. Fawley 23.7. — *Katrine Mærsk* afg. Heysham 21.7. — *Henning Mærsk* afg. Tripoli 27.7. — *Eleonora Mærsk* afg. Dunkerque 2.8. — *Marie Mærsk* afg. Curacao 23.6. — *Valkyrien Mærsk* afg. Montevideo 2.8. — *Jane Mærsk* afg. Fawley 14.7. — *Mette Mærsk* afg. Newcastle 24.7. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 14.7. — *Ebba Mærsk* afg. Dunkirk 19.7. — *Anglo Mærsk* afg. Etang de Berre 30.7. — *Gerd Mærsk* afg. Umm Said 1.8.

Basse & Co.

London ank. Santos 11.7. — *Krusaa* ank. Stettin 4.8. — Oslo afg. Cartagena 2.8. til Puerto Cortez. — Paris afg.

Izmir 1.8. til Antwerpen. — *Egaa* ank. Bourgas 31.7. — *Else Basse* ank. Færingehavn 9.7. — *Susaa* ank. Egedesminde 26.7.

Danla

Cyril ank. Stora Vika 5.8. — *Danfjord* 4.8. 1620 smt. fra Montevideo p.v.l. Montevideo. — *Danholm* pos. 5.8. Ækvator. — 27.00 w. p. v. l. Montevideo. — *Tovelil* forv. afg. Barrow-in-Furness 7.8. til Ardrassan.

Dannebrog

Aggersborg afg. New York 1.8. til La Guaira. — *Bruttingsborg* afg. Norfolk 29.7. til Rotterdam. — *Christiansborg* afg. Swansea 30.7. til Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* ank. Skutskær 3.8., derefter Sharpness. — *Flynderborg* ank. Quebec 30.7. — *Frederiksborg* ank. Bremen 1.8., derefter Archangelsk. — *Lilleborg* ank. Cardiff 1.8., derefter Lissabon. — *Nordborg* ank. West Hartlepool 3.8. — *Skodsborg* ank. Sagunto 4.8., derefter Bremen. — *Spigerborg* forv. ank. Philadelphia 4.8. — *Taarnborg* pass. Gibraltar 1.8. til Bremen. — *Uranienborg* ank. Amsterdam 31.7. — *Ørneborg* pass. Cape Vincent 3.8. til Leixoes.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Caripito 17.8. — *Esso København* i Kiel, rep. — *Esso Nyborg* forv. ank. Trinidad 14.8., derefter Aruba. — *Esso Hermod* afg. Port Jerome 3.8. forv. ank. Ålborg 6.8.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Antwerpen 29.7. — *Bornholm* ank. Matadi 29.7. — *Bretagne* ank. Helsingør 24.7. — *Gronland* afg. Mena al Ahmadi 2.8. til U.K., forv. ank. 22.8. — *Halland* afg. Teneriffe 4.8. til Rotterdam. — *Inland* pass. Cristobal 2.8. p.v.t. Baton Rouge, U.K. — *Normandiet* ank. Pointe Noire 6.8. — *Shetland* pass. Aden 3.8. p.v.t. Kuwait. — *Skotland* ank. Hamburg 4.8., forv. afg. 6.8. til Good Hope.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Fredericia 10.8. — *Concordia* forv. ank. Kbhvn. 11.8. — *Dania* Helsingør, dok. — *Hafnia* forv. udl. Malmø 8.8. — *Scandia* forv. ank. Göteborg 8.8.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak pos. 4.8. 59.24 n. 32.42 v. p.v.t. Kbhvn. — *Disko* Kbhvn. — *Kaskelot* afg. Aputiteq 4.8. til Angmagssalik. — *Svaerdfisken* Kbhvn. — *Tikerak* pos. 4.8. 58.53 n. 01.00 ø. p.v.t. Kbhvn. — *Julius Thomsen* afg. Ivigtut 4.8. nordover. — *Finhval* pos. 4.8. 60.55 n. 10.20 v. p.v.t. Sukkerloppen. — *Martin S.* ank. Kutdliggast 2.8. — *Bjorn Clausen* Godthåb. — *Sigrid S.* pos. 4.8. 60.37 n. 14.35 v. p.v.t. Ivigtut. — *Polarstar* ank. Daneborg 1.8. — *Polaris* afg. Kbhvn. 4.8. til Danmarkshavn. — *Annette S.* ank. Jakobshavn 31.7. — *Jopeter* ank. Reykjavik 2.8. — *Søndmaringen* afg. Daneborg 3.8. til Ålesund. — *Elin S.* afg. Holsteinsborg 1.8. til Kutdliggast. — *Hanne S.* pos. 4.8. 58.40 n. 02.52 ø. p.v.t. Julianehåb.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Jacobstad 1.8. — *Th. Adler Svandholm* ank. Risholmen 4.8. — *Wm. Th. Malling* ank. Spjut-sund 3.8.

D.F.D.S.

Argentina afg. New York ca. 14.8. til Oslo/Kbhvn./ Århus. — *Arizona* afg. River Plate ca. 23.8. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Arkansas* afg. New York ca. 7.8. til Oslo/Kbhvn. — *Bergenhus* ank. Århus 17.7., derfra forv. 6.8. til Ålborg/Eshbjerg/Havre. — *Birkholm* ank. Kbhvn. 2.8., herfra 5.8. til Ålborg/Antwerpen/Levanten. — *Bolivia* ank. New York forv. 6.8. — *Brasilien* afg. Emden 5.8. til Kbhvn. — *Bygholm* ank. Algier 2.8., derfra forv. 5.8. til Malta/Piræus/Istanbul/Izmir o. v. — *California* ank. Lissabon forv. 5.8., derefter Bordeaux/Kbhvn. — *Colombin* ank. Las Palmas forv. 6.8., derefter Buenos Aires. — *Diana* ank. Hull 5.8., derfra forv. 8.8. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Trangisvaag forv. 5.8. til Reykjavik/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* afg. Malta 4.8. til Alexandria/Beirut/Cypern/Lattakia/Tyrkiel/Piræus. — *Florida* ank. Lattakia 4.8., derfra forv. 5.8. til Limassol/Izmir/Istanbul/Stratoni. — *Hebe* ank. Newcastle 5.8., derfra forv. 7.8. til Middlesbrough/Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Ålborg 31.7. — *Hroar* ank. Hull 5.8., derfra forv. 8.8. til Kbhvn. — *Katholm* afg. Kbhvn. ca. 7.8. til Newport/Swansea/Liverpool. — *Klintholm* afg. Hamburg 9.8. til Kbhvn. — *Korsholm* ank. Antwerpen 5.8., derfra ca. 5.8. til Kbhvn./Ålborg. — *Lemnos* afg. Oran 4.8. til Algier/Tunis/Sicilien/Italien/Marseille. — *Louisiana* afg. Rosario forv. 7.8. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Maine* ank.

KONCENTRERET PROVIANT

HAVFRISKE ferske SILDEFILER

Forlang denne NYHED gennem Deres Proviantleverandør.

En gros: Lars Larsen, Willemoesgade 13, Kbh. Ø, Telf. Øbro 1230

Til ethvert Skib med Fryserum for Proviant er RINGKØBING SILDEFILER nemmeste Mad for KOKKEN, 100 % spiselig, sundt og nærrende for Besætningen. Billigst i Indkøb.

Istanbul 4.8., derfra forv. 9.-10.8. til Stratoni/Eleusis/Malta o. v. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 3.8., herfra 6.8. til Nakskov/Ålborg/Odense/London. — *Marocco* ank. London 5.8., derfra forv. 6.8. til Eshbjerg/London. — *Melos* ank. Rotterdam 4.8., derfra 5.8. til Kbhvn. — *Nevada* ank. Rotterdam forv. 9.8. — *Oregon* ank. Victoria 1.8., afg. ca. 17.8. til Hampton Roads ell. Baltimore. — *Paraguay* ank. Antwerpen forv. 9.8., derefter Oslo/Kbhvn. — *Rota* ank. Kbhvn. 3.8., derfra 7.8. til Odense/Århus, Newcastle. — *Saga* ank. Kbhvn. 3.8. — *Samos* ank. Antwerpen 1.8., derfra forv. 5.8. til Casablanca/Tanger/Middelhavet. — *Texas* ank. Eleusis 30.7., derfra forv. 5.8. til Algier/Høyanger/Danmark. — *Tomsk* afg. Kbhvn. ca. 9.8. til Hamburg/Antwerpen. — *Tula* afg. Hamburg 4.8. til Antwerpen, derfra ca. 8.8. til Odense/Kbhvn. — *Tunis* ank. London 5.8., derfra forv. 7.8. til Kbhvn. — *Uruguay* afg. Kbhvn. ca. 14.8. til New York/Gulften. — *Venezuela* ank. Rotterdam ca. 7.-8.8. — *Virginia* ank. Swinemünde 4.8.

Helmdal

Axel Carl ank. Antilla 2.8. — *Hans P. Carl* ank. Townsville 4.8. — *Poul Carl* ank. Coffs Harbour 26.7.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Middlesbrough 5.8. til Blyth. — *Jens Toft* afg. Le Havre 5.8. til Archangelsk. — *Karen Toft* ank. Gdansk 24.7.

Kongssund

Kongshavn ank. Madras 5.8.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Rio de Janeiro 25.7. — *Argentinean Reefer* afg. Barcelona 4.8. — *Bella Dan* ventes til Callao 8.8., nordg. — *Egyptian Reefer* ank. Rio de Janeiro 27.7. — *Gerda Dan* ventes til Charleston 7.8., nordg. — *Greta Dan* ventes til Valparaiso 9.8., sydg. — *Indian Reefer* afg. Port Antonio 31.7. — *Jelva Dan* forv. afg. Ymuiden 5.8. til Lisbon. — *Jutta Dan* ventes afg. Ålborg 7.8. til Archangelsk. — *Kamma Dan* ventes til Mollendo 7.8., nordg. — *Katja Dan* pass. Kielerkanalen 5.8. p. v. t. Rochester. — *Kista Dan* ventes afg. Mestersvig 5.-6.8. til Reykjavik. — *Laila Dan* afg. Gibraltar 4.8. til Reykjavik. — *Laura Dan* rep. i Ålborg. — *Leena Dan* ank. Baltimore 1.8., derefter Philadelphia. — *Lilian Dan* ventes til Ålborg 6.8., derefter Göteborg. — *Linda Dan* ventes afg. Bordeaux 6.8. til Ronnskär. — *Lotta Dan* afg. Santos 29.7. til Paramaribo. — *Maria Dan* rep. i Ålborg. — *Marna Dan* ventes afg. New York 6.8. til Chile. — *Nerma Dan* ank. Aden 27.7. — *Ninna Dan* afg. Mäntyluoto 4.8. til Kotka. — *Paula Dan* ventes til Callao 7.8., sydg. — *Randa Dan* ank. Blyth 1.8., derefter Nørresundby. — *Selma Dan* afg. Inagua Islands 4.8. til Halifax N.S. — *Silja Dan* afg. Kap Verdiske Øer 4.8. til Buenos Aires. — *Stina Dan* pass. Dover 4.8. p. v. t. Buenos Aires. — *Tessa Dan* ventes til Callao 9.8., sydg. — *Ulla Dan* forv. ank. Velsen 5.8. — *Vilma Dan* ventes afg. New Orleans 7.8. til Chile.

Mototramp

Stensby afg. Rochester 30.7. til Karachi, via Aden. — *Tureby* afg. Geraldton 5.8. til Djakarta. — *Vedby* afg. Nannimo B.C. 31.7. til Avonmouth.

Myren

Ashjorn forv. afg. Mombasa 10.8. til Port Louis, Zanzibar. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Buenos Aires 19.8. — *Clara* Kbhvn.

Norden


Norden ank. Cupe Town 2.8. — *Nordfarer* pass. Port Said 1.8. p.v.t. Penang. — *Nordhval* afg. Rotterdam 5.8. til Marseille. — *Nordkap* ank. Antwerpen 23.6. — *Nordkyn* ank. Port Albany 31.7. — *Nordpol* afg. Genua 1.8. til Antwerpen. — *Nordvest* ank. Chittagong 4.8.

Orient

Astoria forv. ank. Kiel 7.8. — *Westralia* Kbhvn.

Progress

Valborg Nielsen afg. New Orleans 31.7. — *Elisabeth Nielsen* ant. ank. Havana 6.8. — *Else Nielsen* afg. Julianehåb 5.8. — *Lily Nielsen* afg. Philadelphia 29.7. — *Henry Tegner* ank. Kbhvn. 4.8. — *Ellen Nielsen* afg. Philadelphia 1.8. — *Hugo Nielsen* afg. Ivigtut 2.8. — *Margrete* afg. Gdynia ant. 5.8. — *Karen* ant. afg. Nordenham 5.8. — *Marx* ank. Sauda 4.8. — *Sophie* ank. Ghent 4.8. — *Thyra* ank. Immingham 4.8. — *Fylla* pass. Kiel-Hollenau 5.8. til Garston.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige
Forsikringsarter

**FORSIKRINGS AKTIESELSKABET
NORDLYSET**

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.
TELEF. *BYEN 2680

L. R. Schmith & Co.

Jane Lannig afg. Newport News 5.8. til Ghent. — *Lena Schmith* Svendborg.

Torm

Birgitte Torm ank. Rio de Janeiro 2.8. — *Estrid Torm* ank. Nakskov 29.7. — *Herdis Torm* afg. Talcahuano 31.7. — *Olga Torm* ank. Kuwait 1.8. — *Gerd Torm* ank. Genoa 3.8. — *Tekla Torm* ank. New York 29.7. — *Agnete Torm* afg. Istanbul 4.8. — *Kirsten Torm* ank. New York 3.8. — *Gertrud Torm* ank. New York 2.8. — *Ragnhild Torm* ank. Hamburg 2.5. — *Helvig Torm* afg. Itajahy 1.8. — *Thyra Torm* afg. Mackenzie 24.7. — *Gyda Torm* ank. Calais 2.8. — *Anne Torm* afg. Rotterdam 5.8. — *Hilde Torm* ank. Svendborg 5.8. — *Gudrun Torm* ank. Stora Vika 4.8. — *Alice Torm* afg. Pont Brule 3.8. — *Gunhild Torm* afg. Lapaluoto 4.8.

Vendilla

E. M. Dalgas ank. Dakar 6.8. — *Otto Petersen* ventes ank. Alexandria 11.8. — *P. N. Damm* ventes ank. Canada 10.8.

Ø.K.

Annam ank. Göteborg 3.8., derefter Oslo, Drammen. — *Asia* afg. Antwerpen 4.8. til Rotterdam, Bremen. — *Bintang* ank. Yokohama 31.7., derefter Nagoya, Osaka. — *Falstria* afg. New York 1.8. til Kbhvn., Århus. — *Fionia* pass. Suez 2.8. til Aden, Penang. — *India* ank. Hamburg 4.8., derefter Marseille, Genoa. — *Java* afg. Genoa 2.8. til Antwerpen, Hamburg. — *Kambodia*, ank. Hongkong 3.8., derefter Kobe, Yokohama. — *Kina* ank. Otaru 4.8., derefter Hongkong, Manila. — *Korea* ank. Singapore 31.7., derefter Madras, Aden. — *Lalandia* pass. Gravesend 4.8. til Antwerpen, Rotterdam. — *Magdala* afg. Colombo 4.8. til Aden, Suez/Port Said. — *Malacca* ank. Napier 1.8., derefter Lyttelton, Dunedin. — *Malaya* ank. Southampton 3.8., derefter London. — *Manchuria* afg. Rotterdam 4.8. til Hamburg, Kbhvn. — *Meonia* afg. Ålborg 2.8. til Middlesbrough, Rotterdam. — *Mombasa* afg. Colombo 3.8. til Bombay, Aden. — *Mongolia* afg. San Francisco 2.8. til Vancouver, Tacoma. — *Morelia* afg. Bombay 4.8. til Colombo, Madras. — *Nikobar* afg. Tabaco 31.7. til Pacifikkysten. — *Panama* ank. Kbhvn. 30.7., derefter Göteborg, Oslo. — *Patagonia* pass. Gibraltar 4.8. til Marseille, Genoa. — *Selandia* ank. Bangkok 30.7., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Serampore* ank. Mazatlan 31.7., derefter Los Angeles, Japan. — *Siam* pass. Ras-al-Hadd 4.8. til Aden. — *Tranquebar* ank. Los Angeles 2.8., derefter San Francisco, Colombia River.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

Telephone:
ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 93, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861

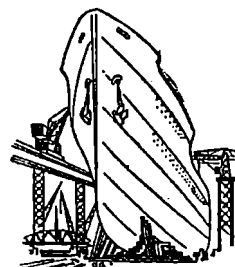


- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 . KØBENHAVN S



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Søkstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang III. katalog

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEKKE OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELEF. ODENSE 1859

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

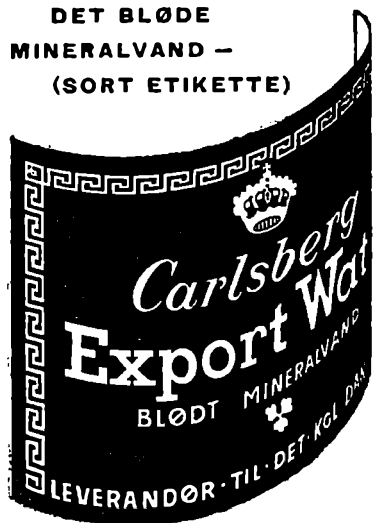
Owners' & Captains' Code

Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG

Amallegade 33 - København K

DET BLØDE
MINERALVAND -
(SORT ETIKETTE)



Carlsberg

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand S. Christoffersen & Co.	Labore
Randers	Stevadore M. Jensen Næstformand og Kasserer Hans Brandt	
København	Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevadorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevadore-Kompagniet A/S	Stevadore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevadoring
Kalundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
Kaasrup	Søren Olsen	
København	Holger Jørgensen	Oldstevadore
—	Skjold Andersen	
—	Julius Nielsen's Stevedore- foretning A/S	
—	Flakholm Stevedore Co. A/S	
Legator	Chr. S. Odgaard & Co.	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Baaballe	Baaballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Svendborg	C. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforetning v. Kaptajn Thygesen	

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFØRRETNING

TELF. O. 13 770-15 770
TELEGR. : JANBY :



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO

IMO-PUMPER

&

-MOTORER



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bolhnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Norden«. |
| Danish American Gulf Oil Transport | D/S »Orient«. |
| Co. A/S. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Bjergnings-Entreprise. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Jens Toft. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hafnia«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Viking«. |
| D/S »Holland«. | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 32

FREDAG DEN 15. AUGUST 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

70 ÅR

Den 12. august fyldte den mangeårige formand for Maskinmestrenes Forening, maskinmester *Karl Aage Rasmussen*, 70 år og fra nær og fjern i indland og udland strømede hilsnerne selvsagt ind med en tak for det store og frugtbare arbejde han gennem årene havde udført til gavn for sine standsfæller.

Maskinmester Karl Aage Rasmussen blev født d. 12. august 1882 i København som søn af matros Rasmus Peder Rasmussen og sejlede efter at have taget sine eksaminer som farende maskinmester fra 1902 til 1910, da han gik i land. Organisationsarbejdet fangede hurtigt hans interesse og allerede i 1908 blev han medlem af bestyrelsen for Maskinmestrenes Forening for i 1919 at blive dens sekretær. Året efter, i 1920, blev han valgt til foreningens første lønnede formand, en post han med fremragende dygtighed bestred i samfulde 27 år, indtil han i 1947 efter eget ønske trådte tilbage ved den opnåede aldersgrænse, 65 år. Ved sin tilbagetræden blev han udnævnt til foreningens æresmedlem. På en smukkere måde kunne de danske maskinmestre vel ikke hædre den mand, der gennem næsten en menneskealder ved sit virke havde ført standen frem til sit nuværende høje stade.

Talrige tillidshverv er i årenes løb blevet lagt på hans skuldre indenfor danske organisationer og i internationalt samarbejde m. m., og de danske, finske, svenske og norske dekorationer, han bærer, vidner om den anerkendelse, hans store arbejde på disse felter har vundet videndom.

KONSULATERNE

Ved kongelig resolution af 20. februar 1952 er der oprettet et ulønnet generalkonsulat i Nairobi med distrikt omfattende kolonien og protektoratet Kenya, mandatområdet Tanganyika og protektoraterne Uganda og Zanzibar og *Anders Stig Børge Husted-Andersen* udnævnt til ulønnet dansk generalkonsul.

Generalkonsulen er nu blevet anerkendt i nævnte egenskab af den britiske regering.

Endvidere er ved kongelig resolution af 23. juni 1952 vicekonsulatet i Vigo ophøjet til et selvstændigt konsulat med distrikt omfattende provinserne Pontevedra og Orense og vicekonsul *Manuel Alvarez Tomé* udnævnt til ulønnet dansk konsul. Det konsulatet i Coruna underlagte distrikt omfatter herefter provinserne Coruna og Lugo.

Konsul Tomé er nu blevet anerkendt i nævnte egenskab af den spanske regering.

KØBENHAVNS HAVN

Statistikken over besejlingen af Københavns havn i Si juli måned viser en samlet trafik på 975.157 netto-registertons, repræsenteret ved ialt 2644 skibe. Fra indenlandske havne ankom 1582 skibe på 406.264 nrt. og fra udenlandske havne 1062 skibe på 568.893 nrt.

DØDSFALD

Grosserer *Frantz Gammeltoft*, firmaet Theo Koch & Co., er for nogle dage siden afgået ved døden efter længere tids tiltagende svagelighed.

Grosserer Gammeltoft, der var født i Sverige d. 1. maj 1882 som søn af forpagter J. J. Gammeltoft, blev ansat i firmaet Theo Koch & Co. i 1909 og blev indehaver af firmaet i 1915. Ifjor optog han cand. jur. Ebbe Møller-Christensen som medindehaver og denne fortsætter nu sammen med fru Sis Gammeltoft firmaet, der virker som havariagentur for udenlandske søforsikringselskaber.

S.S. INGER SKOU'S FORLIS

S.s. *Inger Skou*, tilhørende skibsreder Ove Skou, Dampskibsselskabet af 1937 A/S, strandede som tidligere omtalt d. 3. juni i år på Banco Chin Chorrorrevet udfor Yucatanhalvøen og anses nu for totalforlist. De nærmere omstændigheder ved strandingen blev klarlagt ved et søforhør afholdt forleden dag i sø- og handelsretten i København, hvor skibets fører, kaptajn V. G. Poulsen, afgav forklaring. Kaptajn Poulsen, der regelmæssigt havde sejlet i disse farvande i de sidste 2½ år, forklarede, at strandingen skyldtes en ualmindelig hård strømsætning, der i løbet af 24 timer havde forsat skibet 25 sømil, mens man på de tidligere rejser kun havde været forsat fra en kvart til en halv sømil i det samme tidsrum. Endvidere mente kaptajnen, at fyret på Cay North enten måtte have været slukket eller skjult, da ingen om bord havde observeret fyret i tiden lige før grundstødningen. Skibet grundstødte ved midnatstid og huggede straks hårdt i grunden og fik hurtigt svære lækager. Der blev derfor rekvireret en amerikansk bjergningsdamper fra Key West, der trods dårligt vejr i en uge arbejdede på at bjerge skibet. D. 11. friskede det imidlertid op til vindstyrke 8 med tilsvarende sø, der brød ind over skibet. Ruderne i styrehuset blev knust, og splinter sårede kaptajnen, som måtte under lægebehandling efter et alvorligt blodtab. Dagen efter blev besætningen sat over i den amerikanske bjergningsdamper, hvorefter de mexikanske myndigheder senere beslagde vraget af *Inger Skou*, da det viste sig, at bjergning var umulig.

S.s. *Inger Skou* var et såkaldt Hansa-skib, bygget i Hamborg i 1943 men færdigbygget ved Helsingør Skibsværft i 1948. Det var på 1806 br. tons, 3250 t. dw.

SKIBSSALG

Skibsreder A. P. Møller har solgt m.s. *Chastine Mærsk* til Belgien. M.s. *Chastine Mærsk* er bygget ved Odense Staalskibsværft i 1945 og er på 5128 br. tons, 9030 t. dw.

OPLÆGNINGERNE

I øjeblikket ligger der 10 skibe oplagt for længere tid i Göteborg. Af skibene, der er mellem 1000 og 7000 tdw., er de tre hjemmehørende i Stockholm og resten i Göteborg.

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

MINISTRYGNINGEN

En flotille amerikanske ministrygere er med moderskib ankommet til Frederikshavn for med denne havn som basis at foretage ministrygning i Kattegat som en forberedelse til den store NATO-øvelse, der skal afholdes i disse farvande i dagene 13.—25. september med deltagelse af ca. 150 krigsskibe og ca. 400 luftfartøjer fra Danmark, Norge, Storbritannien, Frankrig, Holland, Portugal, Canada og USA.

TRELLEBORG-SASSNITZ-RUTEN

De østtyske jernbanemyndigheder har uden nogen angivelse af årsag meddelt jernbanestyrelsen i Stockholm, at den svenske færgetrafik til Sassnitz snarest skal ophøre. Som ny havn for Trelleborg-færgerne foreslås Warnemünde, som ligger ca. 100 km længere mod vest.

I anledning af denne meddelelse skriver »Dagens Nyheter»: »Aktionen er efter alt at dømmes beordret af russerne, der vil afskærme deres robotvåbenstationer og den fornylig påbegyndte såkaldte Østersø-vold mod selv den svageste chance for at blive betragtet udefra. Omlægningen af færgeruten ventes at medføre meget store vanskeligheder for trafikken, da færgedistancen forlænges med omtrent en trediedel.

DE SVENSKES SMÅSKIBE

Sveriges Redareförening har ifølge svenske pressemeddelelser henstillet til regeringen, at skibe op til 2000 br. tons fritages for konjunkturskatten. Rederiforeningen henviser i sin skrivelse til de meget store vanskeligheder, de mindre tramprederier møder, ikke mindst når der er tale om erhvervelse af skibe til erstatning for krigsforlist tonnage, hvor de udbetalte erstatninger ikke står i forhold til prisen for ny tonnage. Der henvises endvidere til de meget betydelige stigninger i driftsomkostningerne i svenske skibe foranlediget ikke alene gennem højere hyrer, højere priser på kul og brændselsolie, reparationer m. m. men også gennem de nye skærpede regler for bemanning, arbejdstid og beboelse, udgiftsstigninger, der forringer svenske skibes konkurrencemuligheder i en meget betydelig grad. Da de fleste udenlandske, og da først og fremmest tyske og hollandske rederier, på grund af lavere hyrer og mindre strenge lovbestemmelser ikke har nær så høje driftsudgifter som de svenske, betyder den svigtende konkurrenceevne et alvorligt afbræk for den mindre svenske skibsfart, så alvorlig, at antallet af skibe i gruppen 500—2000 br. t. i de sidste år er blevet mere end halveret. Foreningen henviser endvidere til, at den svenske regering selv er klar over betydningen af, at den svenske småskibsfart opretholdes, og har ydet betydelige beløb til tonnagefornyelse m. m. Rederne må imidlertid selv financiere en meget stor del af fornyelserne med egne midler, og derfor synes det mindre klogt at undergrave deres muligheder dertil ved at pålægge dem en konjunkturskat.

Foreningen henviser endvidere til, at fragtfaldet har bevirket, at svenske tramprederier i dag ikke kan finde last til en fragt, der dækker omkostningerne, hvorimod visse udenlandske rederier stadig er i stand til at sejle med et tilsyneladende tilfredsstillende resultat. Det store antal nybygninger i Holland og Tyskland i de senere år gør udsigterne til en forbedring af stillingen for de små og middelstore svenske skibe meget dårlige, hvad der, efter foreningens mening yderligere taler for at fritage skibe under 2000 br. tons for konjunkturskatten.

Det kan blive interessant at se, om den svenske regering er mere lydhør end den danske overfor skibsfartens sagligt underbyggede argumenter.

DE SVENSKES HAVNE

De 57 svenske havne og lastepladser, der hver har en lokaltrafik på 200.000 tons n.r.t. og derover årligt, har i 1951 kun øget deres trafik sammenlignet med 1950 med 0,7 pct. De større havne har øget deres trafik med gennemsnitligt 3,5 pct., hvorimod mange lastepladser, særlig de norrlandske, er gået stærkt tilbage. Tilbagegangen, der især skyldes, at afskibningerne af træ og træmasse er gået ned, andrager ca. 22 pct. Blandt de svenske storhavne møder Gøteborg med en mindre nedgang i trafikken fra 15.694.000 n.r.t. i 1950 til 15.567.000 n.r.t. i 1951, Stockholm med en forøgelse fra 10.974.000 n.r.t. i 1950 til 11.279.000 n.r.t. i 1951, Malmø med en forøgelse fra 7.896.000 n.r.t. til 8.399.000 n.r.t., Helsingborg med en forøgelse fra 8.332.000 n.r.t. til 8.514.000 n.r.t. Totaltrafikken på samtlige havne var i 1951 8 pct. lavere end i 1939.

OSLO HAVN

Den samlede trafik på Oslo havn i finansåret 1951-52 udgjorde 5,2 mill. netto-registertons, en stigning i forhold til forrige år på ca. 6 pct. Af stigningen faldt det meste, nemlig 258.578 n.r.t., på den oversøiske trafik. Norges egen andel i udenrigsfarten på Oslo, målt i tonnage, voksede fra 58,5 til 62,2 pct., medens den danske andel faldt fra 20,5 til 19 pct. og den svenske fra 7,7 til 6,6 pct. Den samlede ind- og udgående godstrafik voksede med 90.000 tons til ca. 3,6 mill. tons.

VESTTYSK SKIBSBYGNING

De vesttyske værfter afleverede i første halvdel af 1952 ialt 83 skibe på tilsammen 198.912 br. tons. Heraf afleveredes 15 skibe med ialt 94.185 br. tons til udlandet. Af samtlige nybygninger var 42 med ialt 105.259 br. tons lastskibe, 13 med ialt 85.346 br. tons tankskibe og 21 med ialt 6434 br. tons coasters, mens resten var specialskibe. Forrest blandt værfterne stod Deutsche Werft, Hamburg, med 6 skibe på ialt 52.320 br. tons. Derefter kom Bremer Vulkan med 2 skibe på ialt 22.917 br. tons og Howaldtswerke, Kiel, med 4 skibe på tilsammen 20.581 br. tons.

STORT OLIERAFFINADERI

Pernis olieraffinaderiet i Rotterdam vil ved begyndelsen af 1954 være det største i Europa, meddeler Shell Petroleum Co.

Før krigen var dette raffinaderis årskapacitet en million tons råolie. Et genopbygnings- og nybygningsprogram til 20 millioner pund sterling efter krigen forhøjede kapaciteten til 5.750.000 tons. Selskabet har nu påbegyndt opførelsen af en destillationsafdeling, hvorefter kapaciteten vil blive forhøjet til ni millioner tons.

DEN HOLLANDSKE HANDELSFLÅDE

Den hollandske handelsflåde er i første halvdel af 1952 blevet forøget med 49 nye skibe på tilsammen 44.489 br. tons, mens et skib på 5.215 br. tons er blevet købt i udlandet. 2 skibe på tilsammen 26.288 br. tons er blevet hugget op, mens ti skibe med ialt 11.627 br. tons er blevet solgt til udlandet eller forlist. Halvårets nettotilgang på 38 skibe med ialt 11.789 br. tons bringer den søgående flåde op på 1241 skibe på tilsammen 3.155.151 br. tons.

DET HOLLANDSKE FRAGTRATETAL

Det hollandske fragtratetal, der er baseret på gennemsnitsraten for årene 1924—38, viser et nyt fald i juli i år, nemlig fra 391,2 i juni 52 til 303,9 i juli 52. I juli 1951 var tallet 730,7. Fragtratetallet for time charter afslutninger gik i juli 52 ned til 470,0 mod 487,4 i juni 52 og 966,0 i juli 51.

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på fragtmarkederne i den forløbne uge kan bedst karakteriseres med de fire ord "from bad to worse", og til trods for at betydelige tonnagemængder er lagt op, er der stadig alt for mange skibe til de relativt begrænsede ordrer, der kommer på markedet.

I transatlantisk fart var efterspørgselen efter kul-tonnage meget begrænset, og det lykkedes befragterne at få raten for kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam presset ned til 24/- med option af losning tysk Nordsøhavn til 25/6d. Af anden kulforretning kan nævnes Hampton Roads/Savona til \$7.35 og Hampton Roads/Vestitalien til \$7.50, begge afskibning med amerikansk tonnage. Kul fra Hampton Roads til Matadi betaltes med \$5.50, Hampton Roads/Buenos Aires sluttedes til 50/- og 9000 tonner sluttedes Northern Range til Karachi til 65/-.

Props fra Canada til UK. betaltes med 165/- pr. favn for både omkring 1800 favne, for 1200 favne betaltes 185/- og en 625 favne båd sluttedes til 200/-. Også fra St. Lawrence viste raterne nedgang. Byg sluttedes til Rotterdam/Hamburg Range til \$4.25, en anden båd sluttedes endnu billigere, idet den for en blandet last af tungt korn, byg og havre accepterede henholdsvis \$3.75 for tungt korn, \$4 for byg og \$4.25 for havre. Tungt korn fra St. Lawrence til Jugoslavien sluttedes til 42/6d. og på dollarbasis betaltes \$5.50 med fri losning. 9000 ts. byg St. Lawrence/Triest blev gjort til \$5.25 med fri losning.

Efterspørgselen fra Vestindien er kun ringe. Sukker Cuba/UK. sluttedes til 50/- og for 4600 ts. scrap fra nordkyst Cuba til UK. betaltes \$10 fio. Efterspørgselen fra Golfen var også minimal. Korn til Haifa eller Tel Aviv sluttedes til \$7 med fri losning, 9000 ts. hvide Golfen/Buenos Aires sluttedes til \$7.25, soyabønner Golfen/Japan blev gjort til \$9.50, og for 9000 ts. ris fra Golfen til Ceylon betaltes 85/-.

River Plate markedet er uden større ændringer. Fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range betaltes 51/- basis 65 cbft., option losning Nordfrankrig til 53/- eller UK. til 54/-. Raten for tungt korn til samme destinationer var 42/6d. til Antwerpen/Hamburg Range og 45/- til UK. Fra n.a. San Lorenzo til Marseille sluttedes 8500 tonner til 43/6d. basis 58 cbft.

Fra vestkysten af Sydamerika kan nævnes: salpeter fra Chile til Northern Range til 30/- fio. Fra Nordpacific var der lidt mere forretning, men ratetendensen er stadig svag. Hvede til Alexandria sluttedes til 62/6d., lignende last fra British Columbia til Antwerpen eller Rotterdam blev gjort til \$8.45 for oktober og \$8.67 for november lastning. Lumber og

stykgoods fra British Columbia til UK. sluttedes til 70/- pr. ton dw. fio., for mel i sække fra Vancouver til Alexandria betaltes \$9.50, og en 9000 tonner sluttedes for lumber fra British Columbia/Puget Sound Range til Australien til \$130.000 fio. Intercoastal sluttedes adskillige både for malm til lave rater. British Columbia til Baltimore sluttedes til \$4.25, option losning Sydney CB. til 25 cts. mere, og fra Long Beach til Sydney CB. betaltes \$4.25, alt basis fio.

Far East markedet var uden afslutninger. Malm fra Philippinerne til Northern Range sluttedes til \$7.50 fio. 9500 tonner sluttedes for malm fra Malaya til Rotterdam til 47/6d. fio., kul fra Calcutta til Hong Kong betaltes med 54/3d., malm fra Vizagapatam til UK. sluttedes til 45/- og malm fra Marmagoa til Rotterdam betaltes med 45/- for prompt lastning og 48/- for september afskibning.

Der foreligger ingen rapporter om afslutninger fra Australien og det samme gælder Sydafrika. Fra Mauritius sluttedes løst sukker til UK. til 61/6d.

Middelhavsmarkederne er stadig meget svage. Malm fra Bona til Antwerpen/Hamburg Range sluttedes til 19/6d., pyrites fra Stratona til Rotterdam sluttedes til 24/- og pyrites fra Huelva til Antwerpen betaltes med 25/-.

Vore hjemlige markeder er uden større ændringer. Kul fra ECUK. til god dansk havn er sluttet for mindre skibe til omkring 14/- og for stor tonnage ligger raten stadig omkring 12/6d. à 13/- afhængig af ekspositionen.

Fra Østersøen er der stadig adskillige propladninger i markedet. Fra Sydfinland sluttedes 850 favne båd til ECUK. til 130/- pr. favn, 650 favne båd sluttedes fra Mellemfinland til Bristolkanalen til 150/-, og fra Sverige kan nævnes: 500 favne fra nordl. Herösand til ECUK. til 120/- og 500 favne fra nordl. Oscarshamn til ECUK. til 110/-.

For tankmarkedets vedkommende går de sidste rapporter ud på, at forholdene i amerikansk kystfart er lidt bedre for september positioner, hvorimod august tonnage sluttedes til sidste uges rater. Af afslutninger kan nævnes: 12.000 tonner, dirty, 2 rejser amerikansk kystfart begyndende medio aug., USMC. minus 35 pct., 15.000 tonner, dirty, 1 rejse medio aug. readiness, USMC. minus 15 pct., 15.000 tonner, dirty, Carribean til Montevideo, USMC. flat, 15.000 tonner, dirty, Persian Gulf/River Plate, USMC. plus 100 pct., 15.000 tonner, dirty, Persian Gulf/Japan, USMC. plus 25 pct., 9.500 tonner, clean, Caribbean/Danmark, MOT. plus 120 pct., sept. På timecharterbasis sluttedes italiensk nybygning, 18.500 ts. for 5 år, levering ult. 1954, til \$4 for dirty trade.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

En kollision

D. 6. august kolliderede m.f. *Broen* udfør Slipshavn med det maritime hjemmeverns kutler *Y 340*, der sank. Besætningen, 9 mand, blev reddet, men kutterens fører, søløjtnant Jørgen Jensen, blev kvæstet og måtte indlægges på sygehuset i Nyborg. I et i Nyborg senere afholdt søforhør udtalte færgens fører, styrmand V. Poulsen, at kollisionen sikkert ville være afværget, hvis man ikke om bord på kutteren havde slået bak, men havde fortsat med samme kurs og fart. Om bord i kutteren, der havde færgen på sin bagbords side, havde man slået bak, da færgen afgav signal med sirenen om, at den agtede at holde sin kurs og fart, da der ikke forventes at være vigeplads for den.

M.s. Portland

Det er nu blevet bestemt at m.s. *Portland*, der fornylig sank ved Anholt, skal hæves. De to Svitzer-både *Ægir* og *Bien* er ankommet til stedet med to løftepontoner, men det urolige vejr hindrer foreløbig arbejdets udførelse.

Fra svenske værfter

Aflevering. D. 1. juli afleverede Uddevallavarvet et ca. 16.230 tdw. tankmotorskib *Glimmingehus* til Trelleborgs Ångfartygs AB. Hovedmaskineriet består af en 2-takts-enkeltvirkende 7-cyl. MAN dieselmotor, ca. 6300 ahk. Farten er 14,5 knob.

Søsætning. D. 2. juli søsatte Uddevallavarvet tankmotorskibet *Astrid Elisabeth*, ca. 16.200 tdw., under bygning til A/S D/S Mathilda, Bergen. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, enkeltvirkende, 7-cyl. MAN dieselmotor, ca. 6300 ahk. Farten skal være 14,5 knob.

Skibsregistret

Skibsreder Adolf Ejler Sørensen, Svendborg, er ejer af nybygget m.s. *Hanne S.* af Svendborg, OYMB, brutto- og nettotonnage henholdsvis 499 og 215 tons.

A/S H. H. Andersen & Co., København, er ejer af nybygget m.s. *Henrik Danica* af København, OYLU, brutto- og nettotonnage henholdsvis 492 og 199 tons.

Statsministeriet, Grønlandsdepartementet, København, er ejer af nybygget galease med hjælpemotor (fiskefartøj) *Eli*

Knudsen af København, OYLY, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 23 og 5 tons.

Den kgl. grønlandske Handel, København, er ejer af nybygget galase med hjælpemotor *Ujarak* af København, OYLB, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 103 og 34 tons.

Den kgl. grønlandske Handel, København, er ejer af nybygget jagt med hjælpemotor *Finhval* af København, OYLY, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 46 og 22 tons.

Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet *Det Dansk-Franske Dampskibsselskab* af København. Under 29. maj 1952 er selskabets vedtægter ændrede. Aktiekapitalen er udvidet med 3.000.000 kr. Den tegnede aktiekapital udgør herefter 9.000.000 kr. fuldt indbetalt.

PERSONALIA

Ordensdekorationer

Under 30. juli 1952 er det allernådigst tilladt efternævnte at anlægge og bære udenlandske dekorationer som følger: Den britiske dekoration »1939—45 Star« og den britiske krigsmedaille: førstestyrmand *K. M. Helm Petersen*, Det Store Nordiske Telegraf-Selskab, Hongkong, skibsfører *J. C. Svane*, Lyngby, og kaptajn i Det Østasiatiske Kompagni *H. P. I. E. Væring*, R. af D. Den britiske dekoration »Atlantic Star«: skibsfører *J. C. Svane*, Lyngby, og kaptajn i Det Østasiatiske Kompagni *H. P. I. E. Væring*, R. af D. Den britiske dekoration »Africa Star«: Kaptajn i Det Østasiatiske Kompagni *H. P. I. E. Væring*, R. af D. Den britiske dekoration »Pacific Star« med spænde »Burma«: førstestyrmand *K. M. Helm Petersen*, Det Store Nordiske Telegraf-Selskab, Hongkong.

VALUTAKURSER pr. 12. august 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98 $\frac{1}{8}$, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01 $\frac{1}{2}$, Lissabon 24.15, Montreal 7.20 $\frac{1}{2}$.

Positionsliste pr. 12. august 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Indian Bay 11.8. — *Hans Mærsk* forv. ank. Tommys Arm, N.F. 11.8. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Glasgow 14.8. — *Betty Mærsk* ank. Frederikshavn 19.7. — *Lica Mærsk* forv. ank. London 17.8. — *Marit Mærsk* forv. ank. Haifa 18.8. — *Robert Mærsk* forv. afg. Le Havre 11.8. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 11.8. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Bahrain 29.8. — *Else Mærsk* ank. Khorranshahr 8.8. — *Kirsten Mærsk* afg. Hongkong 10.8. til Bangkok. — *Agnete Mærsk* pass. Singapore 8.8. til Hongkong. — *Mathilde Mærsk* afg. Semarang 10.8. til Cheribon. — *Emilie Mærsk* afg. Cochin 4.8. til Hongkong. — *Herta Mærsk* afg. Djakarta 31.7. til Japan. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 21.8. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Hongkong 12.8. til Manila. — *Arnold Mærsk* ank. Singapore 10.8. — *Cornelius Mærsk* ank. Genoa 10.8. — *Oluf Mærsk* afg. New York 6.8. til Panama. — *Leise Mærsk* forv. afg. New York 13.8. — *Sally Mærsk* afg. San Francisco 1.8. til Yokohama. — *Chastine Mærsk* forv. ank. Rotterdam 18.8. — *Gertrude Mærsk* forv. ank. Colombo 11.8. — *Lexa Mærsk* pass. Panama 7.8. til San Francisco. — *Hulda Mærsk* ank. Cebu 7.8. — *Laura Mærsk* ank. Newport News 8.8. — *Grete Mærsk* afg. San Francisco 2.8. til Panama. — *Trein Mærsk* forv. afg. Saigon 12.8. til Bangkok. — *Anna Mærsk* afg. San Francisco 29.7. til Manila. — *Peter Mærsk* ank. Hongkong 8.8. — *Olga Mærsk* forv. ank. San Francisco 11.8. — *Nicoline Mærsk* afg. Cebu 8.8. til Kobe. — *Jeppesen Mærsk* afg. Yokohama 10.8. til San Francisco. — *Kate Mærsk* afg. Para 10.8. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 7.8. — *Ause Mærsk* ank. Palermo 1.8. — *Rosa Mærsk* ank. Rotterdam 9.8. — *Nelly Mærsk* afg. Stanlow 9.8. til Palermo. — *Emma Mærsk* forv. ank. Rotterdam 4.8. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 4.8. — *Brigit Mærsk* afg. New York 7.8. — *Inge Mærsk* forv. afg. Suez 13.8. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Ras Tanura 15.8. — *Katrine Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 12.8. — *Hening Mærsk* ank. Swansea 8.8. — *Eleonora Mærsk* forv. ank. Palermo 11.8. — *Marie Mærsk* afg. Singapore 7.8. til Melbourne. — *Valkyrien Mærsk* forv. ank. Capetown 14.8. — *Jane Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 6.8. — *Mette Mærsk* ank. Miri 6.8. — *Elisabeth Mærsk* afg. Swansea 9.8. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 10.8. — *Anglo Mærsk*

forv. ank. Mena al Ahmadi 13.8. — *Gerd Mærsk* afg. Umm Said 1.8.

Basse & Co.

London ank. Santos 11.7. — *Krusaa* afg. Stettin 7.8. til Durazzo. — Oslo ank. Santa Cruz del Sur 11.8. — *Paris* afg. Izmir 1.8. til Antwerpen. — *Egaa* ank. Bourgas 31.7. — *Else Basse* ank. Færingehavn 9.7. — *Susaa* ank. Holsteinsborg 6.8.

Dania

Cyril pass. Utsire 11.8. p. v. t. Svalbard. — *Danfjord* ank. Montevideo 9.8. — *Danholm* pos. 11.8. 17.30 s., 38.05 w. p. v. t. Montevideo. — *Tovetil* afg. Ardrossan 8.8. til Caraquez.

Dannebrog

Aggersborg afg. Puerto Cabello 11.8. til New York. — *Brattingsborg* forv. ank. Rotterdam 13.8., derfra til Bremen. — *Christiansborg* afg. Suez 9.8. til Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* ank. Skutskær 3.8., derfra til Sharpness. — *Flynderborg* afg. Quebec 7.8. til Norfolk. — *Frederiksborg* afg. Bremen 4.8. til Archangelsk. — *Lilleborg* ank. Cardiff 1.8., derfra til Lissabon. — *Nordborg* afg. West Hartlepool 8.8. til Santander. — *Skodsborg* forv. afg. Sagunto 11.8. til Bremen. — *Spigerborg* afg. Philadelphia 7.8. til Sheetharhor. — *Taarnborg* ank. Bremen 8.8. — *Uranienborg* ank. Bordeaux 11.8. — *Ørneborg* ank. Leixoes 4.8., derfra til Port Talbot.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Caripito 17.8., derefter Nyborg og Esbjerg. — *Esso København* forv. afg. Kiel 1.9. — *Esso Nyborg* forv. ank. Trinidad 14.8., derefter Aruba og Nyborg.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Zeebrügge 7.8. til Las Palmas. — *Bornholm* ank. Malgdi 29.7. — *Bretagne* forv. afg. Helsingør 23.8. — *Grønland* afg. Suez 12.8. til UK. — *Halland* afg. Tenerife 4.8. til Rotterdam. — *Irland* afg. Baton Rouge 10.8. til UK. — *Normandiet* ank. Boma 11.8. — *Shetland* afg. Mena al Ahmadi 10.8. til Suez. — *Skotland* afg. Dingle 12.8. til Good Hope. — *Slesvig* afg. Bangkok 7.8. til Moulmein.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Aarhus 17.8. — *Concordia* forv. ank. Aalborg 18.8. — *Dania Helsingør*, dok. — *Hafnia* forv. udl. Ystad 16.8. — *Scandia* forv. ank. Malmø 18.8.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Rotterdam 12.8. — *Th. Adler Svanholm* ank. Risholmen 4.8. — *Wm. Th. Malling* afg. Spjutsund 7.8. til Calais.

D.F.D.S.

Argentina fra New York ca. 14.8. til Oslo/Kbh./Aarhus/Nordenham. — *Arizona* ank. San Lorenzo 7.8., afg. ca. 23.8. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Arkansas* afg. New York 7.8. til Khavn./Aarhus. — *Bergenhus* ank. Havre 12.8., derfra forv. 14.8. til Esbjerg. — *Birkholm* ank. Antwerpen 9.8., derfra ca. 13.8. til Alger, Levanten. — *Bo-livia* ank. Port Tampa 12.8., derfra til Galveston/Houston/New Orleans. — *Bygholm* afg. Piræus 10.8. til Istanbul, Izmir, Alexandria o. v. — *California* ank. Bordeaux 9.8., afg. forv. 12.8. til Khb./Aarhus. — *Colombia* afg. Las Palmas 6.8. til Buenos Aires. — *Diana* ank. Khb. 11.8., derfra 13.8. til Aarhus, Hull. — *Dronning Alexandrine* ventes til Khb. 13.8. — *Egholm* ank. Beirut 11.8., derfra ca. 12.8. til Famagusta, Limassol o. v. — *Florida* ank. Izmir 11.8., derfra til Istanbul, Straton, Spanien. — *Hebe* ank. Khb. 10.8., derfra 14.8. til Odense, Aarhus, Newcastle. — *Hindsholm* fra Fredericia ca. 14.8. til London, Manchester, Danmark. — *Hroar* ank. Khb. 11.8., derfra forv. 15.8. til Hull. — *Katholm* afg. Khb. 7.8. til Newport, Swansea, Liverpool, Khb., Odense, Horsens. — *Klintholm* ank. Khb. 10.8., afg. ca. 15.8., fra Rotterdam ca. 18.8. til Antwerpen, Khb. — *Korsholm* afg. Aalborg ca. 12.8. til Antwerpen, derfra ca. 19.8. til Khb. — *Lemnos* ank. Neapel 12.8., derfra til Civita Vecchia, Livorno o. v. — *Louisiana* afg. Rosario 8.8. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Maine* ank. Straton 9.8., derfra ca. 12.8. til Eleusis, Malta, Antwerpen, Rotterdam, Danmark. — *Margrethe* afg. Odense 10.8. til London, Khb. — *Melos* afg. Khb. 11.8. til Antwerpen, Middelhavet. — *Nevada* afg. Rotterdam 10.8. til USA. — *Oregon* afg. Victoria ca. 17.8. til Hampton Roads ell. Baltimore. — *Paraguay* afg. Antw. 12.8. til Oslo/Kbh. — *Rota* ank. Newcastle 12.8., derfra 14.8. til forv. Middlesbrough, Khb. — *Samos* ank. Casablanca 10.8., derfra ca. 12.8. til Tanger, Oran, Alger o. v. — *Texas* afg. Eleusis 9.8. til Alger, Høyanger, Danmark. — *Tomsk* fra Antwerpen ca. 16.8. til Khb., Odense, Aarhus. — *Tula* afg. Khb. ca. 15.8. til Antwerpen, derfra ca. 20.8. til Randers, Aalborg, Khb. — *Tunis* ank. Khb. 10.8., herfra 13.8. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Uruguay* fra Khb. ca. 14.8. til New York/Gulfen. — *Venezuela* afg. Rotterdam 8.8. til Hampton Roads-Buenos Aires.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak forv. afg. Kbhvn. 17.8. til Godthåb, Sukkertoppen, Godhavn og Christianshåb. — *Disko* forv. afg. Kbhvn. 14.8. til Julianehåb, Godthåb, Sukkertoppen og Holsteinsborg. — *Kasketot* Ikateq. — *Sværdfisken* afg. Kbhvn. 11.8. til Angmagssalik. — *Tikerak* Kbhvn. — *Julius Thomsen* afg. Ivigtut 4.8. nordover. — *Finhval* pos. 11.8. 59.57 n. 47.41 v. p. v. t. Sukkertoppen. — *Martin* S. ank. Sukkertoppen 10.8. — *Bjørn Clausen* ank. Egedesminde 8.8. — *Sigrød S.* ank. Ivigtut 11.8. — *Polarstar* pos. 11.8. 70.05 n. 05.00 v. p. v. t. Kbhvn. — *Polaris* 11.8. 38 sømil sydøst af Danmarkshavn p. v. t. Danmarkshavn. — *Annette S.* pos. 11.8. 59.25 n. 45.10 v. skruen beskadiget. Under bugsering til Jhb. — *Jopeter* afg. 11.8. Mestersvig til Kbhvn. — *Elin S.* afg. Jakobshavn 10.8. til Kutdliggssat. — *Hanne S.* ank. Julianehåb 10.8., afg. 11.8. til *Annette S.* for assistance. — *Polarcirkel* pos. 11.8. 63.16 n. 02.09 v. p. v. t. Scoresbysund, Aputiteq og Angmagssalik.

Helmdal

Axel Carl ank. New Orleans 11.8. — *Hans P. Carl* afg. Townsville 9.8. — *Poul Carl* ank. Adelaide 12.8.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Blyth 13.8. til Odense. — *Jens Toft* forv. ank. Archangelsk ca. 14.-15.8. — *Karen Toft* forv. ank. Leixoes 14.8.

Kongssund

Kongshavn forv. afg. Madras 13.8. til Calcutta.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Cape Town 10.8. — *Argentinean Reefer* afg. Kap Verdiske Øer 11.8. — *Bella Dan* ventes til Panamakanalen 15.8., nordg. — *Egyptian Reefer* ank. Santos 10.8. — *Gerda Dan* ventes afg. New York 15.8. til Philadelphia. — *Greta Dan* ventes afg. San Antonio 16.8., nordg. — *Indian Reefer* ventes afg. London 15.8. til Rotterdam. — *Jelva Dan* ventes afg. Lisbon 18.8. til Luleå. — *Jutta Dan* pass. Lofoten 11.8. p. v. t. Archangelsk. — *Kamma Dan* ventes pass. Panamakanalen 17.8., nordg. — *Katja Dan* forv. afg. Hull 12.8. til Mariager. — *Kista Dan* forv. afg. Reykjavik 12.8. til Mestersvig. — *Laila Dan* ank. Reykjavik 11.8., derefter Narsarsuaq. — *Laura Dan* rep. i Aalborg. — *Leena Dan* ventes afg. New York 20.8. til Chile. — *Lilian Dan* ventes afg. Göteborg 13.8. til Themsen. — *Linda Dan* pass. Kielkanalen 11.8. p. v. t. Rønnskär. — *Lotta Dan* ank. Paramaribo 7.8., derefter USA. — *Maria Dan* rep. i Aalborg. — *Marna Dan* ventes til Buenaventura 14.8., sydg. — *Nerma Dan* ank. Aden 27.7. — *Nina Dan* afg. Kbhvn. 10.8. til Ellesmere Port. — *Paula Dan* ventes afg. Callao 13.8., sydg. — *Randa Dan* ventes anl. Kbhvn. 13.8. p. v. t. Raumo. — *Selma Dan* ventes afg. Halifax 14.8. til Botwood. — *Silja Dan* pass. Bahia 11.8. p. v. t. Buenos Aires. — *Stina Dan* pass. Madeira 9.8. p. v. t. Buenos Aires. — *Tessa Dan* ventes pass. Panamakanalen 16.8., nordg. — *Ulla Dan* pass. Ushant 11.8. p. v. t. Dakar. — *Vilma Dan* ventes pass. Panamakanalen 13.8., sydg.

Mototramp

Stensby forv. pass. Suezkanalen 14.8. p. v. t. Karachi, via Aden. — *Tureby* ank. Djakarta 11.8., derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. pass. Panamakanalen 16.8. p. v. t. Avonmouth.

Myren

Asbjørn forv. ank. Port Louis 15.8., derefter Zanzibar. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Buenos Aires 20.8. — *Clara* Kbhvn.

Norden

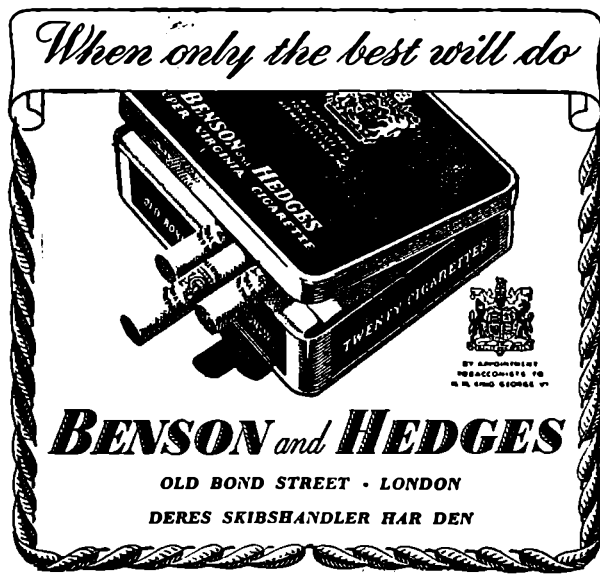
Norden ank. Durban 11.8., forv. afg. 16.8. til Lourenzo Marques. — *Nordfarer* pass. Perim 7.8. p. v. t. Penang. — *Nordhval* ank. Genua 13.8., forv. afg. 15.8. til Livorno. — *Nordkap* Kbhvn. — *Nordkyn* afg. Port Alberni 9.8. til London via Panama. — *Nordpol* ank. Antwerpen 10.8. — *Nordvest* ank. Chillagong 4.8.

Orient

Astoria ank. Nakskov 11.8. — *Westralia* Kbhvn.

Progress

Valborg Nielsen ank. Nuevitas (Cuba) 10.8. — *Elisabeth Nielsen* ank. Havana 6.8. — *Else Nielsen* ank. Holsteins-



borg 9.8. — *Lily Nielsen* afg. Ivigtut 8.8. — *Henry Tegner* ank. Riga 11.8. — *Ellen Nielsen* afg. ant. 11.8. fra Godthaab. — *Hugo Nielsen* afg. ant. 13.8. fra Philadelphia. — *Margrete* ank. Fecamp 12.8. — *Karen* ank. Stockholm 10.8. — *Marx* ank. Antwerp 12.8. — *Sophie* afg. Aalborg 11.8. — *Thyra* afg. Immingham 11.8. — *Fylla* ank. Garston 11.8.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng forv. ank. Ghent 21.8. — *Lena Schmith* Svendborg.

Torm

Birgitte Torm ank. Santos 6.8. — *Estrid Torm* ank. Nakskov 29.7. — *Herdis Torm* afg. Callao 9.8. — *Olga Torm* ank. Kuwait 1.8. — *Gerd Torm* afg. Genoa 9.8. — *Tekla Torm* afg. New York 5.8. — *Agnete Torm* afg. Genoa 9.8. — *Kirsten Torm* ank. Norfolk 10.8. — *Gertrud Torm* afg. Philadelphia 11.8. — *Ragnhild Torm* ank. Kbhvn. 8.8. — *Helvig Torm* afg. Victoria 11.8. — *Thyra Torm* ank. Rotterdam 9.8. — *Gyda Torm* ank. Aabo 11.8. — *Anne Torm* ank. Odense 11.8. — *Hilde Torm* ank. Svendborg 5.8. — *Gudrun Torm* afg. Riga 8.8. — *Alice Torm* afg. Aarhus 8.8. — *Gunhild Torm* afg. Lapaluoto 4.8.

Vendilla

E. M. Dalgas ank. Abidjan 13.8. — *Otto Petersen* forv. afg. Alexandria 15.8. til Istanbul. — *P. N. Damm* forv. afg. Canada 15.8. til Manchester.

Ø.K.

Annam afg. Drammen 9.8. til Rotterdam, Antwerpen. — *Asia* afg. Hamburg 11.8. til Vasa, Kbhvn. — *Bintang* afg. Kobe 11.8. til Moji, Hongkong. — *Falstria* pass. Lindesnæs 11.8. til Kbhvn., Aarhus. — *Fiona* pass. Socotra 8.8. til Penang, Port Swettenham. — *India* pass. Gibraltar 11.8. til Marseille, Genoa. — *Java* pass. Dungeness 11.8. til Antwerpen, Hamburg. — *Kambodia* ank. Kobe 9.8., derefter Yokohama, Manila. — *Kina* ank. Hongkong 11.8., derefter Manila og andre philippinske havne. — *Korea* afg. Singapore 8.8. til Madras, Aden. — *Lalandia* ank. Hamburg 11.8., derefter Kbhvn., Göteborg. — *Magdala* afg. Aden 11.8. til Port Said, Genoa. — *Malacca* ank. Lyttelton 9.8., derefter Dunedin, Bluff. — *Malaya* ank. London 7.8., derefter Kbhvn. — *Manchuria* ank. Kbhvn. 8.8., derefter Kotka, Kbhvn. — *Meonia* afg. Middlesbrough 7.8. til Rotterdam, Genoa. — *Mombasa* afg. Bombay 11.8. til Aden, Port Said. — *Mongolia* ank. Tacoma 10.8., derefter Portland, Coos Bay. — *Morelia* ank. Madras 9.8., derefter Raagoon, Calcutta. — *Nikobar* afg. Tabaco 31.7. til San Francisco, Los Angeles. — *Panama* ank. Oslo 10.8., derefter Antwerpen, Hamburg. — *Patagonia* pass. Messina 10.8. til Port Said, Aden. — *Sclandia* ank. Bangkok 30.7., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Serampore* ank. Los Angeles 10.8., derefter Yokohama, Nagoya. — *Siam* afg. Suez 12.8. til Port Said, Gibraltar. — *Tranquebar* ank. Los Angeles 2.8., derefter San Francisco, Columbia-River.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
 Kongens Nytorv 6 . København K.

NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/S** SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION
 TØRDOK 380 FOD
 FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
 2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE
 Telegramadr.: YARD BYGGEDEDDINGER OP TIL 450 FOD. Rigestelefon: 909

Telegram adr.: Flydedokken Telefon 269 (2 Lin.)
 Rigestelefon 21
A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT
 Nybygninger og reparationer
 hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
 Kalvebod Brygge 4
 København
 GDB
 Telegr.-adr. »Mariusone Telefon Central 12057



TUBORG

The world famous Beer

A/S
EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE
 KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K
 TELEFON CENTRAL 5195
 UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
 TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

SIMONSEN & MØLLER
 STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

ALF JARL THURØE *Alt til elektrisk*
 ST. KONGENSGADE 40 SKIBSINSTALLATION
 KØBENHAVN
 Telefon Central 4390
 Telegr.-Adr.: ALFJARL
 RADIO
 VÆRKTØJ

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI
 Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
 Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.
 ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN»
 GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

HEMPEL'S
DANSKE FARVER
INDREGISTRERET VAREMÆRKE

**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**
NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
Flydedok: Løftkapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.
Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

GULF

**GASOLIE
DIESELolie**

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 · KØBENHAVN K. · C. 5021

JAN M. LYNGBY A/S
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 18 779-15 770
TELEGR. • JANBY •

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO
IMO-PUMPER
&
-MOTORER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEKORER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED
HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 618

Kølyskomfuere

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

TUBORG



The world famous Beer

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til SARTORI - KIEL

Telefoner:

Kiel 5445-48

Holtenu 36002/3

Br-Koog 396-7

for

SARTORI & BERGER - KIEL

KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG

Skibsmæglere og Redere — Havarilagerter — Bunkerkul og Olie

Fjernskriver:

Kiel-Holt. 029832

Br-Koog 021298

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 33

FREDAG DEN 22. AUGUST 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

FRAGTRATETALLET

Fragtratetallet for prompte lastning indenfor trampfarten er beregnet til 136 for juli 1952. I juni måned var tallet 155. Faldet i fragtratetallet, der tog sin begyndelse i januar måned, andrager nu i alt godt 40 pct., og fragtraterne ligger herefter i gennemsnit godt 25 pct. lavere end på samme tid sidste år, men dog 40 pct. højere end ved Korea-krigens udbrud for 2 år siden.

Nedgangen i raterne har i den forløbne måned omfattet praktisk taget samtlige trades.

DE NORDISKE HANDELSFLÅDER

Det Norske Veritas har nu udsendt sin oversigt over de nordiske handelsflåders af- og tilgang i første halvdel af 1952 samt over antallet af skibe under bygning i Norden pr. 1. juli 1952. Det fremgår af oversigten, at den danske handelsflåde i det omhandlede tidsrum har haft en nettoafgang på 3 skibe, men en nettotilgang i tonnage på 37.200 br.t. Skibe under 100 br.t. er ikke medregnet. Der er blevet bygget 13 skibe på ialt 47.100 br.t., hvoraf 3 tankskibe på tilsammen 22.500 br.t. 8 af samtlige nybygninger er bygget i Danmark, 3 i Tyskland og 2 i Holland. Fra udlandet er der blevet indkøbt 5 skibe på tilsammen 3900 br.t. 1 dampskib på 1806 br.t. forliste (s.s. *Inger Skou*), medens 19 skibe på ialt 11.900 br.t. blev solgt til udlandet. 1 lille bugserbåd blev hugget op.

Den norske handelsflåde havde en nettotilgang på 1 skib og en nettotilgang i tonnage på 92.700 br.t. Der er blevet afleveret 36 nybygninger til Norge på tilsammen 195.000 br.t., hvoraf de 12 med ialt 125.300 br.t. var tankskibe. 20 af skibene, hvoraf 2 tankskibe med ialt 19.360 br.t., er bygget i Norge, 6 i U.K., hvoraf 3 tankskibe og 1 kombineret tank- og malmskib. 5 er bygget i Sverige, heraf 4 tankskibe, 3 i Tyskland, heraf 1 damptankskib og 1 motortankskib, 1 motortankskib i Holland og 1 passagerskib i Danmark. Fra udlandet indkøbtes 26 skibe på ialt 35.400 br.t., hvoraf 2 tankskibe, medens 6 var havarister, der blev bjerget og repareret. 8 skibe på tilsammen 1619 br.t. forliste, medens 49 skibe på tilsammen 134.500 br.t. (heraf 8 tankskibe på ialt 57.800 br.t.) blev solgt til udlandet. 4 små skibe blev hugget op el. lign.

Den svenske handelsflåde havde en nettotilgang på 4 skibe og en nettotilgang i tonnage på 91.400 br.t. Der er tilkommet 20 nybygninger på ialt 118.600 br.t., hvoraf de 16 er bygget i Sverige (heraf 5 tankskibe på tilsammen 65.600 br.t.) og 4 i Tyskland (heraf 2 tankskibe på ialt 23.100 br.t.). 11 skibe på ialt 9900 br.t., hvoraf 2 tankskibe på ialt 6900 br.t., er indkøbt i udlandet. 3 dampskibe på tilsammen 3200 br.t. forliste, medens 18 skibe på tilsammen 32.800 br.t. (heraf 1 tankskib) solgtes til udlandet. 6 små skibe blev hugget op el. lign.

Det fremgår endvidere af oversigten, at der pr. 1. juli 1952 var ialt 33 skibe med ialt 122.470 br.t., hvoraf 6 tankskibe på ialt 58.900 br.t., under bygning i Danmark for dansk eller fremmed regning, medens 51 skibe med ialt 302.020 br.t. (heraf 13 tankskibe med ialt 142.620 br.t.) var bestilt, men endnu ikke kølstrakt. Ved norske værfter var der for norsk eller fremmed regning 47 skibe med ialt

125.910 br.t., hvoraf 9 tankskibe på ialt 51.490 br.t., under bygning, medens der var bestilt, men endnu ikke kølstrakt 74 skibe med ialt 491.760 br.t., hvoraf 43 tankskibe med tilsammen 392.750 br.t. Ved svenske værfter var der 58 skibe med ialt 336.070 br.t., hvoraf 22 tankskibe med ialt 242.250 br.t., under bygning, medens der var bestilt, men endnu ikke kølstrakt 182 skibe med ialt 1.761.400 br.t., hvoraf 108 tankskibe på ialt 1.378.690 br.t.

UDENRIGSTJENESTEN

Ved kongelig resolution af 10. august 1952 er minister *Ove Flemming Sehested* beordret til fra 1. september 1952 at forrette tjeneste som overordentlig gesandt og befuldmægtiget minister i Ottawa.

KONSULATERNE

Ossian David Thorburn, der den 3. juli 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul i Uddevalla under det kgl. generalkonsulat i Göteborg, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den svenske regering.

M.S. »HANNE SVEN«

På Gideons Værft i Groningen søsattes d. 14. august endnu et 499 bruttotons stort motorskib til rederiet *Oluf Svendsen A/S*. Det nye skib fik navnet *Hanne Sven*, og det ventes afleveret i oktober eller november. Det er et søsterskib til det i marts i år til samme rederi leverede m.s. *Oluf Sven* og kan laste ca. 925 t.d.w. Lastekapaciteten er beregnet til 63.000 cbf. grain (60.000 cbf. bale). Hovedmaskineriet skal bestå af en 1000 hk. Crossley dieselmotor, der skal give skibet en fart på 12 knob fuldt lastet. M.s. *Hanne Sven* er som sin »søster« konstrueret af ingeniør *Axel Svendsen*.

DE FÆRØSKE HAVNEANLÆG

Der blev i 1948 under forhandlinger i Thorshavn af regeringens repræsentanter givet tilsagn om, at man ville søge bevilget statstilskud på 25 pct. af anlægsudgifterne til færøske havne, som bygges eller udvides i en 10-årig periode.

Til en række fuldførte anlæg søger statsministeren nu bevilget ialt 860.580 kr. i statstilskud. Det drejer sig om havnene Vestmanhavn, Sjøv, Kollefjord, Frodebo og Klaksvig. Endvidere søges til anlæg, som er under udførelse i Vaag, Thorshavn og Klaksvig, henholdsvis 450.000 kr., 1.575.000 kr. og 162.500 kr.

NY DISPACHØR

Under 30. juli 1952 er der gennem ministeriet for handel, industri og søfart meddelt cand. jur. *Erik Kofoed*, Højbroplads 21, beskikkelse som statsautoriseret dispachør i København.

NYT FRA SVERIGE

Svenska Amerika Liniens nye atlantliner, der er under bygning ved De Schelde-værftet i Vlissingen, vil blive søsat den 18. oktober i år. Prinsesse Sibylla vil navngive skibet. Den nye Atlantliner vil med sine 22.000 br. tons blive det største passagerskib i Norden. Dets hoveddimensioner er: længde 600', bredde 77'. Det forventes afleveret i efteråret 1953.

NYT FRA NORGE

Det norske Skipsteknisk Forskningsinstitut i Trondheim er i øjeblikket ifærd med at foretage nogle meget interessante undersøgelser, der kan få stor betydning for skibsfarten i fremtiden. Det drejer sig ifølge Norges Handels- og Sjøfartstidende om tekniske og økonomiske sammenligninger mellem dieselmotorer og dampmaskiner som skibsmaskinerier, om slidtage i dieselmotorernes cylindre og om korrosionen i tankskibe forårsaget af den særlig farlige råolie fra Midtøsten. Institutet oplyser, at spørgsmålet om dieselmotorer el. dampmaskiner særlig er aktuelt i større tankskibe, der alligevel skal have større kedelanlæg til drift af de dampdrevne lossepumper, anlæg, der i motortankere kun kan anvendes i havn. De større dieselanlæg kræver et betydeligt større og mere regelmæssigt vedligeholdelsesarbejde end dampmaskinerne, hvad der ikke er uvæsentlig under de nu rådende arbejdsforhold med begrænset arbejdstid om bord m.m. Spørgsmålet om cylinderslidtage har særlig efter krigen med den øgede fart på det mellemste Østen meldt sig med fornyet kraft, da man ikke sjældent hører om vanskeligheder på grund af brændselsolien fra disse egne. Det mellemste Østens olie-kvaliteter spiller også ind på anden måde med særdeles farlige virkninger for tankfarten. Det drejer sig om korrosions-skaderne forårsaget af råolien fra disse egne. Skaderne, der er forvoldt af råolielasten, spiller en langt større rolle nu end før krigen, fordi der er blevet bygget så mange raffinaderier i forbrugerlandene, mens de tidligere lå samlet om olie-kilderne. Der bliver derfor nu transporteret langt større mængder af råolie end tidligere, og særlig transporterne fra det mellemste Østen har vist sig meget farlige for tankskibene. Det har således f. eks. vist sig, at varmespiralerne i lasttankene er blevet gennemtærede på mindre end to år i flere af disse skibe. Fornyelsen af varmespiralerne i en 18.000 tons båd vil i dag koste omkring kr. 200.000, og lægger man hertil udgifter og fragttab i reparations-tiden, vil alene fornyelsen af varmespiralerne i en sådan båd efter blot to års fart andrage ca. kr. 650.000. Hertil kommer så tæringsskaderne i selve tankene.

Skipsteknisk Forskningsinstitut drives gennem bidrag fra Rederforbundet, Det Norske Veritas og de større værfter, idet dog specielle opgaver finansieres selvstændigt. Undersøgelsen af korrosionsskaderne i tankskibe bekostes således af en kreds af skibsredere, der repræsenterer halvanden million tanktonnage.

OPLÆGNINGERNE

I henhold til en opgørelse udsendt af det britiske Chamber of Shipping var der pr. 1. juli 1952 i britiske og irske havne oplagt ialt 147 skibe med en samlet tonnage på 590.736 br. tons eller 48.439 br.t. mere end pr. 1. april 1952. I dette tal er der også medregnet skibe, der er til reparation o. lign., og ser man bort fra dem, er tallet på skibe oplagt på grund af manglende beskæftigelse o. lign. kun 23 med en samlet tonnage på 41.074 br. tons, hvad der er 4 skibe færre, men 3429 br.t. mere end den 1. april 1952. Det synes således ikke, som om faldet i fragtraterne i nogen væsentlig grad har forøget oplægningerne i U.K., således som det bl. a. har gjort det i Skandinavien. I Norge var der således ved udgangen af juli 22 skibe på op til 2500 t.d.w. stk. lagt op, og i Sverige 56 skibe med en samlet tonnage på 102.922 t.d.w.

Af de i britiske havne pr. 1. juli oplagte skibe var de 126 med en samlet tonnage på 500.930 br.t. britiske, men af disse var de 106 med en samlet tonnage på 464.300 br.t. oplagt for reparation eller

lign., medens der lå oplagt 21 udenlandske skibe med ialt 89.806 br.t., hvoraf dog de 18 med ialt 85.362 br.t. var oplagt til reparation o. lign.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Nordisk Skibsrederforening, der afholder generalforsamling i Göteborg d. 26. august, har nu udsendt beretning for året 1951. Det fremgår heraf, at den indmeldte tonnage i 1951 forøgedes med 465.545 br.t., hvorefter den ved årets udgang udgjorde 6.080.641 br. reg. t. fordelt på 1330 skibe. Heraf var 4.733.930 br.t. norsk og 1.262.781 br.t. svensk. Ved krigens slutning var den indmeldte tonnage ca. 2,3 mill. br.t. Pr. 1. juli var tonnagen blevet forøget med yderligere 182.986 br.t. fordelt på 20 skibe, således at den samlede tonnage da udgjorde 6.263.627 br.t. fordelt på 1350 skibe. Foreningen havde i 1950 ca. 2500 sager til behandling. Der blev i 1951 inkasseret 12.667.734,95 kr., medens de beløb, som ved foreningens indgriben blev reddet for medlemmerne, udgjorde 2.084.331,55 kr. Beretningen omtaler endvidere de meget store beløb, der ofte må udbetales til juridisk assistance under sagerne. I en sag, hvor det lykkedes at inkassere ca. \$80.000 til et rederi, beløb omkostningerne sig til ikke mindre end kr. 250.000, og i en anden sag, som foreningen tabte, til kr. 150.000. Der har været en lang række sager om fragt-, liggedags- og despatchspørgsmål, ligesom der har været mange disputer om tidsbefragtning. Foreningen har endvidere haft en lang række sager vedrørende Northraship-opgøret, der imidlertid udvikler sig meget langsomt. De sager, som foreningen har fået overdraget som følge af Korea-krigen, er endnu ikke afgjort, men man venter dom i de første af dem i løbet af efteråret. Fluktuationerne på fragtmarkedet har selvsagt forårsaget mange disputer vedrørende tidsbefragtede skibe, og i beretningen advares rederne om at være på post overfor befragtere, der ikke er i stand til at betale leverandørerne af kul og bunkerolie, og henviser i denne forbindelse til to sager, foreningen har tabt ved appelretten i Brüssel, hvor rederierne blev dømt til at betale bunkerregningerne, skønt leverandørerne var blevet gjort bekendt med, at skibene var tidsbefragtet, og at det var befragterne, der var pligtige til at betale for brændslet.

Skibsreder *Kaare Schønning* er formand for foreningen og skibsreder *Halfdan Ditlev-Simonsen* næstformand.

DEN BELGISKE HANDELSFLÅDE

Den belgiske handelsflåde bestod ved udgangen af juli 52 af ialt 88 skibe på tilsammen 428.988 br.t., hvad der betyder en mindre nedgang sammenlignet med april i år, hvor tallene var 89 skibe med ialt 431.095 br.t. 40 af de 88 skibe med ialt 199.003 br.t. var dampskibe, medens 48 med ialt 229.985 br.t. var motorskibe.

JAPANSK SKIBSFART

Over for »Norges Handels og Sjøfartstidende« oplyser en engelsk shippingmand, at Japan nu sætter sine gamle linier i gang og gør et fremstød for en ny liniefart. Den virksomhed, som amerikanske skibe har drevet under okkupationen af Japan, vil man nu selv overtage, og i den forbindelse ønsker man fra japansk side at befragte, leje eller købe 50 libertybåde, således at man kan deltage i fragtingen af varer til Korea og udnytte de ruter, som amerikanske skibe har oparbejdet, medens japanerne var ude af spillet. De 50 libertybåde skal, sammen med de passagerskibe, japanerne skaffer sig, indgå i et nyt selskab, som de japanske linierederier danner under navnet »American Ships Operation Co., Ltd. (ASOC).

UGENS FRAGTBERETNING

Aktiviteten på fragtmarkederne er stadig begrænset, og der spores intel tegn til en snarlig vending til det bedre. I kulfarten fra Northern Range til Europa er der kun gjort ganske enkelte befragtninger i den forløbne uge. Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til 26/- for september, og en 9000 tons amerikansk båd fik \$6.25 til Vestitalien. Korn fra Northern Range til Sverige sluttedes til 30 sv. kr., og hvede fra Baltimore til Haifa/Tel Aviv eller Jaffa sluttedes til \$6. Fra Northern Range kan endvidere nævnes: Kul Hampton Roads til Buenos Aires til 50/-, kul til Rio til \$5, og to både sluttedes for kul Hampton Roads/Karachi, den første til 63/6d. og senere til 62/6d. Proprsaterne fra Canada til UK. var nogenlunde stabile med 185/- pr. favn betalt for både mellem 900 og 1200 favne. Fra St. Lawrence sluttedes korn til Antwerpen eller Rotterdam \$4 basis tungt korn, og for byg betaltes 35/-. Mel i sække St. Lawrence/Alexandria sluttedes til \$6.50 med fri losning, og for lignende last betaltes på sterlingbasis 55/-, med losning for skibets regning. Flere både sluttedes for byg fra St. Lawrence til Japan til rater omkring \$9.75/\$10.

Fra Cuba til UK. sluttedes sukker til 50/-, og en enkelt båd sluttedes Cuba-Antwerpen til \$8. Props fra Bahama til UK. betalte 190/- for 1900 favne båd. Sulphur fra Golfen til UK. sluttedes med amerikansk tonnage til \$9.75, 9000 ts. ris fra Golfen til Ceylon sluttedes til 85/-, og hvede Golfen/Brasilien betaltes med \$7 for løst last og \$8 for sækkelast.

River Plate markedet var en overgang lidt livligere. 8500 tonner sluttedes n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range til 51/- basis 65 cbft., og en dansk 7200 tonner rapporteres senere sluttet for lignende forretning til 55/-.

Efterspørgselen fra vestkysten af Sydamerika er stadig minimal. Kul fra Chimbote til Buenos Aires sluttedes til \$6.75, fio. Fra Nordpacific gjordes der ikke så få forretninger. Korn til UK. sluttede flere både til 70/-, til Antwerpen eller Rotterdam betaltes \$9.75 for hvede; lumber og stykgods fra British Columbia til UK. betalte 75/- på sædvanlige fio.-betingelser, adskillige både sluttedes for intercoastal lumber til rater mellem \$67.000 og \$70.000 for liberty størrelse, hvede til Japan betaltes med \$5.75,

og til Callao sluttedes hvede for september afskibning til \$6.50 og for oktober lastning til \$7.

Østens markeder var helt blottet for forretning. Fra Indien kan nævnes kul Calcutta/Hongkong til 51/3d., malm fra Vizagapatam til Golfen eller Northern Range sluttedes til \$7.75 og samme rate betaltes for malm fra Bombay til Northern Range.

Kornafskiberne fra Australien var ikke meget aktive, idet kun en enkelt båd sluttedes Vestaustralien/Eire til 80/- for løst korn ex-silo. Fra Queensland sluttedes sukker i sække til UK. til 86/3d. for sept./okt. lastning og 85/- for novbr./decbr. afskibning. For 8500 ts. zinc concentrates fra Port Pirie til Bristol Kanalen betaltes 83/-.

Fra Sydafrika sluttedes en enkelt båd med kul Durban/Karachi til 37/6d., og 9500 tonner sluttedes for malm Durban/Northern Range til \$6.25. Sukker fra Mauritius til St. John NB. betaltes med 67/6d.

Middelhavsmarkedet er stadig dårligt. 8000 ts. pyrites til Morphou Bay til Rotterdam fik tonnage til 23/-, 2500 ts. fosfat fra Sfax til Glasgow betaltes med 27/6d., raten for jernmalm fra Bona til Rotterdam ligger stadig omkring 19/6d., og 6000 ts. pyrites Huelva/Antwerpen eller Ghent sluttedes til 25/-.

På vore hjemlige markeder er forholdene uden større ændringer. Raterne for kul fra ECCP. til god dansk havn ligger stadig omkring 12/6d. å 13/- for større både og 14/- for de mindre skibe.

Fra Østersøen sluttedes props fra Nordfinland til ECUK. til 145/- og fra Sydfinland til 130/-. Props fra Halmstad til ECUK. sluttedes til 100/-. Props fra Mäntyluo to til Zongouldak betaltes med 225/- pr. favn. For britisk regning sluttedes adskillige større både for props fra Archangel til ECUK. til 165/-, og for 1000 stds. DBB. fra Archangel til Belgien betaltes 175/- med fri losning basis to lossehavne.

På tankmarkedet har udviklingen i den forløbne uge været i redernes favør, og især i amerikansk kystfart har dette givet sig udslag i højere rater, idet adskillige både for dirty trade er sluttet til rater helt op til USMC. plus 30 pct. Af anden forretning kan nævnes, at clean 9500 tonner sluttedes fra Carribean til Danmark til MOT. plus 120 pct. og 17.000 tonner, dirty, sluttedes Persian Gulf/Göteborg til MOT. plus 40 pct.

Japaniske skibe formår allerede nu at fragte halvparten af landets import mod en fjerdedel i 1950. Japanerne vil forøge flåden fra 2 til 3,1 mill. tons så hurtigt, som man kan bygge skibe, og den nuværende tankflåde på 200.000 tons skal fordobles.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fra svenske værfter

Sosætning. Den 7. august søsattes ved Eriksberg et 18.400 t.d.w. tankmotorskib, *Favor*, under bygning til Sam. Ugelstads Rederi A/S, Oslo. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, enkeltvirkende, 6-cyl. Doxford dieselmotor, 6250 ehk. Farten skal være 14,5 knob.

Den kgl. grønlandske Handel

Som følge af omorganisering af Grønlands administration er følgende skibe nu henlagt under Den kgl. grønlandske Handel: 3m. skonnert med hjælpemotor *Godthaab*, OZOA, 2m. kutter med hjælpemotor *Hvalen*, OXXX, skonnert med hjælpemotor *Bjørnen*, OXXT, skonnert med hjælpemotor *Hvidfisken*, OXXX, 3m. skonnert med hjælpemotor *Sværdfisken*, OXYP, galease med hjælpemotor *Narhvalen*, OXYK, galease med hjælpemotor *Hvalrossen*, OXXY, m.s. *Disko*, OXLA, skonnert med hjælpemotor *Klapmyesen*, OXYG, skonnert med hjælpemotor *Søkongen*, OXYR, skonnert med hjælpemotor *Fylla*, OUTG, galease med hjælpemotor *Nordlyset*, OXPH, jagt med hjælpemotor *Erik Røde*, OYOK, m.s. *Kasketot*, OYHZ, jagt med hjælpemotor *Blaaside*, OUNA, m.s. *Umanak*, OUOW, m.s. *Tike*

rak, OWAJ, jagt med hjælpemotor *Miki*, OWWF, m.s. *Sortside*, OWXB, galease med hjælpemotor *Siorak*, OWZL, galease med hjælpemotor *Remmesæl*, OYJN, s.s. *Sonja Kaligtok*, OXYJ, og skonnert med hjælpemotor *Sælen*, OXYO, alle af København.

Odden havn

Til udvidelse af Odden havn søger trafikministeriet en bevilling på 01.500 kr., svarende til halvdelen af de samlede udgifter.

D.F.D.S.-ruter

D.F.D.S. udtager tirsdag den 26. august damperen *Ydun* af ruten København—Randers, der derefter vil blive besejlet af motorskibet *Odense*. Dette skib har ikke kahysplads, men kan medtage et begrænset antal passagerer på 3. klasse. Fra den 19. august ændres fariplanen således, at der bliver afgang fra København tirsdag, torsdag og søndag kl. 17 og fra Randers mandag, onsdag og fredag.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører og ekspeditor for Det Østbornholmske Dampskibsselskab, kaptajn *Hans Chr. Vesth*, fylder den 23. august 75 år. Kaptajnen er bosiddende i Nekse.

*

Den 20. august fylder kaptajn *B. Baggesen* 75 år. Kaptajnen, der tidligere har været fører ved De Danske Statsbaner, er bosiddende på Frederiksberg.

70 år

Tidligere fører og fyrførvalter i fyrvæsenel, kaptajn *Niels Larsen*, kunne den 18. august fejre sin 70 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i København.

Tidligere fører i Dampskibsselskabet »Norden«, kaptajn *Chr. Rasmussen*, kan den 29. august fejre sin 70 års fødselsdag i sit hjem i Lohals.

60 år

Kaptajn *S. Knudsen*, som er fører ved Storebæltsoverfarten og er bosiddende i Korsør, fylder den 22. august 60 år.

VALUTAKURSER pr. 19. august 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.20½.

Positionliste pr. 19. august 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. London 24.8. — *Hans Mærsk* forv. ank. London 27.8. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Sydney, Cape Breton Islands, 27.8. — *Betty Mærsk* dok Frederikshavn. — *Lica Mærsk* forv. afg. London 19.8. — *Marit Mærsk* forv. ank. Haifa 18.8. — *Robert Mærsk* forv. afg. Antwerpen 18.8. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. New York 22.8. — *Ellen Mærsk* forv. ank. Madras 19.8. — *Else Mærsk* forv. afg. Kuwait 23.8. til Bahrein. — *Kirsten Mærsk* afg. Bangkok 17.8. til Kolsichang. — *Aonete Mærsk* afg. Hongkong 13.8. til Japan. — *Mathilde Mærsk* afg. Djakarta 15.8. — *Emilie Mærsk* afg. Hongkong 18.8. til Japan. — *Herta Mærsk* ank. Nagoya 17.8. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 24.8. — *Vibeke Mærsk* afg. Manila 17.8. — *Arnold Mærsk* ank. Singapore 10.8. — *Cornelius Mærsk* afg. Genoa 13.8. til New York. — *Oluf Mærsk* pass. Panama 13.8. til Los Angeles. — *Leise Mærsk* afg. Boston 15.8. til Philadelphia. — *Sally Mærsk* ank. Yokohama 17.8. — *Gertrude Mærsk* forv. ank. Tuticorin 17.8. — *Lexa Mærsk* pass. Panama 7.8. til San Francisco. — *Hulda Mærsk* ank. Manila 14.8. — *Laura Mærsk* forv. afg. Newport News 17.8. — *Grete Mærsk* pass. Panama 13.8. til New York. — *Trein Mærsk* afg. Bangkok 17.8. til Philippines. — *Anna Mærsk* ank. Manila 16.8. — *Peter Mærsk* afg. Hongkong 17.8. til Saigon. — *Olga Mærsk* afg. San Francisco 15.8. til Los Angeles. — *Nicoline Mærsk* afg. Kawasaki 17.8. til Kobe. — *Jeppesen Mærsk* afg. Yokohama 10.8. til San Francisco. — *Kate Mærsk* ank. Curacao 16.8. — *Bente Mærsk* afg. Umm Said 7.8. til Teneriffe. — *Aase Mærsk* afg. Palermo 14.8. til Mena al Ahmadi. — *Rosa Mærsk* afg. Rotterdam 11.8. til persiske Gulf. — *Nelly Mærsk* ank. Palermo 16.8. — *Emma Mærsk* forv. ank. Rotterdam 19.8. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 4.8. til Lourenco Marques & Beira. — *Brigit Mærsk* forv. ank. Curacao 18.8. — *Inge Mærsk* afg. Suez 14.8. til River Mersey. — *Caroline Mærsk* afg. Ras Tanura 16.8. til Bec d'Ambés. — *Katrine Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 13.8. — *Henning Mærsk* forv. afg. Swansea 18.8. til Tripoli. — *Marie Mærsk* afg. Singapore 7.8. til Melbourne. — *Eleonora Mærsk* ank. Palermo 11.8. — *Valkyrien Mærsk* afg. Capelown 14.8. til Mena al Ahmadi. — *Mette Mærsk* afg. Singapore 15.8. til Pladjo. — *Jane Mærsk* pass. Suez 18.8. — *Elisabeth Mærsk* afg. Swansea 9.8. til persiske Gulf. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 10.8. til Antwerpen. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 14.8. til Rotterdam. — *Gerd Mærsk* forv. ank. Thameshaven 22.8.

Basse & Co.

London ank. Santos 11.7. — *Krusaa* forv. ank. Durazzo 22.8. — *Oslo* afg. Santa Cruz del Sur 15.8. til Antwerpen. — *Paris* ank. Antwerpen 15.8. — *Egaa* afg. Bourgas 13.8. til Danmark. — *Else Basse* ank. Færingehavn 9.7. — *Susaa* ank. Sukkerloppen 13.8.

Dania

Cyrl afg. Svalbard 18.8. til Stora Vika. — *Danfjord*

ank. Montevideo 9.8. — *Danholm* ank. Montevideo 17.8. — *Tovell* pass. Cape Race 17.8. p.v.t. Caraquet.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 18.8. — *Brattingsborg* ank. Bremen 16.8. — *Christiansborg* afg. Ras Tanura 18.8. til Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* pass. Hollenau 17.8. til Sharpness. — *Flynderborg* forv. ank. Havana 18.8. — *Frederiksborg* ank. Archangelsk 15.8., derfra til Preston. — *Lilleborg* ank. Lissabon 17.8., derfra til Leixoes. — *Nordborg* afg. Santander 18.8. til Port Talbot. — *Skodsborg* pass. Finisterre 17.8. til Bremen. — *Spigerborg* afg. Sheetharbour 15.8. til Philadelphia. — *Taarborg* ank. Antwerpen 18.8. — *Uranienborg* afg. Bordeaux 12.8. — *Ørneborg* ank. Leixoes 4.8., derfra til Port Talbot.

Dansk Esso

Christian Holm i Caripito, derfra Nyborg og Esbjerg. — *Esso København* forv. afg. Kiel 2.9. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 4.9., derefter Kbhvn.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Las Palmas 15.8. til Matadi. — *Bornholm* afg. Matadi 20.8. til Boma. — *Bretagne* Helsingør. — *Gronland* pass. Gibraltar 18.8. p.v.t. Fawley. — *Halland* ank. Sauda 18.8. — *Irland* afg. Baton Rouge 10.8. til UK. — *Normandiet* ank. Boma 11.8. — *Shetland* ank. Suez 15.8. — *Skotland* afg. Dingle 14.8. til Good Hope. — *Slesvig* ank. Moulmein 15.8.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Fredericia 24.8. — *Concordia* forv. ank. Aalborg 25.8. — *Dania* Helsingør, dok. — *Hafnia* forv. udl. Trelleborg 22.8. — *Scandia* forv. ank. Malmö 24.8.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Hull 16.8. — *Th. Adler Svanholm* ank. Rouen 19.8. — *Wm. Th. Malling* ank. Calais 13.8.

D.F.D.S.

Argentina afg. New York 15.8. til Aarhus/Kbhvn./Nordenham. — *Arizona* afg. Buenos Aires ca. 20.8. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Arkansas* ank. Kbhvn. 19.8., afg. forv. 19.8. til Aarhus. — *Bastholm* afg. Frederikshavn 22.8. til Aalborg, Kbhvn., Hamburg, Lissabon, Levanten. — *Bergenhus* ank. Odense 17.8., derfra 22.8. til London. — *Birkholm* afg. Antwerpen 13.8. til Malta, Piræus o. v. — *Bolivia* afg. New York ca. 27.8. til Aarhus/Kbhvn./Antwerpen. — *Bygholm* ank. Alexandria 18.8., derfra 19.-20.8. til Beirut, Cypern, Lattakia, Iskenderun. — *California* afg. Kbhvn. ca. 21.8. til Aarhus. — *Colombia* ank. Buenos Aires ca. 22.8. — *Diana* afg. Hull ca. 22.8. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 18.8. til Vaag/Reykjavik. — *Egholm* afg. Lattakia 17.8. til Izmir, Istanbul, Piræus. — *Florida* afg. Izmir ca. 19.-20.8. til Istanbul, Straton, Spanien. — *Hebe* ank. Newcastle 19.8., derfra ca. 21.8. til Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. London 18.8. til Manchester. — *Hjortholm* afg. Kbhvn. 18.8. til Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *Hroar* afg. Hull ca. 22.8. til Kbhvn. — *Katholm* ank. Swansea 17.8., afg. ca. 20.8. til Liverpool, Kbhvn., Odense, Horsens. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. 18.8. til Dunkirk, Havre, Bordeaux. — *Korsholm* afg. Kbhvn. ca. 25.8. til Antwerpen. — *Lemnos* afg. Genoa 18.8. til Marseille, Philippeville, Mostaganem o. v. — *Louisiana* afg. Rio de Janeiro 18.8. til Bahia/Las Palmas/Madeira/Casablanca. — *Maine* afg. Malta 16.8. til Rotterdam, Antwerpen, Horsens, Kbhvn. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 17.8., derfra 20.8. til Nakskov, Aalborg, London. — *Marocco* ank. London 18.8., derfra forv. 19.8. til Aarhus, London. — *Melos* afg. Antwerpen 18.8. til Casablanca, Middelhavet. — *Nevada* afg. Rotterdam 10.8. til USA. — *Oregon* afg. Victoria 17.8. til Hampton Roads eller Baltimore. — *Rhodos* afg. Frederikshavn 20.8. til Kbhvn., Antwerpen, Middelhavet. — *Rota* ank. Kbhvn. 17.8., herfra 21.8. til Aarhus, Newcastle. — *Saga* afg. Kbhvn. ca. 22.8. til Antwerpen, derfra ca. 28.8. til Esbjerg, Kbhvn. — *Samos* afg. Tunis 18.8. til Palermo, Canneto, Messina, Catania o. v. — *Texas* afg. Algier 14.8. til Bergen, Høyanger, Danmark. — *Tomsk* afg. Kbhvn. ca. 21.8. til Odense, Aarhus. — *Tula* afg. Antwerpen ca. 20.8. til Aalborg, Randers, Kbhvn. — *Tunis* afg. London 21.8. til Kbhvn. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 14.8. til New York/Gulfen. — *Venezuela* ank. Hampton Roads forv. 20.8., derefter Buenos Aires.

KONCENTRERET PROVIANT

HAVFRISKE, ferske fiskefiletter

En gros: Lars Larsen, Willemoesgade 13, København Ø, Telf. Øbro 1230

Forlang disse nyheder gennem Deres proviantleverandør

Til skibe med proviant-fryserum er RINGKØBING FISKEFILETTER af rødspætter, torsk, sild, makrel nemmeste mad for kokken. 100% er spiseligt, sundt og nærende for besætningen. Billigst i indkøb. Forlang tilbud!

Den kgl. grønlandske handel

Umanak pass. Fair Isle 19.8. p.v.t. Ivigtut. — *Disko* pos. 18.8. 60.46 n. 11.05 v. p.v.t. Julianehåb. — *Kaskelot* pos. 18.8. 59.46 n. 04.15 v. p.v.t. Kbhvn. — *Sværdfisken* pos. 17.8. 62.35 n. 18.19 v. p.v.t. Angmagssalik. — *Tikerak* rep. Kbhvn. — *Julius Thomsen* ank. Thule 15.8. — *Martin S.* ank. Frederikshåb 16.8. — *Bjørn Clausen* ank. Grønødal 18.8. — *Sigrid S.* anl. forv. Upernavik 18.8. p.v.t. Thule. — *Polarstar* afg. Kbhvn. 18.8. til Angmagssalik, Scoresby-sund. — *Polaris* forv. afg. Danmarkshavn 19.8. til Daneborg. — *Annette S.* pos. 18.8. 58.25 n. 45.00 v. p.v.t. Kbhvn. — *Jopeter* ank. Kbhvn. 16.8. — *Elin S.* ank. Sukkertoppen 16.8. — *Hanne S.* Julianehåb. — *Polarsirkel* afg. Kap Tobin 18.8. til Aputiteq.

Helmdal

Axel Carl afg. Havana 19.8. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 14.8. — *Poul Carl* ank. Wallaroo 17.8.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Odense 20.8. til Helsingør. — *Jens Toft* ank. Archangelsk 14.8., derefter Zaandam. — *Karen Toft* afg. Oporto 19.8. til Setubal.

Kongssund

Kongshavn afg. Madras 16.8. til Calcutta.

J. Lauritzen

African Reefer ventes til Merca 20.8. — *Argentinean Reefer* pass. Ækvator 14.8. — *Bella Dan* ventes til Charleston 22.8., nordg. — *Egyptian Reefer* ventes til Buenos Aires 20.8. — *Gerda Dan* ventes til Baltimore 21.8. — *Greta Dan* ventes til Callao 24.8., nordg. — *Indian Reefer* ank. Rotterdam 16.8. — *Jelva Dan* ventes afg. Lissabon 19.-20.8. til Luleå. — *Jutta Dan* ank. Archangelsk 15.8., derefter Holland. — *Kamma Dan* ventes til New Orleans 24.8., nordg. — *Katja Dan* forv. afg. Mariager 19.8. til Göteborg. *Kista Dan* ventes afg. Mestersvig 20.8. til Ikateq. — *Laila Dan* forv. ank. Narsarsuak 18.8. — *Laura Dan* rep. i Aalborg. — *Leena Dan* ventes afg. New York 20.8. til Chile. — *Lilian Dan* ank. Themsen 17.8., derefter Kbhvn. — *Linda Dan* ventes afg. Toppila 20.8. til Næstved. — *Lotta Dan* afg. Trinidad 15.8. til Port Arthur. — *Maria Dan* rep. i Aalborg. — *Marna Dan* ventes til Callao 20.8., sydg. — *Nerma Dan* ank. Aden 27.7. — *Ninna Dan* forv. afg. Ellesmere 19.8. til Bordeaux. — *Paula Dan* ventes til Valparaiso 20.8., sydg. — *Randa Dan* afg. Raumo 18.8. til Tolkis. — *Selma Dan* ventes afg. Botwood 20.8. til Rochester. — *Silja Dan* ank. Buenos Aires 18.8., derefter Walvis Bay. — *Stina Dan* pass. Ækvator 17.8. p.v.t. Mar del Plata. — *Tessa Dan* ventes til Mobile 24.8., nordg. — *Ulla Dan* ventes til Dakar 20.8., derefter Vestitalien. — *Vilma Dan* ventes til Callao 21.8., sydg.

Motortramp

Stensby forv. ank. Aden 20.8., Karachi 28.8., derefter Bombay. — *Tureby* afg. Djakarta 16.8. til Christmas Island, Fremantle. — *Vedby* forv. ank. Avonmouth 4.9.

Myren

Asbjørn ank. Port Louis 17.8., derefter Zanzibar. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* ank. Buenos Aires 20.8. — *Clara* rep. i Kbhvn.

Norden

Norden afg. Lourenco Marques 19.8. til Christmas Island. — *Nordfarer* forv. ank. Penang 21.8. — *Nordhuul* forv. ank. Alexandria 21.8. — *Nordkap* Kbhvn. — *Nordkyn* afg. Port Alberni 9.8. til London via Panama. — *Nordpol* forv. afg. Antwerpen 20.8. til Le Havre. — *Nordvest* ank. Chittagong 4.8.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* Kbhvn.

Progress

Valborg Nielsen ank. Philadelphia 18.8. — *Elisabeth Nielsen* ank. New York 16.8. — *Else Nielsen* ank. Godthaab 14.8. — *Lily Nielsen* afg. ant. 19.8. fra Philadelphia. — *Henry Tegner* ank. Rouen 19.8. — *Ellen Nielsen* ank. Julianehåb 14.8. — *Hugo Nielsen* afg. Philadelphia 13.8. — *Margrete* ant. ank. Næstved 20.8. — *Karen* afg. Sundsvall ant. 19.8. — *Marz* ant. afg. Tyne 19.8. — *Sophie* ank. Antwerpen 19.8. — *Thyra* ant. afg. Ghent 19.8. — *Fylla* ant. afg. Swansea 18.8.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige
ForsikringsarterFORSIKRINGS AKTIESELSKABET
N O R D L Y S E T

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.

TELF. •BYEN 2680

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng forv. ank. Rieme 21.8. — *Lena Schmith* Svendborg.

Torm

Birgitte Torm ank. Buenos Aires 15.8. — *Estrid Torm* ank. Nakskov 29.7. — *Herdis Torm* afg. Callao 9.8. — *Olga Torm* afg. Ras Tanura 16.8. — *Gerd Torm* ank. Alexandria 15.8. — *Tekla Torm* afg. New York 5.8. — *Agnete Torm* afg. Casablanca 16.8. — *Kirsten Torm* afg. Norfolk 13.8. — *Gertrud Torm* afg. Boston 16.8. — *Ragnhild Torm* ank. Kbhvn. 8.8. — *Helvig Torm* afg. Victoria 11.8. — *Thyra Torm* afg. Rotterdam 18.8. — *Gyda Torm* afg. Åbo 16.8. — *Anne Torm* ank. Helsingør 13.8. — *Hilde Torm* ank. Svendborg 5.8. — *Gudrun Torm* ank. Rouen 15.8. — *Alice Torm* afg. Yxpila 16.8. — *Gunhild Torm* afg. Immingham 19.8.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Burulu 19.8. — *Otto Petersen* ank. Istanbul 19.8. — *P. N. Damm* ventes ank. Manchester 25.8.

Ø.K.

Annam pass. Ushant 16.8. til Genoa, Neapel. — *Asia* ank. Vasa 14.8., derefter Kbhvn., Hamburg. — *Bintang* afg. Moji 13.8. til Hongkong, Singapore. — *Falstria* ank. Kbhvn. 15.8., derefter New York. — *Fionia* afg. Penang 18.8. til Port Swettenham, Singapore. — *India* ank. Genoa 15.8., derefter Neapel, Port Said/Suez. — *Java* ank. Hamburg 18.8., derefter Gdynia, Helsingfors. — *Kambodia* afg. Yokohama 17.8. til Manila, Singapore. — *Kina* ank. Castanas 18.8., derefter andre philippinske havne. *Korea* pass. Minikoi 18.8. til Aden, Suez. — *Lalandia* ank. Kbhvn. 14.8., derefter Göteborg, Middlesbrough. — *Magdala* afg. Port Said 16.8. til Genoa, Rotterdam. — *Malacca* afg. Dunedin 19.8. til Bluff, Sydney. — *Malaya* ank. Kbhvn. 17.8., derefter Hamburg, Antwerpen. — *Manchuria* ank. Kotka 14.8., derefter Kbhvn., St. Thomas. — *Meonia* pass. Gibraltar 17.8. til Genoa, Port Said. — *Mombasa* afg. Aden 17.8. til Port Said, Beyrouth. — *Mongolia* ank. Coos Bay 18.8., derefter San Francisco, Los Angeles. — *Morelia* afg. Rangoon 17.8. til Calcutta, Chalna. — *Nikobar* afg. Tabaca 31.7. til San Francisco, Los Angeles. — *Panama* ank. Hamburg 18.8., derefter Rotterdam, Marseille. — *Patagonia* afg. Aden 18.8. til Penang, Port Swettenham. — *Selandia* afg. Kohsichang 17.8. til Singapore, Port Swettenham. — *Serampore* afg. Los Angeles 12.8. til Yokohama, Nagoya. — *Siam* pass. Gibraltar 18.8. til Port Said, Suez. — *Tranquebar* ank. Tacoma 17.8., derefter Vancouver, Yokohama/Kobe.

VINKE & CO.Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
VinkcoTelephone:
ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Mariusone

Telefon Central 12057

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN $\frac{1}{8}$



HAMMERENSGADE 8
KØBENHAVN K. - C. 7809

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

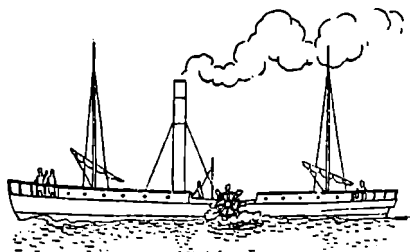
Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861



„VIKING“

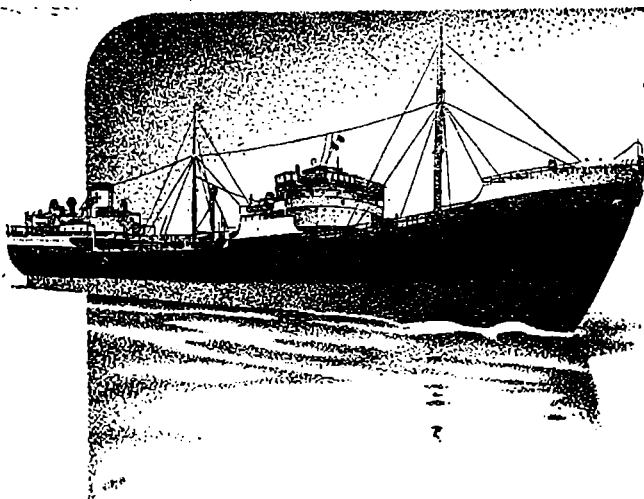
Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang ill. katalog



OLIEN fremmer
UDVIKLINGEN

Fra hjuldamper til motorskib



Da dampmaskinen fik anvendelse i skibe og gradvis blev forbedret, blev de stolte sejlere fortrængt fra verdenshavene, og da man i Danmark søsatte det første dieselskib, begyndte også de kulfyrede skibes timeglas at rinde ud. Det er olien — olie til smøring

og olie til fremdrift — der har gjort hele denne udvikling mulig. Ikke alene på søen, men overalt, er olien nødvendig, hvis samfundets tekniske apparat skal være tidssvarende og konkurrencedygtigt. Uden olie intet fremskridt!

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

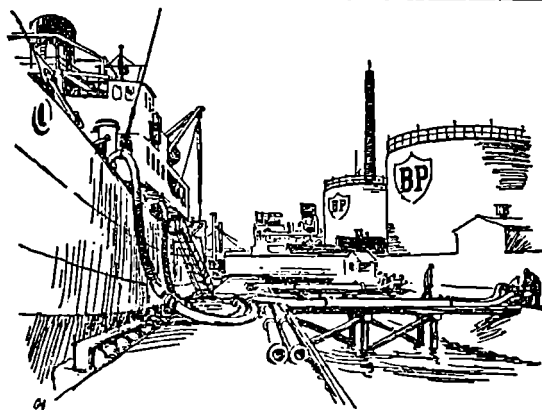
DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 770-15 779
TELEGR. „JANBY“



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**



Medlemsliste

- | | |
|--|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Norden«. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Orient«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Pacific«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Draco«. | D/S »Progress«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Jens Toft. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdals«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Holland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 34

FREDAG DEN 29. AUGUST 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DE STORE TANKSKIBES TID

Opgivelserne fra værfterne kloden over tyder på, at man er ved at gå ind i de store tankskibes tidsalder. The Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. har således bestilt 5 tankskibe på mellem 18.000 og 31.000 t.d.w. stk. ved følgende britiske værfter: 1 tankskib på 31.000 t.d.w. ved Swan, Hunter and Wig-ham Richardson, Ltd., Wallsend, 1 tankskib på 31.000 t.d.w. og 1 på 18.000 t.d.w. ved R. and W. Hawthorn, Leslie and Co., Ltd., Hebburn, 1 tankskib på 31.000 t.d.w. ved Cammell Laird and Co., Ltd., Birkenhead og 1 tankskib på 31.000 t.d.w. ved Harland and Wolff, Ltd., Belfast. Der føres endvi-dere forhandlinger om yderligere ordrer på nybyg-ninger til dette selskab.

The Royal Dutch Shell har bestilt syv tankskibe på mellem 12.000 og 31.000 t.d.w. stk. med en samlet tonnage på ialt 121.000 t.d.w. ved hollandske vær-fter. Det drejer sig om 3 18.000 t., 3 12.000 t. skibe og 1 31.000 t. skib. Skibene skal bygges ved følgen-de fem værfter: Wilton Fijenoord, Schiedam, Rot-terdamsche Maatschappij, Nederlands Dok en Sheepsbouw Maatschappij, Amsterdam, P. Smit Jr. Rotterdam og Van der Giessen, Krimpen aan de Ys-sel. Med disse bestillinger har selskabet ialt bestilt 22 skibe på tilsammen 400.000 t. i Holland.

Alle disse nye tankskibe kan imidlertid kun klas-sificeres som værende af mellemstørrelsen sammen-lignet med de 40—50.000 tons giganter, der enten er under bygning allerede eller er ved at blive pro-jekteret. Howaldtswerke i Hamburg har således 2 40.000 t.d.w. tankskibe under bygning til the Cen-tral American Steamship Company, Panama med aflevering henholdsvis i midten af 1953 og 1954. Skibene har følgende hoveddimensioner: Længde 220 m, bredde 29 m, dybde 15,7 m og dybgang 10,5 m. Hovedmaskineriet, der består af dampturbiner, skal udvikle 17.500 ihk., og farten skal være 16 knob. Værftet har endvidere fornylig fra samme rederi modtaget ordre på et 45.000 t.d.w. tankskib, der skal afleveres i midten af 1955.

For græsk regning er der allerede 5 45.000 t.d.w. tankskibe under bygning, og græske redere under-søger i øjeblikket mulighederne for at få bygget tankskibe op til 50.000 t.d.w.

I øjeblikket er der kloden over 100 tankskibe på hver 24.000—33.000 t.d.w. i fart, og der er kontra-heret yderligere 185 i denne størrelsesorden. Disse nykontraheringer bevirker forøvrigt, at gennemsnits-størrelsen for tankskibe, der i år er 19.155 t.d.w., vil vokse til 20.755 t.d.w. i den nærmeste fremtid.

Større fart er også tidens løsen indenfor tank-skibsbyggeriet. Der er således bestilt en række skibe med farter op til 16—17 knob. Turbinemaskineriet vinder mere og mere indpas særlig i skibe over 18.000 t.d.w. Af 961 nybygninger vil de 275 blive for-synede med turbinemaskineri. De nordiske redere holder sig til dieselmaskineriet, græske og ameri-kanske redere til de store turbinebåde og britiske redere anvender turbiner i skibe over 18.000 t.d.w.

M.S. »KIRSTEN SKOU«

Torsdag den 21. august søsattes ved Helsingør Skibsværft en 6850 ts. dw. cargo-liner til rede-riet Ove Skou, København. Skibet er af samme type

som rederiets sidste nybygning m.s. *Benny Skou* og fik ved søsætningen navnet *Kirsten Skou*.

M.s. *Kirsten Skou* er bygget til Lloyd's højeste klasse med 2 gennemgående dæk og lang bak. Den agterste del af last 3 er indrettet som højtank for transport af vegetabilsk olie. Ventilationsarrange-mentet, der er beregnet for tropesejlads, er meka-nisk overalt, og mellemdækket er særligt kraftigt ventileret med henblik på transport af frugt. Ski-bet er rigget med 2 master og 2 lademaster. De 5 luger betjenes af 10 stk. 5-ts. bomme og 2 stk. svær-godsbomme for 25 ts. løft. Passagerapteringen, der er beliggende på promenadedækket i midtskibshu-set, bliver af høj klasse med rummelige og smukt udstyrede kamre for 10 passagerer, hvoraf 2 stk. 2-mands kamre og 6 stk. 1-mands kamre, alle med separat bad. Endvidere indrettes for passagererne en stor spisesalon og en smukt udstyret rygesalon. På badedækket i midtskibshuset findes aptering for kaptajn samt en redersuite bestående af stor op-holdssalon, soverum og baderum. For dæks- og ma-skinofficerer er ligeledes indrettet beboelse samt messe og rygesalon i midtskibshuset. Mandskabsap-teringen indrettes agter i poop og i dækshus på poopen. Kamrene er udelukkende 1-mands kamre, og foruden messer for matroser og motormænd ind-rettes en hyggelig rygesalon for besætningen. For brandbekæmpelse findes ombord et kulsyresluk-ningsanlæg for last- og maskinrum.

Skibets hoveddimensioner er: Længde overalt 126,85 m, længde mellem p.p. 116,50 m, bredde moulded 17,20 m, sideløjde til shelterdæk 10,675 m, dybgående til sommerfribord ca. 7,24 m, dødvægt til sommerfribord 6850 ts., lastrumskubic grain ca. 470.000 cft.

Hovedmaskinen er en Helsingør-bygget B. & W. dieselmotor, type 962 VTF 115 med 9 cylindre, 2-takts enkeltvirkende, udviklende 6750 ihk., som vil give skibet en fart på last af 15¾ knob. Hjælpema-skineriet består af 3 stk. B. & W. dieselmotorer, hver koblet til en 160 kw jævnstrømsdynamo. Skibet ud-styres med de mest moderne navigationsmidler, ra-dar, ekkolod, gyrokompas, SAL-log etc.

60 ÅR

Den 23. august fyldte direktør W. Pærregaard, Rederiet J. Lauritzen, 60 år og blev naturligvis i den anledning hilst og hædret af nær og fjern og ikke mindst af det store rederi, hvori han har haft sit virke i næsten 32 år. Direktør Pærregaards særlige domæne indenfor rederiet er assuranceafde-lingen, som han har ledet i en lang årrække, sam-tidig med at han har haft proviantafdelingen under sig. Han har endvidere medvirket ved oprettelsen af rederiets to pensionskasser og har fra starten været medlem af disses bestyrelse.

APTERINGS-KONVENTIONEN RATIFICERET

Den internationale konvention om mindstekra-vene for apteringen på fragtskibe, der blev ud-arbejdet på Seattle-konferencen i 1946 og senere re-videret i 1949, er nu blevet ratificeret af ialt 8 lan-de, hvoraf de fire råder over en flåde på over 1 mill. br. tons, og træder dermed i kraft d. 29. ja-

nuar 1953. De otte lande er: Cuba, Danmark, Finland, Frankrig, Irland, Norge, Portugal og Sverige.

Konventionens formål er at forbedre beboelsesforholdene for mandskabet om bord i skibene, og indeholder detaljerede forskrifter om køjestørrelser, antal af baderum og vaskekummer, største antal personer pr. kammer o. s. v.

103 konventioner er nu blevet udarbejdet af ILO (International Labour Organisation), siden organisationen blev dannet i 1919.

BELØNNEDE SKIBSBESÆTNINGER

Motorskibet *Jan* af Aarhus, tilhørende skibsreder Ole Larsen, Ebeltoft, deltog i redningsaktionen ved cementskibet *Portlands* forlis ved Anholt, hvorved det lykkedes skibet at redde en mand af besætningen. Fra *Portlands* rederi, Dansk Cementcentral, har skibsreder Larsen nu modtaget 2000 kr. til deling mellem *Jans* besætning som belønning for deres indsats ved den ulykkelige begivenhed, og beløbet er derefter delt ligeligt mellem *Jans* kaptajn, Vagn Petersen, og skibets 3 mands besætning.

Dansk Cementcentral har endvidere tilstillet kaptajn og besætning på rederiet Anholts motorskib *Vera* en tilsvarende belønning. *M.s. Vera* opholdt sig i længere tid på ulykkesstedet for om muligt at bjerge overlevende fra det synkende skib.

HELSINGØR SKIBSVÆRFT — 10 PCT.

Bestyrelsen for Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri har vedtaget at foreslå generalforsamlingen, der afholdes d. 11. september, at der af det forløbne driftsårs netto-overskud, som efter afskrivninger til et beløb af 1.350.858 kr. henlæggelse til løbende garantier 300.000 kr. og til skatter 1.000.000 kr., udgør 1.565.629 kr., udbetales 10 pct. udbytte til aktionærerne med 840.000 kr., afholdes tantieme til bestyrelsen med 21.000 kr. og henlægges til ekstrareservefond 600.000 kr., hvorefter resten, 104.629 kr. overføres til næste års regnskab.

SMÅSKIBSFARTEN

De store vanskeligheder, som småskibsfarten i øjeblikket må kæmpe imod, og som også er så mærkbare herhjemme, har bevirket, at en svensk skibsreder Søren Pettersson fra Skärhamn for kort tid siden har set sig nødsaget til at sælge et ganske nyt motorskib *Undine* på 430 t.d.w., som han havde fået bygget for få måneder siden ved det tyske værft C. Lüring i Brake. Årsagen til, at det blev nødvendigt at sælge det nye skib, er, udtaler skibsreder Pettersson til svensk presse, at det under de nuværende betingelser er umuligt for en svensk trampreder, der ikke har megen kapital bag sig, at beholde et sådan skib. Skibet er så godt, som man overhovedet kan tænke sig, men de tre rejser, det hidtil har gjort, har alle været med betydelige tab. Sålænge udenlandske småskibe kan trække fragterne til sig på grund af lavere lønninger og omkostninger i det hele taget, er det håbløst for de mindre trampredere at forsøge på at forny deres tonnage. Om ti år, udtalte skibsrederen, når de endnu sejlene træskibe er borte, er det vel også slut med denne slags svensk skibsfart.

Småskibsfartens vanskelige kår skal nu bringes frem på den svenske rigsdag, meddelte skibsreder Pettersson yderligere, og der vil blive rejst krav om, at repræsentanter for svensk skibsfart for fremtiden bliver knyttet til de delegationer, der skal forhandle om handelsaftaler med andre nationer, så der bliver mulighed for at varetage svenske søfartsinteresser under forhandlingerne. Umuligt skulle det vel ikke være i de nye handelsaftaler at få indføjede bestem-

melser om, at en vis procent af varerne skal fragtes på svensk køl, udtalte skibsrederen til slut.

TYSKE ATLANT-LINERE

Det tyske forbundsmedlem Willy Max Rademachen, der har været på et tre ugers besøg i USA, udtalte forleden dag ved sin tilbagekomst til den tyske presse, at Vesttyskland har planer om at bygge tre passagerskibe til Atlant-rutefart, og at de skal være færdige til at sættes ind på ruten ved udgangen af 1954. Skibene bliver på omkring 20.000 ts. og får en kapacitet på 1000 passagerer hver. Den vesttyske regering giver et tilskud på 40 pct. af bygningsomkostningerne, og den private kapital betaler resten.

Endvidere vil Vesttyskland bygge 30 trafikflyvemaskiner til at beflyve den atlantiske rute, udtalte Rademachen.

DEN JAPANSKE HANDELSFLÅDE

Det japanske transportministerium har udarbejdet planer for bygningen af 10 kombinerede last- og passagerskibe på 8000—10.000 tons, der hver skal kunne medtage 150 passagerer. Japan har et stort behov for passagerskibe, idet kun et af førkrigsflådens passagerskibe, *Hikawa Maru*, tilhørende Nippon Yusen Kaisha, overlevede krigen. I finansåret 1952-53 går det officielle nybygningsprogram ind for bygningen af 29 standardfragtskibe på ialt 198.820 br. t. 11 af disse skibe på ialt 98.930 br. tons blev bestilt i juli i år, en måned hvori 15 af sidste årsprogram's skibe blev søsat. Bank of Japan nægtede forøvrigt fornylig lån til 14 mindre redier, der agtede at indkøbe secondhand-tonnage i udlandet, idet banken erklærede, at det nu var ønskeligt, om rederierne fornyede deres flåder gennem nybygninger.

Det påtænkes endvidere at bygge 60 10.000 tons fragtskibe, der skal anvendes til transport af landets behov af jernmalm og kul for derigennem at reducere de store udlæg til fragt, der i øjeblikket andrager omtrent halvdelen af landets samlede udgifter til indførsel af disse varer. Skibene tænkes bygget i løbet af de kommende tre år, og omkostningerne forventes at ville andrage 60 mill. yen. Man regner med, at disse 60 skibe vil kunne fragte ca. halvdelen af landets årlige behov på 5.500.000 tons jernmalm og 3.000.000 tons kul.

Japanske skibe transporterede ifjor 31,4 pct. af landets totale eksport (789 mill. tons) mod 22,7 pct. (346 mill. tons) i 1950. Før krigen tegnede japanske skibe sig for 58 pct. af landets samlede import og 68 pct. af den samlede eksport.

NYT FRA FINLAND

Den finske handelsflåde havde endnu ved årsskiftet 1951-52 ikke opnået sit førkrigniveau, men i løbet af de to næste år vil en række nye skibe blive bygget. Man regner med en forøgelse i tonnage på 100.000 br. tons op til 1954. Pr. 31. december 51 bestod flåden af 531.922 br. tons.

Det hidtil største skib i den finske handelsflåde, det 14.500 t.d.w. tankskib *Wiinkini* blev forøvrigt søsat for kort tid siden ved det hollandske værft Van der Giessen, Krimpen aan de Yssel. Tankskibet bygges til rederiet Suomen Tankkilaiva Oy, Helsingfors, og skal afleveres ved årets slutning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

M.s. »Jens Wal«

Fra A/S H. C. Christensens Staalskibsværft i Marstal er søsat et 240 tons motorskib til skibsreder Wal Hansen, København. Nybygningen, der ved søsætningen fik navnet *Jens Wal*, er det tredje Marshall-skib, der er bygget på værftet i Marstal.

UGENS FRAGTBERETNING

Der har ikke fundet større ændringer sted på de forskellige fragtmarkeder i den forløbne uge. I transatlantisk fart er der sluttet en enkelt båd med kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam til den uændrede rate af 24/-, og flere både sluttedes for kul Hampton Roads/Vestitalien til rater mellem \$7 og \$7.35 afhængig af lossehavn og expedition. Kul fra Hampton Roads til Japan sluttedes til \$8.10, kul Hampton Roads/Karachi betalt med 62/6d., og en 9000 tonner fik 52/- for kul Hampton Roads/Buenos Aires. Som noget nyt kan nævnes, at 4 både sluttedes for korn fra Northern Range til Sydafrika til 62/6d. Der meldes ikke om afslutninger indenfor propsfarten fra Canada til UK., men der er adskillige ordrer i markedet til uændrede rater. Fra St. Lawrence sluttedes adskillige både for korn til forskellige destinationer. For 8000 ts. hvede til Danmark betales 37/6d. for okt. lastning, hvorimod en sept. båd kun fik 36/9d. for lignende last til Sverige. Byg fra St. Lawrence til Antwerpen/Hamburg Range betales med 34/6d. for sept. og 35/6d. for okt. lastning. Hvede fra St. Lawrence til Alexandria sluttedes til 45/- og for mel i sække fra St. Lawrence til Alexandria betales \$7, og på sterling basis sluttedes til 55/-. To både sluttedes med byg St. Lawrence til Japan til henholdsvis \$10 for okt./novbr. og \$10.20 for ren novbr. afskibning.

Fra Vestindien har der kun været ringe forretning. En enkelt båd meldes sluttet for sukker fra Cuba til UK., efter sigende til 52/6d., og for en parcel på 7500 ts. sukker Cuba/Montevideo betales \$11. Fra Golfen rapporteres kun ganske få afslutninger. 9500 ts. ris Golfen/Ceylon sluttedes til den uændrede rate af 85/-, og for 6000 ts. petroleumskoks fra Golfen til Norge betales 50/-, fio.

River Plate markedet tog 65 cbft. tonnage til Antwerpen/Hamburg Range til 52/6d. option UK. til 55/-. For let last fra n.a. San Lorenzo til US. Pacific indikeres omkring \$15 på berth terms. Malm fra Rio til Rotterdam sluttedes med hollandsk liner space til 35/-.

Fra vestkysten af Sydamerika meldes kun om en enkelt afslutning, nemlig 9200 ts. ris fra Ecuador til Ceylon til \$10, fio. med dunnage etc. for befragternes regning. Fra Nordpacific sluttedes lumber og stykgods til UK. til den uændrede rate af 75/-, fio., pyrites fra British Columbia til Ellesmere betales med 61/-, tungt korn fra Vancouver til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$9.50, intercoastal lum-

ber og stykgods sluttede 8100 tonner, 500.000 cbft. bale til \$69.000 fio., og for lumber og stykgods fra British Columbia/Coos Bay Range til Sydafrika betales \$125.000 fio. for 8100 tonner, 519.000 cbft. bale.

Far East markederne er stadig rolige og også fra Indien har aktiviteten kun været ringe i den forløbne uge. Kul fra Calcutta til Østafrika sluttedes til 65/-, og malm fra Marmagoa til Japan betales med \$7.

Fra Australien var efterspørgselen bedre. Adskillige både sluttedes for korn til 75/- fra Vestaustralien til UK. basis bulklaster ex-silo med 5/- for last ex-bags. 9000 ts. hvede fra Vestaustralien til Eire sluttedes til den uændrede rate af 80/- for bulklaster ex-silo.

Det sydafrikanske marked er stadig uden større betydning. Fra Mauritius sluttedes to både for sukker i sække til UK. til 60/-. Salt fra Massowa eller Aden til Japan betales med 41/3d.

Middelhavsmarkedet er praktisk talt uændret. Malm fra La Goulette til Holland sluttedes til 19/6d., pyrites fra Huelva til Antwerpen betales med 24/-, og en 2250 tonner accepterede pyrites fra Huelva til Danmark til 27/9d.

På vore hjemlige markeder er tendensen bedre for kul- og koksfartens vedkommende. Fra østkysten til god dansk havn indikeres idag omkring 13/6d. for 3000 tonnere, og for både på omkring 1000 ts. kan der antagelig opnås omkring 15/- à 15/6d. Trælast-raterne fra Østersøen er uden større ændringer. Props fra Leningrad til ECUK. sluttedes til 120/- pr. favn, 850 stds. DBB. Kotka/London sluttedes til 162/6d. pr. std., 1300 favne props fra Sydfinland til ECUK. betales med 130/- pr. favn, og 1000 favne båd fik 147/6d. fra Toppila til ECUK. Fra Hvidehavet sluttedes 1150 favne props Archangelsk/ECUK. til 165/-.

For tankmarkedets vedkommende er den stærke stigning indenfor amerikansk kystfart, som vi omtalte i vor sidste beretning, nu afløst af en noget svagere tendens, og i de sidste rapporter meldes om afslutninger i amerikansk kystfart for dirty tonnage til USMC. plus 10 pct. for september lastning. For clean tonnages vedkommende betales USMC. plus mellem 30 og 45 pct. tillæg. De europæiske befragtere var tilbageholdende, og af de ganske få befragtninger der rapporteres kan nævnes: Libanon/Continent, 15.000 tonner, dirty, MOT. plus 55 pct., september.

Jens Wal er lige under 150 br.t. og er af samme type og konstruktion som søsterskibene *Majlith* og *Caroline*, der for nogen tid siden blev leveret til Vejle og Ærskøbing.

Skibet vil få installeret en 240 hk. Alpha diesel og forventes leveringsklar ca. 1. november.

Skibsregisteret

M.s. *Odense* af Odense, OYOD. Skibets hjemsted er nu Randers.

M.s. *Ficaria* af København, OYET. Skibets hjemsted er nu Esbjerg.

S.s. (bugserdamper) *Anita* af København, OXZU, er udslettet som ophugget.

S.s. (bugserdamper) *Mars* af København, OUIV, er udslettet som ophugget.

Interessentskabet Einar Schmith & Erik Lanng, København, har afhændet s.s. *Lena Schmith* af København, OYCM, til Dampskibsselskabet Activ A/S, København.

S.s. (bugserkib) *Mjølner* af København, OUJE, er udslettet som ophugget.

S.s. *Væring* af Aabenraa, OUNI, er udslettet som solgt til udlandet.

Fra svenske værfter

Aflevering. D. 17. juli afleverede Öresundsvarvet, Landskrona, et 3800 t. dw. lastmotorskib *Antonina* til Rederi-

aktiebolaget Poseidon, Stockholm. Hovedmaskineriet består af en 8-cyl. Götaverken dieselmotor, 3700 ehk., farten er 14¼ knob.

Søsætning. D. 19. august søsattes ved Götaverken et 15.900 t. dw. tankmotorskib *Sarita* under bygning til A/S Uglands Rederi, Grimstad, Norge. Hovedmaskineriet skal bestå af enkeltvirkende, 2-takts, 8-cyl. Götaverken dieselmotor 7350 ihk. Farten skal være 14½ knob.

Fra Østtyskland

Der skal i nær fremtid bygges en 24.000 tons tørdok i Wismar, meddeler det tyske søfartsblad »Hansa«, der yderligere oplyser, at der i 1953 skal bygges 10 mindre flydedokke til forskellige værfter i Østzonehavnene.

Fra tyske værfter

Howaldtswerke, Kiel, har i øjeblikket i ordre eller under bygning ca. 16 dry-cargo skibe på mellem 2200—11.400 br.t. stk. og ca. 21 tankskibe på mellem 18.300—32.500 t. dw. stk.

Boganmeldelser

Skadedyr i Skibe, udgivet af Søfartens Hygiejnekomite. Søfartens Hygiejnekomite har udsendt en nyttig lille pjeces: *Skadedyr i Skibe*, der er skrevet af forstander *Hans Wichmand* og afdelingslæge, dr. med. *Fritz Reymann*. Udover en omtale af de forskellige skadedyr, der kan fore-

komme om bord, i lukafer, kabysser, lastrum m.m., er der lagt vægt på at give oplysninger om disse skadedyrs udseende og levevaner, idet kendskab hertil vil kunne medvirke til en mere effektiv udnyttelse af bekæmpelsesmidlerne.

Smukt hefte om »Kista Dan«

En smuk og fiks publikation foreligger fra Rederiet J. Lauritzen. Det er et smagfuldt hefte, hvori rederiet fortæller om sin sidste nyrehvervelse, Grønlands-skibet *Kista Dan*. I et farverigt omslag, hvis forside på tydeligste vis illustrerer *Kista Dans* arbejde i svær is, rummes en række meget fine fotografier og farve-legninger såvel af skibet selv som af forskellige detaljer ombord — billeder, der næsten bedre end ord fortæller om *Kista Dans* forskellige fortrin.

PERSONALIA

90 år

Kaptajn *H. Wulff-Christensen* fylder den 4. september 90 år. Kaptajn Christensen, der er født i Marstal, og som gennem det meste af sin tid har ført skibe derfra, er nu bosiddende i København.

Navigationsvæsenet

Under 22. august 1952 har handelsministeriet ansat navigationslærer aspirant *Aage Hvidkjær-Sørensen* som lærer under navigationsvæsenet fra 1. august 1952 at regne og med tjeneste ved navigationsskolen i Svendborg.

D.S.B.

Efter indstilling af ministeren for offentlige arbejder er ved kongelig resolution af 20. august 1952 skibsmaskinmester *Peter Tage Kristensen*, Storebæltsoverfarten, udnævnt til inspektionsmaskinmester ved Statsbanerne fra 1. november 1952 at regne, med tjeneste ved søfartsvæsenet, — og maskinmester *Jørn Hansen*, Kalundborg-Aarhus-overfarten, udnævnt til skibsmaskinmester fra 1. september 1952 at regne, med tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

VALUTAKURSER pr. 26. august 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.20½.

Positionsliste pr. 26. august 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. London 27.8. — *Hans Mærsk* forv. ank. London 26.8. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Sydney, Cape Breton Islands 26.8. — *Betty Mærsk* dok, Frederikshavn. — *Lica Mærsk* forv. ank. Casablanca 26.8. — *Marit Mærsk* forv. ank. Tripoli, Libya 25.8. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 3.9. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 2.9. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Karachi 28.8. — *Else Mærsk* ank. Kuwait 17.8. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Medan 24.8. — *Agnete Mærsk* afg. Osaka 24.8. til Nagoya. — *Mathilde Mærsk* afg. Djakarta 15.8. til Bombay. — *Emilie Mærsk* afg. Osaka 24.8. til Nagoya. — *Herta Mærsk* forv. afg. Hongkong 26.8. — *Jessie Mærsk* forv. afg. New York 26.8. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Djakarta 27.8. — *Arnold Mærsk* forv. afg. Penang 26.8. — *Cornelius Mærsk* afg. Genoa 13.8. til New York. — *Oluf Mærsk* forv. afg. Los Angeles 23.8. — *Leise Mærsk* forv. afg. Philadelphia 23.8. — *Sally Mærsk* ank. Hirohata 23.8. — *Christine Mærsk* ank. Antwerpen 21.8. for dokning. — *Gertrude Mærsk* afg. Tuticorin 18.8. til Aden. — *Lexa Mærsk* afg. San Francisco 20.8. til Manila. — *Hulda Mærsk* afg. Keelung 23.8. til Kobe. — *Laura Mærsk* forv. pass. Panama 23.8. — *Grete Mærsk* afg. New York 23.8. til Boston. — *Trein Mærsk* afg. Iloilo 23.8. til San Carlos. — *Anna Mærsk* afg. Cebu 22.8. til Yokohama. — *Peter Mærsk* forv. afg. Naradhivas 24.8. — *Olga Mærsk* forv. ank. Panama 25.8. — *Nicoline Mærsk* afg. Keelung 24.8. til Hongkong. — *Jeppesen Mærsk* afg. San Francisco 22.8. til Panama. — *Kate Mærsk* afg. San Juan 23.8. til Curacao. — *Bente Mærsk* pass. Suez Canal 21.8. til Teneriffe. — *Aase Mærsk* pass. Suez Canal 19.8. til Persiske Golf. — *Rosa Mærsk* pass. Suez Canal 23.8. til Persiske Golf. — *Nelly Mærsk* ank. Palermo 16.8. — *Emma Mærsk* afg.

Rotterdam 24.8. til Palermo. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 4.8. til Lourenco Marques og Beira. — *Brigit Mærsk* afg. Punta Cardon 21.8. til Pauillac. — *Inge Mærsk* afg. Suez 14.8. til Mersey. — *Caroline Mærsk* afg. Ras Tanura 16.8. til Bec d'Ambes. — *Katrine Mærsk* pass. Suez Canal 25.8. til Gibraltar f. o. — *Henning Mærsk* forv. ank. Tripoli (Libanon) 29.8. — *Eleonora Mærsk* afg. Palermo 23.8. til Persiske Golf. — *Marie Mærsk* afg. Melbourne 22.8. — *Valkyrien Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 1.9. — *Mette Mærsk* afg. Singapore 22.8. til Curacao. — *Jane Mærsk* forv. ank. Fawley 31.8. — *Elisabeth Mærsk* pass. Suez Canal 20.8. til Persiske Golf. — *Ebba Mærsk* pass. Suez Canal 21.8. til Antwerpen. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 14.8. til Rotterdam. — *Gerd Mærsk* ank. Thameshaven 22.8.

Basse & Co.

London ank. Santos 11.7. — *Krusaa* ank. Durazzo 22.8. — *Oslo* afg. Santa Cruz del Sur 15.8. til Antwerpen. — *Paris* ank. Antwerpen 15.8. — *Egaa* forv. ank. Aarhus 28.8. — *Else Basse* ank. Færingehavn 9.7. — *Susaa* afg. Ivigtut 22.8. til Philadelphia.

Dania

Cyril pass. Dragør 27.8. p. v. t. Stora Vika. — *Danfjord* ank. Montevideo 9.8. — *Danholm* ank. Montevideo 17.8. — *Tovelil* ank. Miramichi 22.8.

Danneborg

Aggersborg ank. New York 18.8. — *Brattingsborg* ank. Antwerpen 25.8., derfra til Amsterdam. — *Christiansborg* afg. Mena al Ahmadi 20.8. til England. — *Ellensborg* ank. Sharpness 21.8., derfra til Wales. — *Flynderborg* ank. Key West 21.8. — *Frederiksborg* forv. afg. Archangelsk 29.8. til Preston. — *Lilleborg* ank. Leixoes 22.8., derfra til Port Talbot. — *Nordborg* ank. Port Talbot 22.8., derfra til Santander. — *Skodsborg* afg. Bremen 26.8. til Hamburg. — *Spigerborg* ank. Hantsport 24.8. — *Taarnborg* pass. Gibraltar 25.8. til Pireaus. — *Uranienborg* afg. Dakar 22.8. — *Ørneborg* ank. Port Talbot 24.8., derfra til Wales.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Las Palmas 15.8. til Matadi. — *Bornholm* afg. Matadi 20.8. til Boma. — *Bretagne* ank. Antwerpen 26.8. — *Grønland* afg. Fawley 24.8. til Ras Tanura. — *Hal-land* ank. Sauda 18.8., derefter Kbhvn. — *Irland* ank. Thameshaven 27.8. — *Normandiet* ank. Boma 24.8. — *Shetland* afg. Port Said 20.8. til Mersey. — *Skotland* afg. Dingle 14.8. til Good Hope. — *Slesvig* afg. Rangoon 25.8. til Bahrein.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Nyborg 8.9., derefter Esbjerg. — *Esso København* forv. afg. Kiel 31.8. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 4.9., derefter Kbhvn.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 30.8. — *Concordia* forv. ank. Malmö 31.8. — *Dania* Helsingør, dok. — *Ilafnia* forv. ank. Aarhus 2.9. — *Scandia* forv. ank. Oslo 4.9.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak afg. Ivigtut 25.8. til Godthåb. — *Disko* pos. 25.8. 61.09 n. 50.13 v. p. v. t. Godthåb. — *Kasketol* afg. Kbhvn. 26.8. til Tingmiarmiut og Nanortalik. — *Sværdfisken* ank. Ikateq 24.8. — *Tikerak* rep. Kbhvn. — *Julius Thomsen* i kystfart. — *Martin S.* pos. 25.8. 50.09 n. 45.00 v. p. v. t. Savona. — *Bjørn Clausen* pos. 25.8. 59.59 n. 03.25 v. p. v. t. Kbhvn. — *Sigrild S.* i Thule. — *Polarstar* forv. ank. Angmagssalik 25.8. — *Polaris* forv. afg. Daneborg 25.8. til Ellnø. — *Annette S.* 25.8. pass. 9 grader vest p. v. t. Kbhvn. — *Jopeter* pos. 25.8. 60.44 n. 12.03 v. p. v. t. Frederikshåb. — *Elin S.* afg. Frederikshåb 25.8. til Ivigtut. — *Hanne S.* pos. 25.8. 58.43 n. 43.25 v. p. v. t. Kbhvn. — *Polarsirkel* pos. 25.8. 66.37 n. 17.00 v. p. v. t. Alesund.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Kyndby 26.8. — *Th. Adler Svaneholm* afg. Immingham 27.8. — *Wm. Th. Mallng* ank. Kbhvn. 27.8.

D.F.D.S.

Argentina ank. Oslo forv. 27.8., derefter Aarhus/Kbhvn. — *Arizona* afg. Santos forv. 29.8. til Bahia, Las Palmas, Madeira/England/Kbhvn. — *Bastholm* afg. Kbhvn. 25.8. til Hamburg, Lissabon og Levanten. — *Bergenhus* ank. London 25.8., derfra forv. 26.-27.8. til Esbjerg. — *Birkholm* afg. Pireaus 26.8. til Alexandria, Beirut, Cypern, Lattakia, Tyrkiet. — *Bolivia afg.* New York ca. 29.8. til Aarhus/Kbhvn./Antwerpen. — *Bygholm* ank. Iskenderun 25.8., derfra til Famagusta, Vassiliko, Limassol. — *Colombia* ank. Buenos Aires 23.8., afg. ca. 30.8. til Rosario. — *Diana* ank. Kbhvn. 24.8., herfra 27.8. til Aarhus, Hull, Kbhvn. —

Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:

KARL GRAMMERSTORF

SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER

KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg



Dronning Alexandrine ventes til Kbhvn. 26.8. — *Egholm* afg. Istanbul 24.8. til Piræus, Nordafrika. — *Florida* ank. Istanbul 25.8. — *Halfdan* ank. Horsens 26.8., afg. ca. 28.8. til London, Newport, Swansea, Liverpool. — *Hebe* ank. Kbhvn. 25.8., herfra 28.8. til Odense/Aarhus/Newcastle/Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Manchester 25.8., afg. ca. 2.9. til Kbhvn., Næstved. — *Hjortholm* ank. Antwerpen 21.8., derfra 25.-26.8. til Dunkirk og Levanten. — *Hroar* ank. Kbhvn. 24.8., herfra ca. 29.-30.8. til Hull. — *Katholm* afg. Liverpool 25.8. til Kbhvn., Odense, Horsens. — *Knudshoved* afg. Bordeaux ca. 26.8. til La Pallice, Havre, Dunkirk, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Kbhvn. 25.8. til Antwerpen, derfra ca. 29.8. til Aarhus, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Malaga 25.8. til Sevilla, Danmark. — *Louisiana* afg. Bahia 23.8. til Madeira/Casablanca/Antwerpen/Kbhvn. — *Maine* ventes til Rotterdam 26.8., derefter Antwerpen, Esbjerg, Kbhvn. — *Margrethe* ank. London 26.8., derfra forv. 29.8. til Kbhvn. — *Marocco* ank. London 26.8., derfra forv. 27.8. til Esbjerg, Grimsby. — *Melos* afg. Casablanca 25.8. til Tanger, Oran, Algier, Tunis, Sicilien o. v. — *Nevada* ank. Norfolk 25.8. — *Oregon* afg. Victoria 17.8. til Hamplon Roads eller Baltimore. — *Rhodos* afg. Kbhvn. 23.8. til Antwerpen, Middelhavet. — *Rota* ank. Newcastle 26.8., derfra forv. 29.8. til Kbhvn. — *Saga* ank. Antwerpen 25.8., afg. ca. 28.8. til Horsens, Kbhvn. — *Samos* ank. Genoa 25.8., derfra 27.8. til Marseille, Palma, Tarragona, Valencia o. v. — *Texas* ank. Høyangør 24.8., derfra ca. 27.8. til Aalborg, Kbhvn. — *Tula* afg. Kbhvn. ca. 30.8. til Rotterdam, Antwerpen. — *Tunis* ank. Kbhvn. 25.8., herfra 27.8. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Uruguay* ank. New York 26.8., derfra til Tampa/Galveston o. v. — *Venezuela* ank. Port of Spain forv. 27.8., derefter Buenos Aires. — *Virginia* afg. Kbhvn. 21.8. til Murmansk.

Helmdal

Axel Carl ank. Tarasa 21.8. — *Hans P. Carl* ank. Melbourne 25.8. — *Poul Carl* afg. Wallaroo 23.8.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Helsingør 30.8. til Archangelsk. — *Jens Toft* forv. afg. Archangelsk 29.8. til Zaandam. — *Karen Toft* ank. Antwerpen 27.8.

J. Lauritzen

African Reefer ventes til Aden 27.8. — *Argentinean Reefer* ventes afg. Montevideo 28.8. — *Bella Dan* ventes afg. New York 28.8. til Philadelphia. — *Egyptian Reefer* ventes afg. Buenos Aires 28.-29.8. — *Gerda Dan* ventes til New York 29.8., derefter Chile. — *Greta Dan* ventes pass. Panamakanalen 31.8., nordg. — *Indian Reefer* forv. afg. Rotterdam 26.8. — *Jelva Dan* pass. Kielerkanalen 26.8. p. v. t. Luleå. — *Jutta Dan* forv. afg. Archangelsk 26.8. til Holland. — *Kamma Dan* forv. ank. New Orleans 26.8. — *Katja Dan* ventes til Grimsby 27.8., derefter Aalborg. — *Kista Dan* ank. Ikateq 24.8., derefter Kbhvn. — *Laila Dan* ank. Narsarssuak 21.8., derefter U.S.A. — *Laura Dan* ventes anløb Kbhvn. 27.8. p. v. t. Toppila. — *Leena Dan* ventes til Buenaventura 28.8., sydg. — *Lilian Dan* ventes til Kbhvn. 27.8., derefter Kotka. — *Linda Dan* ventes til Svendborg 27.8. — *Lotta Dan* afg. Port Arthur 25.8. til New Orleans. — *Maria Dan* rep., Aalborg. — *Marna Dan* ventes til Valparaiso 29.8. sydg. — *Nerina Dan* ventes afg. Aden 27.8. til Persiske Golf. — *Ninna Dan* forv. afg. Bordeaux 26.8. til Rönnskär. — *Paula Dan* ventes afg. Valparaiso 27.8., nordg. — *Randa Dan* afg. Kbhvn. 24.8. til Preston. — *Selma Dan* afg. Botwood 21.8. til Rochester. — *Silja Dan* afg. Montevideo 23.8. til Walvis Bay. — *Stina Dan* ventes til Mar del Plata 28.8. — *Tessa Dan* ank. Cuba 22.8., derefter U.S. Golf. — *Ulla Dan* ventes afg. Dakar 27.-28.8. til Genova. — *Vilma Dan* ventes til Valparaiso 29.8. sydg.

Kongssund

Kongshavn ank. Calcutta 20.8.

Mototramp

Stensby ank. Karachi 28.8., derefter Bombay. — *Tureby* ank. Geraldton 24.8., derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. ank. Avonmouth 4.9., derefter British Columbia.

Myren

Asbjørn ank. Port Louis 17.8., derefter Zanzibar. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* ank. Buenos Aires 20.8., derefter Victoria. — *Clara* rep., Kbhvn.

Norden

Norden afg. Lourenco Marques 19.8. til Christmas Island. — *Nordfarer* ank. Penang 22.8. — *Nordhval* afg. Port

Sikkerhed til søs

med

Decca navigator

og

Decca radar

DECCA Navigator Aktieselskab

Krystalgade 15 . Telf. Byen 8310

Said 22.8. til Aden. — *Nordkap* Kbhvn. — *Nordkyn* pass. Panama 25.-26.8. p. v. t. London. — *Nordpol* ank. Le Havre 22.8. — *Nordvest* ank. Chillagong 4.8.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* Kbhvn.

Progress

Valborg Nielsen afg. Philadelphia anl. 26.8. — *Elisabeth Nielsen* anl. ank. Havana 26.8. — *Else Nielsen* ank. Iviglut 23.8. — *Lily Nielsen* anl. ank. Iviglut 26.8. — *Henry Tegner* ank. Rotterdam 26.8. — *Ellen Nielsen* afg. Julianehåb 25.8. — *Hugo Nielsen* afg. Godthåb 24.8. — *Margrete* afg. Næstved 22.8. — *Karen* afg. Norrsundet 26.8. — *Marx* afg. Kyndby 26.8. — *Sophie* ank. Haderslev 26.8. — *Thyra* afg. Ghent 25.8. — *Fylla* ank. Trollhättan 25.8.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lann ank. Antwerpen 23.8.

Torm

Birgitte Torm afg. Montevideo 24.8. — *Estrid Torm* afg. Nakskov 20.8. — *Herdis Torm* afg. Chicama 23.8. — *Olga Torm* afg. Kuwait 15.8. — *Gerd Torm* afg. Istanbul 25.8. — *Tekla Torm* afg. Rio de Janeiro 22.8. — *Agnete Torm* afg. Casablanca 16.8. — *Kirsten Torm* afg. New York 20.8. — *Gertrud Torm* ank. Casablanca 25.8. — *Ragnhild Torm* ank. Kbhvn. 8.8. — *Helvig Torm* afg. Victoria 11.8. — *Thyra Torm* afg. Las Palmas 24.8. — *Gyda Torm* ank. Rouen 21.8. — *Anne Torm* ank. Helsingør 13.8. — *Hilde Torm* ank. Svendborg 5.8. — *Gudrun Torm* afg. Rouen 22.8. — *Alice Torm* ank. Calais 23.8. — *Gunhild Torm* ank. Aalborg 23.8.

Vendilla

E. M. Dalgas ventes afg. Burutu 6.9. til Abidjan. — *Otto Petersen* ventes afg. Kymassi 28.8. til Piræus. — *P. N. Damm* ank. Manchester 25.8.

Ø.K.

Annam afg. Genoa 24.8. til Suez/Aden, Colombo. — *Asia* ank. Kbhvn. 22.8., derefter Aalborg, Göteborg. — *Bintang* afg. Moji 13.8. til Manila, Singapore. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 24.8. til New York. — *Fionia* ank. Bangkok 25.8., derefter Singapore, Port Swettenham. — *India* ank. Port Said 21.8., derefter Aden, Colombo. — *Java* pass. Østergarn 25.8. til Helsingfors, Kbhvn. — *Kambodia* afg. Hongkong 24.8. til Manila, Philippinerne. — *Kina* afg. Cebu 23.8. til Isabela, Singapore. — *Korea* afg. Aden 23.8. til Suez/Port Said, Haifa. — *Lalandia* ank. Kbhvn. 14.8., derefter Göteborg, Middlesbrough. — *Magdala* pass. Gibraltar 25.8. til Antwerpen, Rotterdam. — *Malacca* ank. Sydney 25.8., derefter Brisbane, Townsville. — *Malaya* ank. Antwerpen 24.8., derefter Rotterdam, Marseille. — *Manchuria* afg. Kbhvn. 25.8. til St. Thomas, Cristobal. — *Meonia* pass. Messina til Port Said/Suez, Penang. — *Mombasa* afg. Beyrouth 24.8. til Genoa, Antwerpen. — *Mongolia* ank. Coos Bay 18.8., derefter San Francisco, Los Angeles. — *Morelia* ank. Calcutta 22.8., derefter Chalna, Chittagong. — *Nikobar* ank. Los Angeles 19.8., derefter Marcos, Mazatlan. — *Panama* pass. Dover 24.8. til Marseille, Genoa. — *Patagonia* afg. Aden 18.8. til Penang, Port Swettenham. — *Selandia* ank. Port Swettenham 21.8., derefter Penang, Colombo. — *Serampore* afg. Los Angeles 12.8. til Yokohama, Nagoya. — *Siam* ank. Liverpool 25.8., derefter Bahrein f. o. — *Tranquebar* ank. Tacoma 17.8., derefter Vancouver, Yokohama.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 1790, samt på alle postkontorer.

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

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD Rigstelefon: 909

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809



International
the greatest name in marine paints

— siden 1899

Doknings- og salgsrapporter fra alle lande viser, at INTERNATIONAL's produkter er de mest anvendte verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/s
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S



„VIKING“
Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang ill. katalog

IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
Kalvebod Brygge 4
København

Telegr.-adr. »Marlusona» Telefon Central 12057

A/S
EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE
KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

Kabyskomfurer
for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Hempel's "ROSTICO"

er en speciel "gas-proof" tankskibsfarve, modstandsdygtig over for benzin, olie og gasarter, der forekommer på tankskibe.

ROSTICO tørrer op med lakglans og anvendes udvendig på topside, dækshuse etc., samt på skod o. lign. i maskinrummet.

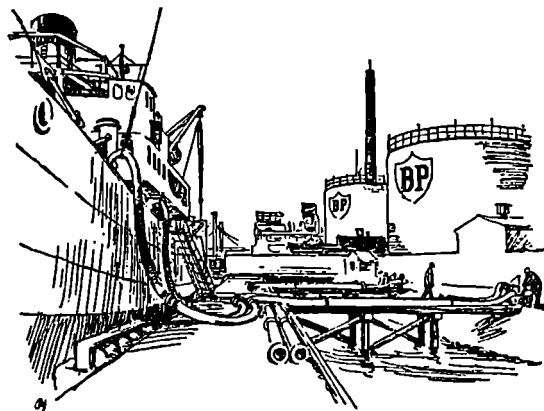
ROSTICO leveres i alle kulører i h. t. farvekort. Specialnuancer fremstilles efter ønske.

ROSTICO tåler afvaskning med svag sodaopløsning og er som alle

HEMPEL'S SKIBSFARVER
strygefærdig.



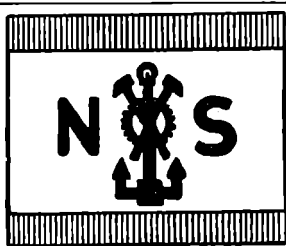
— siden 1915 —



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Bedding: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13 770-15 770
TELEGE. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 6,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforsødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpælbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforsødenheder, 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 Havarit anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsafvang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybkanende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlossapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 35 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlossapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane lange Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på 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 sløjtetønder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodsafvang. Lods penge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 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 samt 3 mobile bensin-elektriske køre-kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, Jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladopproner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttetønde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 1,5 m. I Yderhavnen 6,5 m, i Inderhavnen 8 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 60 Øre for Indg., 40 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 34 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsafvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 13 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 10—50 T. 3 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløst, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m, i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnospøge pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 øre, udg. 37,5 øre. Reducerede afgifter for sejlartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og oliefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodsafgifter af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 3,50 kr. pr. m³. Losning og lading foretages af private efter faste takster. Kran løftende 60 tons. Moderne skibaværf: 2 tordokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 3000 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

Reude 7,5 m., ca. 1000 lob.m. bolværk til større skibe (5,5—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesammenslutnings normaltakster. Bugserdamper uforønden. Ingen lodsafgift når lods ikke benyttes, ellers moderat. 2 kraner til losning af homogene laster samt stykgodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt, flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalingsbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: 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 lodsafvang uden ved bugsering (se lods!). Vand til skibbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakst 5,00 kr. Losnings- og lastningsomkostn. efter moderat takst. Dobb. Jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibssmedie. Ophalingsbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{1/3}



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikanten af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedamp-turbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tordokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 35

FREDAG DEN 5. SEPTEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

FYRVÆSENET

Fyrdirektør, kommandør *Paul E. B. Sinding*, der den 27. oktober i år fylder 70 år, har nu fået bevilget sin afskedsansøgning på grund af alder og forlader med udgangen af oktober fyr- og vagervæsenet, hvis øverste leder han har været siden 1928. Der er endnu ikke truffet nogen bestemmelse om, hvem der skal afløse kommandør *Sinding* på den ansvarsfulde post.

SÆRSKATTEN

I henhold til lov nr. 207 af 7. juni 1952 om en ydelse på ialt 20 mill. kr. til prisstabiliserende formål fra ejere af visse skibe, meddeler skattedepartementet, at personer og selskaber, der den 1. april 1952 var ejere (medejere) af på nævnte tidspunkt her i landet endeligt registrerede skibe på 1500 t.d.w. (all told) og derover, inden udgangen af september 1952 skal indgive anmeldelse herom til skattedepartementet. Er en ejer (medejer) afgået ved døden, påhviler anmeldelsespligten hans bo eller arvinger. Der vil fra skattedepartementets 7. kontor blive sendt skemaer til anmeldelse til de skibsejere, der deltog i den tidligere ydelse på ialt 15 mill. kr. Andre skibsejere må selv rekvirere skemaer i skattedepartementets 7. kontor, Holbergsgade 23^a, København K. Telefon: Central 17.170.

M.S. »LOTTE SKOU«

Den 30. august søsattes ved Howaldtswerke, Kiel, et 6850 t.d.w. lastmotorskib, der er under bygning til rederiet *Ove Skou*, København. Skibet, der er et søsterskib til m.s. *Kirsten Skou*, der søsattes i Helsingør den 21. august, fik navnet *Lotte Skou*. Skibet er en åben isforstærket shelterdækker med gennemgående dæk og lang bak og bygges til Lloyds højeste klasse. Hovedmaskineriet skal bestå af en 7-cyl. MAN dieselmotor, der udvikler 6750 ihk. Farten skal være ca. 15¼ knob fuldtlastet. Samtlige navigationsinstrumenter bliver selvsagt de mest moderne.

M.s. *Lotte Skou* blev køllagt i maj i år og ventes klar til aflevering 7 uger efter søsætningen. Hele byggeperioden vil altså kun være ca. 5 måneder.

»DEN DANSKE SØMANDS FOND«

Uddeling af denne fonds midler vil finde sted første gang i december 1952. Ansøgning om tildeling modtages af fondens formand fabrikant *J. Hjort*, Rentemestervej 45, København NV, indtil den 1. november. Der modtages kun ansøgninger fra søfarende, der har været udsat for livsfare i tjeneste under verdenskrigen 1914—1918, ombord på danske handels- eller fiskefartøjer, og som på grund af alder eller anden uforskyldt årsag er kommet i nød og trang.

Ansøgningsskemaer fås hos »Den Danske Sømands Fond«, Rentemestervej 45, København NV.

EN KOLLISION

Den 1. september om eftermiddagen kolliderede Det forenede Bugerselskabs bugserbåd *Brage* med det tyske tankskib *Benno* ved indsejlingen til Frihavnen i København. M.s. *Brage* blev så hårdt beskadiget, at det kort efter sank, men det lykkedes dog at redde de tre mand, der udgjorde besætningen. M.s. *Benno* havde kun fået ringe skade. M.s. *Brage* er bygget i 1948 ved Hemixem Chantiers Navals et Ateliers de Wachter. Det lykkedes hurtigt Svitzer at få *Brage* hævet og bragt på værft.

SKIBSFØRERKONGRES

Der har for kort tid siden været afholdt en nordisk skibsfører kongres i Helsingfors. Nogle af de problemer, der blev behandlet de to dage, kongressen varede, var spørgsmålet om disciplinen om bord og om behandlingen af blinde passagerer. Der var enighed blandt kongresdeltagerne om at kræve ret for skibsførerne til at landsætte blinde passagerer i den første havn, der blev anløbet efter opdagelsen, og der blev vedtaget en resolution, der opfordrede de respektive landes regeringer til at bringe dette spørgsmål frem på et internationalt forum.

REDNINGSFLÅDERNE

De nordiske sømandsforbund har fornylig holdt kongres i København og sendte herunder en henvendelse til regeringerne i Danmark, Sverige og Finland om at genindføre den under krigen gældende, men nu ophævede bestemmelse om, at alle skibe skal være udrustede med redningsflåder. Norge har som bekendt genindsført denne bestemmelse, og det understreges i henvendelsen, at den sidste tids mange skibulykker har vist, at redningsflåder stadig er påkrævede. Herhjemme er der jo forøvrigt på søfartsministeriets foranledning blevet nedsat et udvalg, hvori der er enighed om at anbefale, at redningsflåderne påny bliver gjort obligatoriske, og hvor man nu arbejder på at finde frem til de bedste og mest praktiske former for slige flåder.

Også i andre lande end de skandinaviske arbejder man i denne tid med dette problem, og i den britiske orlogsflåde har man efter indgående eksperimenter under alle klimatiske forhold både i troperne og i de arktiske farvande fundet frem til en type opustelig flåde, der nu er blevet indført i de britiske orlogsskibe. I sammenpakket tilstand er flådens dimensioner kun 5 × 2 × 1½ fod og tager altså kun ringe plads op. Skal den anvendes, hives den blot overbord, hvorpå den automatisk bliver pustet op, og den kan da bære 20 mand. Den sammenpakkede flåde har så stor en opdrift, at den vil søge op i overfladen selv efter at være trukket ned af et synkende skib. Redningsflåden er fremstillet af meget stærkt materiale, der kan tåle en hård behandling, og selv om den ene halvdel af den bliver læk, vil flåden alligevel holde sig flydende.

AALBORG  TAFFEL
AKVAVIT.

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET

Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart har nu udsendt beretning og regnskab for året 1951, forbundets fjortende driftsår. Det fremgår af beretningen, at der i årets løb er forulykket 40 personer mod 54 i året 1950. Der har i året 1951 været anmeldt til forsikring ialt 14.858 mand, heraf 186 selvstændigt erhvervsdrivende. Grundpræmien var for året af bestyrelsen fastsat til 120 kr. pr. forsikret mand og er indgået med kr. 1.683.472,36. Der har i årets løb foreligget ialt 1562 sager til behandling. 880 af disse er afsluttet uden erstatning for død eller invaliditet, 494 tilfælde henstod uafgjort ved årets slutning, mens forbundet i de resterende tilfælde har afholdt skadesudgifter til et samlet beløb af kr. 2.615.051,75, hvortil kommer reserver til regulering af uafgjorte skader.

Saldo på driftsregnskabet andrager kr. 1.791.202,46 at fordele på medlemmerne i forhold til deres antal forsikringsdage. Gevinst-tabskontoen slutter med en saldo i forbundets favør af kr. 100.696,62. Regnskabet er enstemmigt godkendt på det d. 20. juni 1952 afholdte ordinære repræsentantskabsmøde.

Velfærdsbidraget, som medlemmerne er pligtige til at udrede med 4 øre pr. forsikringsdag for året 1951, udgør kr. 189.234,24.

NYE KONNOSSEMENTER

The Baltic and International Maritime Conference har udsendt to nye internationale konnossementsformularer, nemlig en revideret udgave af linie konnossement, kodenavn »Conlinebill«, og en revideret udgave af linie gennemgangskonnossement, kodenavn »Conlinethrubill«.

Revisjonen af »Conlinebill« og »Conlinethrubill« er foretaget med det formål at tilpasse disse to dokumenter til amerikansk fart. Samtidig har man benyttet lejligheden til at foretage sådanne ændringer, som erfaringen har vist at være påkrævet.

INDENLANDSK SØMANDSMISSION

Indenlandsk Sømandsmmission har udsendt regnskab og beretning for 1951—52, hvori redegøres for arbejdet blandt sømænd i de danske havne, for feriearbejdet blandt sømands- og fiskerenker, samt iøvrigt for hele den omfattende virksomhed, der udføres af denne institution.

På grund af dyrtiden er der kun gennemført enkelte byggearbejder, men det er til gengæld nogle af de største i institutionens historie. Det drejer sig først og fremmest om opførelsen af sømandshjemmet og sømandskirken i København, hvortil der forøvrigt var indkommet ca. 1 million kroner i gaver.

I løbet af vinteren har endvidere et omfattende moderniseringsarbejde fundet sted af det store sømandshjem i Ny Havn i Esbjerg, og i efteråret 1951 begyndte man gennemførelsen af det nye sømandshjem i Hvide Sande. Det er et meget stort projekt til over 300.000 kr. Den 22. juli 1952 holdtes der rejsegilde, og man forventer, at hjemmet kan indvies i marts-april 1953. Man har også kunnet foretage betydelige restaureringsopgaver af sømandshjemmet i Aarhus, takket være et bidrag på 10.000 kr. fra Aarhus havnevesen. Det er andet år i træk, at Aarhus havn yder et så betydeligt bidrag til sømandshjemmet.

TRELLEBORG—WARNEMÜNDE

De svensk-østtyske forhandlinger om færgefarten Sverige—Østtyskland er nu resulteret i, at de svenske færger for fremtiden skal sejle mellem Trelleborg og Warnemünde, efter at Sassnitz er blevet lukket — formodentlig af militære grunde.

TYSK SKIBSBYGGERI

Den 1. juli i år lå de vesttyske værfter inde med ordrer på ialt 3 mill. tons d.w. eller ca. 2 mill. br. tons. Heraf var de 53 pct. bestemt til eksport, og heraf var igen mere end 46 pct. ordrer på tankskibe. Af de i ordre værende skibe var de 50,4 pct. bestilt for panamansk regning og 20 pct. for norsk regning, mens resten var bestilt af andre europæiske og oversøiske lande. Tankskibene repræsenterede 82 pct. af udlandsordrerne, mens tyske rederes ordrer kun udgjorde 8,2 pct. Panama havde ialt 790.700 t.d.w. i ordre ved tyske værfter, heraf 88.500 t.d.w. tankmotorskibe og 697.900 t.d.w. damptankskibe, Norge havde ialt 311.900 t.d.w. i ordre, hvoraf 212.100 t.d.w. motortankskibe og 65.000 t.d.w. damptankskibe, U.S.A. havde ialt 83.300 t.d.w. i ordre, hvoraf 18.300 t.d.w. var motor- og 65.000 t.d.w. damptankskibe, Danmark havde 43.800 t.d.w. motorlastskibe i ordre, mens Sverige tegnede sig for 27.900 t.d.w. motorlastskibe.

NYT FRA ITALIEN

Det italienske rederi Italia vil til december indsatte sin nye 30.000 br.t. Atlantliner *Andrea Doria* på sin Amerikalinie efter aflevering fra Ansaldoværftet i Genua, hvor skibet i øieblikket er ved at blive færdigudrustet. Det er hensigten at bygge endnu et 30.000 tons passagerskib til dette rederi, hvis passagerflåde derved kommer op på ca. 200.000 br. tons, nemlig 6 skibe på hver 25.000 br.t. og 2 på hver 30.000 br.tons. *Andrea Doria* kan løbe 25 knob og kan medføre 1250 passagerer.

ENGELSKE DOBBELTPRISER

I den sidste udgave af The Baltic and International Maritime Conference's medlemsblad kritiseres de dobbeltpreiser, der gælder for skibe, som bunkrer i engelske havne. Når et skib, der sejler mellem England og et andet land, trænger til bunkerul, må det betale en pris, der ligger 30 sh. til 35 sh. pr. ton højere end den pris, der betales af skibe i engelsk kystfart.

I kuleksporthavnen Newcastle må skibe, der sejler på udlandet, betale ca. 101 sh. pr. ton bunkerul, medens skibe i kystfart kun betaler ca. 71 sh. pr. ton. Til sammenligning kan anføres, at før krigen lå prisen på 13 sh. til 15 sh. pr. ton.

NYT FRA FINLAND

I følge »Uosi Suomi« drøfter man under de handelsforhandlinger, som for tiden foregår i Moskva mellem Finland og Sovjetunionen, mulighederne for betydelige metalindustri-leverancer til Sovjetunionen fra Finland. Det menes, at Sovjetunionen bl. a. er interesseret i produkter fra skibsbygningsindustrien. Russerne hævdes at være villige til at bestille 10 tankskibe på 4000 tons hvert, kraner og andet udstyr i Finland.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Den svenske handelsflåde

Den svenske handelsflåde har i juli i år haft en netto-tilgang på 2 skibe og 13.859 br. tons. Tre motorskibe med ialt 6938 br. tons er blevet bygget i landet, og 2 motorskibe med ialt 8393 br. tons er blevet indkøbt fra udlandet. To små dampskibe er blevet hugget op, og et dampskib på 1268 br. tons er blevet solgt til udlandet. Pr. 31. juli bestod handelsflåden derpå af 557 dampskibe på ialt 655.459 br. tons, 724 motorskibe med ialt 1.727.898 br. tons og 634 motorsejlere på tilsammen 65.703 br. tons eller ialt 1915 skibe på tilsammen 2.449.060 br. tons.

Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni (The East Asiatic Company, Limited)« af København. Medlem af bestyrelsesrådet P. L. E. Warming er afgået ved døden.

UGENS FRAGTBERETNING

Rateændringer af større betydning har ikke fundet sted på fragtmarkederne i den forløbne uge, men den konstante nedgang, man har været vidne til i de forløbne måneder, synes at være standset og afløst af en mere stabil tendens.

I transatlantisk fart er der sluttet en hel del skibe for kul fra Hampton Roads til de sædvanlige europæiske destinationer til stærkt varierende rater, idet Hampton Roads/Rotterdam er sluttet til mellem 24/- og 28/6d. Grunden til den større aktivitet på dette marked er utvivlsomt den truende amerikanske minearbejderstrejke. Af anden amerikansk kulforretning kan nævnes kul fra Hampton Roads til Sverige til sv. kr. 24.50, kul Hampton Roads/Japan sluttet til \$8.50 for sept. og \$8.10 for decbr. lastning, kul Hampton Roads/Karachi betales med 61/6d., Hampton Roads/Rio blev gjort til \$5.50, og Hampton Roads/Buenos Aires blev betalt med 50/-. Korn fra Northern Range til Sydafrika sluttet til 61/6d. med fri losning, og 9000 tonner sluttet for korn fra Northern Range til Chile til \$7.75. Propsraterne fra Canada til UK. var uændrede 180/- for både omkring 1000/1200 favne for sept./okt. lastning, men en sen novbr./primo decbr. båd fik dog 185/- pr. favn. Korn fra St. Lawrence til Rotterdam sluttet til 34/-, for britisk regning betales 8/- pr. qr. til UK., og St. Lawrence/Alexandria sluttet til 47/-.

Efterspørgslen fra Vestindien er stadig begrænset. 5500 ts. parcel sluttet Cuba/UK. til 52/6d., Cuba/Lattakia betales med \$10.25, Cuba/Alexandria blev gjort til \$9.25, og endelig sluttet Cuba/Casablanca til \$8. Fra Golfen sluttet korn til Eire til 9/- pr. qr., og 3 både sluttet for sulphur fra Golfen til UK., alle til 40/-.

River Plate markedet er uændret sløjt. Et par både sluttet for olickager og expellers fra Buenos Aires til US. West Coast til rater omkring \$14.25 på berth terms. Hjemgående forretning rapporteres ikke, men meget let last kan sluttet til Danmark til omkring 65/- uden garanti for stuvningen. Soyabønner fra Brasilien til Hamburg sluttet til 50/-, og malm fra Victoria til Antwerpen eller Rotterdam betales med 46/-. To både sluttet for malm Victoria/Baltimore, for okt. betales \$3.50 og for novbr. lastning 25 cts. mere.

Nordpacific markedet var også i den forløbne uge temmelig aktivt. Lumber og stykgods til UK. sluttet til den uændrede rate af 75/-, fio., hvede fra Britisk Columbia til Antwerpen/Hamburg Range sluttet til 75/-, og på dollarbasis betales \$9.60 med option losning Vestitalien til \$10.60 og Adriatic til \$11.60. Mel til Alexandria blev gjort til 140/-, hvede fra Vancouver til Chile sluttet til \$7.75 for spot lastning og \$8 for oktober afskibning, byg San Fran-

cisco/Korea sluttet til \$7 med fri losning. Intercoastal markedet var meget livligt, og adskillige både sluttet i denne trade for lumber til rater omkring \$80.000 lumpsom fio. for liberty størrelse.

Far East markederne er stadig livløse. Copra fra Philippinerne til Rotterdam kan gøres til omkring 95/- på liner terms. Fra Malaya kan nævnes: Jernmalm Dangun/UK. til 52/6d., og fra Indien: Kul Calcutta/Rangoon til 42/6d., malm fra Marmagoa til Northern Range sluttet til 60/9d., og malm Marmagoa/Rotterdam fik 9000 tonner til 46/- med fri losning.

Fra Australien sluttet korn til UK. til 75/- basis lastning Vesta Australien for løs hvede ex-silo med de sædvanlige tillæg for andre lastehavne. Sukker fra Queensland til UK. sluttet til 92/6d.

Der er stadig kun ringe udbud af kullaster fra Sydafrika. Fra Mauritius sluttet sukker til Colombo til 42/6d., og sukker Mauritius/London blev gjort til 61/6d.

Middelhavsmarkederne er uændrede. Pyrites fra Vassiliko Bay til Rotterdam eller Emden sluttet til 23/6d., pyrites fra Stratoni til Rotterdam sluttet til 23/-, og pyrites fra Huelva til Danmark betales med 27/9d. for 2400 tonner.

Der er stadig relativ god efterspørgsel efter tonnage for kul og koks til Danmark, og raterne i dette marked viser yderligere stramning. Kul fra ECUK. til god dansk havn er sluttet med 3100 tonner til 13/9d., og større både kan sluttet for koks fra Rotterdam til god dansk havn til omkring 14/-. Også fra Belgien er der adskillige kullaster i markedet til rater omkring 18/- for både omkring 1000 ts. koks. 2000 ts. koks fra Emden/Weser til god dansk havn er gjort til 14/-.

Trælastmarkederne fra Østersøen viser endnu intet tegn til nogen slutsput før sæsonens afslutning. Props fra Sydfinland til ECUK. sluttet til 125/- pr. favn med option lastning Mellemfinland til 130/-. Props fra Sydsverige nordl. Oscarshamn til ECUK. sluttet til 105/- pr. favn. Fra Hvidehavet kan nævnes: 560 stds. DBB. Onega/Belgien til 210/- pr. std. Kulskarp fra Sydnorge til Tyne/Hamburg Range sluttet til 42/6d. pr. load.

På tankmarkedet var forholdene uden større ændringer. For dirty tonnage i amerikansk kystfart lå raterne omkring USMC. plus 5 pct. og for clean omkring USMC. plus 45 pct. Af afslutninger kan iøvrigt nævnes: Caribbean/Sverige, 12.000 tonner, dirty, USMC. plus 11 pct., Caribbean/Italien, clean, USMC. plus 40 pct., Caribbean/Sverige, 8000 tonner, clean, USMC. plus 45 pct., Caribbean/UK., 15.000 tonner, dirty, MOT. plus 112½ pct., Persian Gulf/Antwerpen, 9500 tonner, dirty, MOT. plus 47½ pct.

»Rederiet »OCEAN« A/S af København. Medlem af bestyrelsen H. H. Blache er afgået ved døden. Prokura er meddelt Vilhelm Abildgaard Hansen og Henry Jensen i forening.

Rederiaktieselskabet »Dantank«, hvis formål er at drive skibsfart, handel samt finansiering. Selskabet har hovedkontor i København. Selskabets stiftere er: skibsreder Conrad Johan Christian Harhoff, Grønningen 5, København, skibsreder Knud Hansen, Valeursvej 7, Hellerup, skibsreder Bennet Christian Kjellerup Hansen, Bel Colle's Allé 7, Rungsted, skibsreder Preben Harhoff, Olaf Poulsenvej 8, Charlottenlund, der tillige udgør bestyrelsen. Direktion: Firmaet C. K. Hansen, Amaliegade 35, København.

Skibsreglsteret

»I/S Dansk Flaskegas v/ Brdr. Tholstrup & Co.«.
Skorstensmærke: På hver side af en gul skorsten et blåt, kvadratisk felt, hvis vinkelspidser peger i skorstenens længde- og tværetning. Feltet er omgivet af tre smalle

rammer, henholdsvis i hvidt, blåt og hvidt, og deles af en hvid, vandret stribe i 2 felter, det øverste større end det underste. I den vandrette stribe ordet Kosangas i blåt. Bogstavet K strækker sig op i det øverste, blå felt og er, for så vidt det berører feltet, omgivet af en smal, hvid kant. I det øverste felt en gul gasbeholder, i det underste ordene flydende Gas i hvidt.

Kontorflag: Gul stander med ordet Kosangas i blåt.

Bog anmeldelse

Aage Heinberg: H. N. Andersen, De Unges Forlag.
Forfatteren Aage Heinberg har på De Unges Forlag udsendt en meget levende skrevet biografi af »Etatsraaden«, Danmarks store søn H. N. Andersen, Ø.K.'s geniale skaber. Bogen er, som forfatteren oplyser i sit forord, oprindeligt skrevet under krigen under et ophold i Sverige, men udsendes nu på dansk i anledning af H. N. Andersens 100-års dag d. 10. september i år, i håbet om, som forfatteren skriver, »at den vil finde vej til mange, for hvem H. N. Andersen nu blot er et navn, måske et stort navn, måske ikke engang det.«

Der er sikkert mange, der vil ønske som forfatteren, at denne bog må nå ud til vide kredse, ikke mindst til de unge, der vil kunne finde så meget værdifuldt i beretningen om den unge nakskovit, der så sine ungdomsdrømme virkeliggjort og skabte et verdensforetagende udelukkende i kraft af sin egen vilje og dygtighed.

Nyt fra Israel

I Israel er stiftet et nyt rederi, Israeli Prophets Line, som har købt to lastskibe på hver ca. 10.000 tons. De skal gå i fart mellem Haifa og Golfen og mellem Israel og Central- og Sydamerika.

PERSONALIA

70 år

Tidligere fører i Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, kaptajn *Broder Nielsen*, fylder den 8. september 70 år. Kaptajnen er bosiddende på Nordby-Fanø.

60 år

Fører i Dampskibsselskabet »Orion«, kaptajn *H. C. Andersen*, kan den 12. september fejre sin 60 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i København.

50 år

Skibsfører i Dampskibsselskabet »Dania«, kaptajn *Poul M. Chr. Schmidt*, kan den 8. september fejre sin 50 års fødselsdag. Kaptajnen er bosiddende i København.

Kaptajn *Ove Hansen*, der er fører i Det Østbornholmske Dampskibsselskab, fylder den 10. september 50 år. Kaptajn Hansen er bosiddende i Nekso.

25 års jubilæum

Den 3. september kunne inspektør i Rederiet *J. Lauritzen*, *Emry Aage Olsen*, fejre 25-årsdagen for sin ansættelse i rederiet.

Ordensdekorationer

Medlem af navigations-eksamenskommissionen, kaptajn *Knud Julius Louis Hansen*, København, og fhv. skibssynsmand *Niels Peter Holm*, Rønne, er udnævnt til ridder af Dannebrog.

VALUTAKURSER pr. 2. septbr. 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.20½.

Positionsliste pr. 2. septbr. 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk forv. ank. Kbhvn. 3.9. — *Hans Mærsk* afg. London 1.9. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Sydney C.B. Nova Scotia 2.9. — *Betty Mærsk* dok Frederikshavn. — *Lica Mærsk* forv. ank. Glasgow 2.9. — *Marit Mærsk* forv. ank. London 8.9. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 2.9. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 2.9. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Karachi 3.9. til Bombay. — *Else Mærsk* afg. Kuwait 1.9. til Bahrain. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Colombo 1.9. — *Agnete Mærsk* afg. Kobe 31.8. til Osaka. — *Mathilde Mærsk* forv. afg. Bombay 30.8. til Cochín. — *Enilie Mærsk* ank. Nagoya 31.8. — *Herta Mærsk* afg. Manila 29.8. til Djakarta. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Baltimore 29.8. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Semarang 30.8. — *Arnold Mærsk* forv. afg. Medan 2.9. til Colombo. — *Cornelius Mærsk* ank. New York 26.8. — *Oluf Mærsk* afg. Los Angeles 24.8. til Yokohama. — *Leise Mærsk* afg. New York 29.8. til Hampton. — *Sally Mærsk* forv. afg. Hongkong 2.9. til Bangkok. — *Chastine Mærsk* forv. afg. Antwerpen 4.9. — *Gertrude Mærsk* afg. Massawa 30.8. til Suez. — *Lexa Mærsk* afg. San Francisco 20.8. til Manila. — *Hulda Mærsk* ank. Yokohama 30.8. — *Laura Mærsk* afg. Panama 24.8. til San Francisco. — *Grete Mærsk* ank. Boston 24.8. — *Trein Mærsk* forv. afg. Manila 1.9. til Hongkong. — *Anna Mærsk* afg. Yokohama 29.8. til Kawasaki. — *Peter Mærsk* forv. ank. Bugo 3.9. — *Olga Mærsk* forv. ank. New York 1.9. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Saigon 2.9. til Bangkok. — *Jeppe Mærsk* forv. pass. Panama 30.8. til New York. — *Kate Mærsk* forv. ank. Rotterdam 15.9. — *Bente Mærsk* forv. ank. Teneriffe 3.9. — *Aase Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 1.9. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 2.9. — *Nelly Mærsk* ank. Palermo 16.8. — *Emma Mærsk* forv. ank. Palermo 3.9. — *Charlotte Mærsk* afg. Lourenco Marques 30.8. — *Brigit Mærsk* forv. ank. Pauillac 10.9. — *Inge Mærsk* ank. Liverpool 30.8. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Bec d'Ambes 10.9. — *Katrine Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 13.8. — *Henning Mærsk* afg. Banias 30.8. — *Eleonora*

Mærsk afg. Palermo 23.8. — *Marie Mærsk* afg. Melbourne 26.8. — *Valkyrien Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 31.8. — *Jane Mærsk* afg. Fawley 1.9. — *Mette Mærsk* afg. Singapore 22.8. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 30.8. — *Ebba Mærsk* forv. ank. Antwerpen 1.9. — *Anglo Mærsk* forv. ank. Rotterdam 4.9. — *Gerd Mærsk* afg. Thameshaven 27.8.

Basse & Co.

London ank. Santos 11.7. — *Krusaa* afg. Durazzo 30.8. til Haifa. — *Oslo* ank. Antwerpen 1.9. — *Paris* afg. Bremen 31.8. til Istanbul. — *Egaa* forv. afg. Aarhus 2.9. til Aalborg. — *Else Basse* ank. Færingehavn 9.7. — *Susaa* ank. Baltimore 31.8.

Dania

Cyrl pass. Malmø 3.9. p. v. t. Svalbard. — *Danfjord* ank. Buenos Aires 2.9. — *Danholm* ank. Montevideo 17.8. — *Tovelil* afg. Miramichi 28.8. til Barrow-in-Furness.

Dannebrog

Aggersborg afg. New York 29.8. til La Guaira og Puerto Cabello. — *Brattingsborg* afg. Rotterdam 29.8. til St. Kitts. — *Christiansborg* afg. Port Said 31.8. til England. — *Elensborg* afg. Barry 30.8. til Marin. — *Flynderborg* forv. afg. Matanzas 4.9. til Galveston. — *Frederiksborg* pass. Nordkap 30.8. til Preston. — *Lilleborg* ank. Port Talbot 1.9., derfra til Barry. — *Nordborg* afg. Santander 30.8. til Swansea. — *Spigerborg* afg. Hantsport 27.8. til Philadelphia. — *Taarnborg* pass. Gibraltar 25.8. til Pireaus. — *Uranienborg* afg. Abidjan 1.9. til Takoradi. — *Ørneborg* ank. Port Talbot 24.8., derfra til Barry.

Dansk Esso

Esso København forv. afg. Kiel 2.9. til Caripito, Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 3.9., derfra Kbhvn. — *Chr. Holm* forv. ank. Nyborg 8.9., derfra Esbjerg.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Angon 30.8. — *Bornholm* ank. Landana 30.8. — *Bretagne* afg. Antwerpen 2.9. til Las Palmas. — *Grønland* afg. Suez 3.9. til Ras Tanura. — *Hulland* afg. Kbhvn. 3.9. til Flensborg. — *Irland* afg. Avonmouth 2.9. til Galveston. — *Normandiet* forv. ank. Las Palmas 8.9. — *Shetland* ank. Liverpool 30.8. — *Skotland* pass. Miami 31.8. p. v. t. Good Hope. — *Slesvig* afg. Rangoon 25.8. til Bahrein.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Reykjavik 11.9. — *Concordia* forv. ank. Yxpila 7.9. — *Dania* i Helsingør, dok. — *Hafnia* forv. ank. Blyth 6.9. — *Scandia* forv. udl. Oslo 5-6.9.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak ank. Christianshåb 30.8. — *Disko* ank. Holsteinsborg 31.8. — *Kaskelot* pos. 31.8. 59.05 n. 00.02 v. p. v. t. Tingmiarmiut. — *Sværdfisken* ank. Julianehåb 29.8. — *Tikerak* Kbhvn. — *Julius Thomsen* i kystfart. — *Martin S.* pos. 1.9. 39.08 n. 12.26 v. p.v.t. Savona. — *Bjorn Clausen* forv. afg. K.G.H. 3.9. til Julianehåb, B.W.L., Frederikshåb, Holsteinsborg og Egedesminde. — *Sigrid S.* ank. Upernavik 29.8. — *Polarstar* pos. 1.9. 67.45 n. 20.20 v. p. v. t. Ålesund. — *Polaris* pos. 1.9. 60.57 n. 3.12 ø. p. v. t. Kbhvn. — *Annette S.* Kbhvn. — *Jopeter* ank. Frederikshåb 31.8. — *Elin S.* pos. 31.8. 60.25 n. 24.48 v. p. v. t. Kbhvn. — *Hanne S.* forv. ank. Kbhvn. 2.9.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Toppila 31.8. — *Th. Adler Swanholm* ank. Yxpila 1.9. — *Wm. Th. Malling* afg. Herrenwyk 31.8. til Grangemouth.

D.F.D.S.

Argentina ank. Kbhvn. 31.8., herfra ca. 3.9. til U.S.A. — *Arizona* afg. Santos 30.8. til Ilheus/Bahia, derfra via Las Palmas til Madeira/England/Kbhvn. — *Bastholm* afg. Hamburg 29.8. til Lisbon, Middelhavet. — *Birkholm* ank. Limassol 2.9., derfra til Famagusta Lattakia, Izmir o. v. — *Bolivia* afg. New York 29.8. til Antw./Oslo/Aarh./Kbhvn. — *Brasilien* ank. Kbhvn. 7.8. — *Bygholm* ventes ank. Algier ca. 5.9., derefter Antwerp., Danmark. — *Colombia* ank. Rosario 31.8., derfra ca. 13.9. til Buenos Aires/Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Diana* ank. Hull. 1.9., derfra forv. 5.9. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn forv. 2.9. til Trangisvaag/Reykjavik. — *Egholm* ank. Sousse 29.8., derfra ca. 2./3.9. til Bona, Algier, Antwerp., Danmark. — *Florida* ank. Tunis 1.9., derfra forv. 2.9. til Bona, Djidjelli, Algier, London o. v. — *Halldan* afg. London ca. 1.-2.9. til Newport, Swansea, Liverpool. — *Hebe* afg. Newcastle forv. 4.9. til forv. Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Dunkirk 1.9. til Kbhvn., Næstved. — *Hjortholm* afg. Dunkirk 28.8. til Algier, Malla o. v. — *Hroar* afg. Hull forv. 5.9. til Kbhvn. — *Katholm* afg. Kbhvn. ca. 6.9. til Odense, Horsens, Aarhus, Kbhvn., Newport, Swansea, Liverpool. — *Knudshoved* afg. Havre 30.8. til Kbhvn., herfra ca. 6.9. til Gdynia, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Aarhus ca. 2.9. til Kbhvn., Antwerp., Danm. — *Lemnos* ventes ank. Kbhvn. 3.9., derefter Odense, Aalborg/Nr. Sundby. — *Louisiana* ank. Madeira ca. 6.9., derefter Casablanca/Antwerpen/

Kbhvn./Kalundborg. — *Margrethe* afg. Kbhvn. 3.9. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Marocco* afg. Grimsby 2.9. til Esbjerg, London. — *Melos* ank. Tunis 1.9., derfra forv. 2.9. til Palermo, Catania, o. v. — *Nevada* afg. Norfolk 29.8. til Bremen. — *Oregon* ank. Newport News ca. 3.9., derefter til Kontinentet. — *Paraguay* afg. Kbhvn. ca. 15.9. til Aarhus/New York/Boston/Savannah/Gulfen. — *Rhodos* afg. Antw. 30.8. til Casablanca, Tanger, Oran o. v. — *Rota* afg. Kbhvn. 4.9. til Odense, Aarhus, Newcastle. — *Saga* afg. Horsens 2.9. til Kbhvn. — *Samos* ank. Cartagena 2.9., derfra forv. 2.9. til Malaga, Lisbon, Leixoes, Kbhvn. — *Svanholm* afg. Aalborg ca. 8.9. til Fredericia, London, Manchester, Kbhvn. — *Texas* afg. Kbhvn. 1.9. til Antwerpen, Dunkirk, Malta, Levanten. — *Tula* afg. Antw. ca. 5.9. til Kbhvn., Aalborg. — *Uruguay* afg. New York 27.8. til Port Tampa/Galveston/Houston/New Orleans. — *Venezuela* afg. Port of Spain 27.8. til Buenos Aires. — *Virginia* afg. Murmansk 31.8. til Stettin.

Heimdal

Axel Carl ank. New Orleans 31.8. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 1.9. — *Poul Carl* ank. Burnie 31.8.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Helsingør 31.8. til Archangelsk. — *Jens Toft* afg. Archangelsk 3.9. til Zaandam. — *Karen Toft* afg. Antwerpen 2.9. til Randers.

Kongssund

Kongshavn ank. Calcutta 20.8.

J. Lauritzen

African Reefer pass. Suezkanalen 1.9. p. v. t. Genova. — *Argentinean Reefer* ank. Santos 31.8. — *Bella Dan* ventes afg. Baltimore 5.9. til Philadelphia. — *Egyptian Reefer* afg. Buenos Aires 30.8. — *Gerda Dan* ventes afg. New York 4.9. til Chile. — *Greta Dan* forv. pass. Panamakanalen 2.9., nordg. — *Indian Reefer* pass. Kap Finisterre 29.8. — *Jelva Dan* ank. Luleå 31.8., derefter Tolkis. — *Jutta Dan* pass. Aalesund 1.9. p. v. t. Amsterdam. — *Kamma Dan* ventes afg. New Orleans 4.9. til Chile. — *Katja Dan* afg. Grimsby 2.9. til Aalborg. — *Kista Dan* pos. 1.9. syd for Island p. v. t. Kbhvn. — *Laila Dan* laster i Narsarsuaq til U.S.A. — *Laura Dan* afg. Toppila 2.9. til Kolka. — *Leena Dan* ventes til Callao 5.9. syd. — *Lilian Dan* ventes afg. Kolka 4.9. til Rochester. — *Linda Dan* afg. Svendborg 1.9. til Kolka. — *Lotta Dan* afg. New Orleans 29.8. til Trieste. — *Maria Dan* rep. i Aalborg. — *Marna Dan* ventes afg. San Vicente 4.9., nordg. — *Nerma Dan* ventes til Mena-al-Ah-madi 5.9. — *Ninna Dan* pass. Kieleskanalen 1.9. p. v. t. Rønnskär. — *Paula Dan* ventes til Callao 8.9., nordg. — *Randa Dan* ank. Preston 31.8., derefter Bordeaux. — *Selma Dan* afg. Rochester 2.9. til Leith, derefter Oslo. — *Silja Dan* ventes til Walvis Bay 4.9., derefter Ghent. — *Stina Dan* ventes afg. Mar del Plata 8.9., til Santos. — *Tessa Dan* ventes afg. New Orleans 4.9. til Mobile. — *Ulla Dan* afg. Dakar 29.8., til Genova. — *Vilma Dan* ventes til Callao 7.9., nordg.

Motortramp

Stensby forv. afg. Karachi 5.9. til Bombay. — *Tureby* afg. Fremantle 1.9. til Christmas Island. — *Vedby* forv. ank. Avonmouth 4.9., derefter British Columbia.

Myren

Asbjorn forv. ank. Zanzibar 2.9. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Victoria 6.9., derefter Bremen. — *Clara* Kbhvn. rep.

Norden

Norden afg. Lourenco Marques 19.8. til Christmas Island. — *Nordfurer* afg. Penang 2.9. til Chittagong. — *Nordhval* ank. Karachi 1.9. — *Nordkap* Kbhvn. — *Nordkyn* afg. Cristobal 26.8. til London. — *Nordpol* ank. La Pallice 30.8. — *Nordvest* ank. Chittagong 4.8.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* Kbhvn.

Progress

Valborg Nielsen ank. Cheticamp Nova Scotia 30.8. — *Elisabeth Nielsen* ank. Tarafa, Cuba, 29.8. — *Else Nielsen* pass. Fair Isle 1.9. — *Lily Nielsen* afg. Ivigtut 29.8. — *Henry Tegner* ank. Oslo 2.9. — *Ellen Nielsen* ant. afg. Ivigtut 2.9. — *Hugo Nielsen* ank. Julianehaab 26.8. — *Margrete* ank. Antwerpen 1.9. — *Karen* ant. ank. London 2.9. — *Marz* ank. Hamia 30.8. — *Sophie* ank. Norrsundet 31.8. — *Thyra* afg. West Hartlepool 2.9. — *Fylla* ank. Amål ved Säfte 28.8.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige

Forsikringsarter

FORSIKRINGS AKTIESELSKABET
N O R D L Y S E T

DR. TVÆRGADEN 21 — KØBENHAVN K.

TELEF. • BYEN 2680

L. R. Schmith & Co.

Jane Lang pass. Utvär 2.9. p. v. t. Murmansk.

Torm

Birgitte Torm ank. Paranagua 28.8. — *Estrid Torm* afg. Norfolk 31.8. — *Herdis Torm* afg. Chicama 23.8. — *Olga Torm* ank. Port Louis 30.8. — *Gerd Torm* ank. Saloniki 1.9. — *Tekla Torm* ank. Buenos Aires 29.8. — *Agnete Torm* ank. Philadelphia 30.8. — *Kirsten Torm* afg. New York 20.8. — *Gertrud Torm* ank. Genoa 30.8. — *Ragnhild Torm* ank. Kiel 27.8. — *Helvig Torm* ank. Boston 30.8. — *Thyra Torm* afg. Las Palmas 24.8. — *Gyda Torm* ank. Limhamn 31.8. — *Anne Torm* ank. Helsingør 13.8. — *Hilde Torm* ank. Svendborg 5.8. — *Guðrun Torm* ank. Gdynia 31.8. — *Alice Torm* afg. Amsterdam 30.8. — *Gunhild Torm* ank. Himango 31.8.

Vendila

E. M. Dalgas ventes afg. Burutu 6.9. — *Otto Petersen* afg. Sfax 2.9. til Rotterdam. — *P. N. Damm* ank. Hamburg 3.9.

Ø.K.

Annam ank. Suez 31.8., derefter Aden, Colombo. — *Asia* ank. Kbhvn. 22.8., derefter Aalborg, Göteborg. — *Bintang* afg. Singapore 1.9. til Bangkok. — *Falstria* pass. Bull of Lewis 24.8. til New York, Kbhvn. — *Fionia* ank. Bangkok 25.8., derefter Singapore, Port Swettenham. — *India* afg. Aden 31.8. til Colombo, Penang. — *Java* ank. Kbhvn. 30.8. — *Kambodia* afg. Legaspi 31.8. til Davao, Singapore. — *Kina* ank. Singapore 29.8., derefter Port Swettenham, Penang. — *Korea* ank. Haifa 29.8., derefter Genoa, Antwerpen. — *Lalandia* ank. Middlesbrough 1.9., derefter Antwerpen, Rotterdam. — *Magdala* afg. Rotterdam 1.9. til Hamburg, Kbhvn. — *Malacca* ank. Brisbane 1.9., derefter Townsville, Newcastle. — *Malaya* pass. Finisterre 1.9. til Marseille, Genoa. — *Manchuria* pass. San Miguel 31.8. til St. Thomas, Cristobal. — *Meonia* pass. Perim 1.9. til Penang, Port Swettenham. — *Mombasa* afg. Genoa 30.8. til Antwerpen, Rotterdam. — *Mongolia* afg. Los Angeles 31.8. til Cristobal, St. Thomas. — *Morelia* afg. Calcutta 31.8. til Chalna, Chittagong. — *Nikobar* afg. San Marcos 28.8. til Mazatlan, Los Angeles. — *Panama* pass. Gibraltar 1.9. til Marsailles, Genoa. — *Patagonia* afg. Singapore 31.8. til Bangkok, Saigon. — *Selandia* afg. Penang 29.8. til Colombo, Aden. — *Serampore* afg. Kobe 2.9., derefter Philippinerne. — *Siam* pass. Gibraltar 1.9. til Bahrein f. o. — *Tranquebar* ank. Vancouver 19.8., derefter Port Tahsis, Japan.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

Telephone:
ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, df. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861

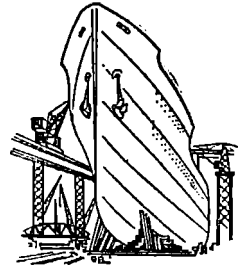


- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog



TUBORG

The world famous Beer

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD

Rigstelefon: 909

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT REFSHALEØEN MASKINFABRIK STRANDGADE 2

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DØKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

B&W

Fremstillet af
friske Citroner

Carlsberg

N S

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe Indtill 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

JAN M. LYNGBY A/S
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 19 770-15 770  KJØBENHAVN K.
TELEGR. • JANBY • TOLDBODGADE 18

IMO

**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde.
Fabrikanter af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrøkedler.
2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

MARIAGE

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: »Chartoring Mariager«
Post-Adresse: »Cimbria« pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

NAKSKO

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 406 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDER

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. »Hassager«

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

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Rigstelefon 2
Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 36

FREDAG DEN 12. SEPTEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DANSK-BELGISK SAG

Den 9. september indlededes proceduren i en dansk-belgisk erstatnings sag, der er blevet forelagt et internationalt forligsnævn i Stockholm. Forligsnævnet har den svenske justitsråd *Emil Sandström* til formand, medens de øvrige medlemmer er den hollandske professor *J. P. A. Francois*, den engelske kronjurist *Charles Thomas le Quesne*, den danske folkeretsekspert, minister, dr. jur. *Georg Cohn* og den belgiske professor *Henri Rollin*. Proceduren varetages for Danmarks vedkommende af landsdommer *N. V. Boeg* og for Belgiens af advokat *Robert de Snet*.

I Sagen afkræver den danske stat den belgiske en erstatning på ca. 3,5 mill. kr. for beslaglæggelsen af skibene *Gorm* og *Svava* i Antwerpens havn i maj 1940, da tyskerne invaderede Belgien.

Reclt er det de to skibes rederi, Det Forenede Dampskibs-Selskab, der står bag erstatningskravet. Man har ikke kunnet blive enige om den juridiske rækkevidde af de belgiske myndigheders forholdsregler overfor de to skibe, hvorfor den danske og den belgiske regering, som det hedder i en meddelelse, udenrigsministeriet fornylig udsendte om sagens påbegyndelse, »i venskabelig ånd har besluttet sig til at forelægge sagen i sin helhed for en i medfør af den dansk-belgiske traktat af 1927 om forligsbehandling sammensat international kommission af jurister«.

Et par dage efter at tyskerne den 10. maj 1940 var gået over Belgiens grænse blev der sat belgisk prisemandskab om bord i *Gorm* og *Svava*, der derefter skulle afgå mod Ostende. *Gorm* blev minesprængt undervejs og sank, men besætningen blev reddet over i *Svava*. I Ostende blev de to skibes besætninger taget som belgiske krigsfanger, medens *Svava* senere kom i engelsk tjeneste, hvor skibet gik tabt. Hvad angår selve skibets værdi har der fundet en udligning sted mellem England og Danmark, men D.F.D.S. kræver nu erstatning for afsavn, fragt, ladningsværdi m. m.

Fra belgisk side hævdes det bl. a., at de to skibes skæbne var en uundgåelig følge af krigen. Voldgiftsdomstolens opgave bliver i første række at afgøre, om Danmark overhovedet har krav på erstatning. Når denne afgørelse foreligger, vil parterne forsøge at forhandle sig frem til den eventuelle erstatnings størrelse.

DE DANSKE HAVNE

Statistiken over trafikken på danske havne i maj småned viser nogen tilbagegang for godsomsætningen i forhold til samme måned i fjor. Det samlede antal anløb var 6083 (imod 6938), skibenes netto-registertonnage 1.666.000 tons (1.647.000 tons), den udlossede godsmængde 1.184.000 tons (1.328.000 tons) og den indladede godsmængde 457.000 tons (476.000 tons).

Om besejlingen af København og nogle af de vigtigste provinshavne i maj i år giver »Statistiske Efterretninger« bl. a. følgende oplysninger:

Københavns havn blev anløbet af 1542 skibe på 738.147 nrt., udlosset 392.260 og indladet 112.896 tons gods. Aalborg-Nørresundby 457 skibe på 189.036 nrt., 103.344 og 73.157 tons gods. Aarhus 341 skibe på 149.998 nrt., 103.062 og 18.690 tons gods. Odense 211 skibe på 47.033 nrt., 53.349 og 9889 tons gods. Esbjerg 77 skibe på 74.579 nrt., 29.690 og 22.234 tons gods.

FRA ORLOGSFLÅDEN

Den første af de tre fregatter af Hunt-klassen, som søværnet har lånt i England, kom forleden dag til Holmen slæbt dertil fra Plymouth af DFB's slæbebåd *Pluto*. Fregatten, der under engelsk flag hed *Blackmore*, skal nu gennemgå en større reparation og ombygning på Orlogsværftet. Bl. a. skal den have et nyt luftværnsbatteri, og det vil antagelig vare et årstid, inden fregatten er sejlklar igen. Der er blevet bevilget 14 mill. kr. til istandsættelse af de tre fregatter, der, når de er klare, vil betyde en meget væsentlig forøgelse af flådens egentlige krigsskibsmateriel. De to øvrige skibe ventes til København i løbet af efteråret. Hunt-klassen er på 1050 tons og er blevet bygget omkring 1942. Under krigen gjorde skibe af denne type fortrinlig fyldest. Farten er ca. 25 knob.

SKOLESKIBET DANMARK

Bestyrelsesrådet for skoleskibet *Danmark* har nu budsendt beretning for finansåret 1951-52. Det fremgår af beretningen, at skibets sommertogt begyndte d. 15. juni, hvorefter skibet afgik på togt i de danske farvande med afslutning d. 27. august. Vintertogtet begyndte d. 14. september og gik dette år til Madeira, Teneriffa, Barbados, St. Thomas, Jamaica, Cartagena, Mobile, New Orleans og hjemover med ankomst til København d. 7. marts, hvorefter skibet gik ind til Holmen for afrigning. På sommertogtet udsejledes ialt 942 sømil og på vintertogtet 16.857 sømil, eller ialt 17.799 sømil. Hvoraf kun de 1539 for sejl og motor. På begge togterne var tjenesten som altid hovedsagelig lagt an på den praktiske uddannelse med stadig henblik på at styrke og udvikle elevernes karakter, og det er vel også særlig på dette område skoleskibenes mission må findes. 116 elever har deltaget på skoleskibets to togter i det omhandlede finansår.

OPLÆGNINGERNE

Oplægernes antal øges desværre stadig. I København er oplæggerne således i den sidste tid blevet forøget med A. P. Møllers 2140 t. dw. dampskib *Effie Mærsk*, Bothnias 4625 t. dw. dampskib *Kalø* og Vikings 1300 t. dw. dampskib *Skagen*.

Også i Sverige stiger oplægningerne stærkt. I Malmö ligger der således nu ca. ti mindre skibe, hovedsagelig ældre tonnager, på tilsammen 15.250 t. dw., oplagt, og forleden dag måtte Rederi A/B Transatlantic lægge sit 5200 t. dw. lastmotorskib *Hallaran* op i Göteborg. Rederiets leder, generalkonsul *Gunnar Carlsson*, udtalte i den anledning til den sven-

Forsikring skal man høre...

(i **BALTICA**)

ske presse, at rederiet med bekymring ser fremtiden imøde. Ikke mindre end ti af rederiets rutebåde har måttet overføres til trampfart på grund af det svigtende marked. Rederiets Australien-rute, der i sidste kvartal ifjor beskæftigede 14 skibe — egne og chartrede — besejles nu kun af fire, der endda ikke kan fyldes. Det sidst afgående skib havde således ca. 30 pct. af lastrummet uudnyttet. Generalkonsulen udtalte tilsidst, at man måtte regne med, at rederiet blev tvunget til at oplægge endnu flere skibe inden årets udgang, men håbede dog, at forholdene engang før eller senere ville trække sig ilave igen, og derfor gjaldt det om allerede nu at forberede sig derpå.

DANSK SKIBSADOPTION

Dansk Skibsadoption har afholdt det første maritime »lærermøde« om bord i D.F.D.S. *Kronprins Olav* under ledelse af foreningens formand, skibsreder E. Hahn-Petersen. Tilstede ved mødet var bl. a. en stor del af de lærere, der hver på sin skole formidler samarbejdet med skole og skib. Efter en frokost om bord, hvor D.F.D.S. var vært for ca. 100 personer, talte skibsreder E. Hahn-Petersen om skibsfartens forhold til befolkningen og udtalte herunder, at det jo var foreningens mål at bringe kendskabet til skibsfartens for så mange ukendte liv og virke ud til så store og vide kredse som muligt.

I den efterfølgende diskussion blev der bl. a. forespurgt, om ikke der var mulighed for, at de respektive skolers adoptiv-både kunne udsætte en eller to årlige frirejser som opmuntring for stille-skrivning. Forslaget anbefalede både af direktør *Ove Amstnck*, »Progress«, og af foreningens formand, skibsreder E. Hahn-Petersen.

Rektor *Dirks*, Flensborg, påpegede, hvilken overordentlig stor betydning ideen bag Dansk Skibsadoption havde for skolearbejdet i Sydslesvig.

Iøvrigt udtaltes fra mange sider glæde over bevægelsens rent praktiske fordele for skolearbejdet, den stimulans det betød for undervisningen i adskillige fag — og enkelte lærere erkendte, at de vist ikke havde gjort nok ved arbejdet hidtil, men de gav af sig selv tilsagn om, at de nok skulle tage hjem og gøre meget mere ved den udmærkede sag.

DALENDE MERINDFØRSEL

Af den opgørelse, der nu foreligger over Danmarks samhandel med udlandet i juli måned fremgår, at indførslen har andraget 519 mill. og udførslen 480 mill. kr. Der er altså tale om et indførselsoverskud på 39 mill. kr.

Dette beløb er mindre end det tilsvarende for juni måned, hvor indførselsoverskuddet var på 72 mill. kr. og betydelig lavere end i juli ifjor, hvor indførslen oversteg udførslen med 137 mill. kr.

Importen på 519 mill. kr. i juli måned er kun en ubetydelighed større end importen i juni, hvor den udgjorde 515 mill. kr. Derimod er eksporten steget noget, nemlig fra 443 til 480 mill. kr.

Stigningen i eksportbeløbet skyldes for en væsentlig del en stigning i udførslen af bacon fra 72 mill. kr. i juni til 114 mill. kr. i juli, hvad der dels var forårsaget af større eksportmængde dels af bedre priser.

Desuden er der i juli leveret anselige kvanta sukker til Norge og Sverige.

I alt har Danmarks merindførsel i de første syv måneder i år andraget 607 mill. kr. mod 921 mill. kr. i samme tidsrum i fjor, hvad der betyder en reduktion i merindførslen med over en trediedel.

Denne nedgang i indførselsoverskuddet skyldes navnlig en formindskelse i importen fra 4164 mill. kr. til 3943 eller med 221 mill. kr., medens ekspor-

ten er steget fra 3243 til 3335 mill. kr. eller med 92 mill. kr.

Forklaringen på det mindre importoverskud må søges i flere faktorer, dels den begrænsede købekraft her i landet, dels importørernes forventninger om prisfald, dels det forbedrede bytteforhold og sidst, men ikke mindst liberaliseringen, der har gjort det muligt for importørerne at købe til de rette tidspunkter og på de rette markeder.

THORSHØVDI

Det store norske hvalkogereri *Thorshøvd*, der for nogen tid siden kolliderede med det svenske motorskib *Anna Salén* i tæt tåge i Pentland Firth, og som blev hårdt beskadiget ved kollisionen, er nu kommet til B. & W. for reparation. Det var assurandørerne, der krævede, at det store danske værft skulle foretage reparationen, fordi det påtog sig at gøre det på den korteste tid. B. & W. lovede at afslutte arbejdet d. 21. november, dog under forudsætning af, at der ikke viste sig lækager i andre tanksektioner end de to, der blev direkte beskadiget ved sammenstødet. Rederiet anser det dog for sandsynligt, at nye skader vil blive opdaget under dokningen og venter derfor først reparationen afsluttet omkring 1. december. Skibet vil imidlertid ikke kunne nå at deltage i vinterens fangstsæson i år.

NYT FRA CANADA

Sømændenes internationale Union (S.I.U.) har i disse dage truet med at kræve understøttelse fra andre organisationer i kampen for at få forhindret udenlandske skibe i at laste i havne ved de Store Søer. S.I.U.'s canadiske vicepræsident *Mr. Hal Banks* udtaler endvidere, at hans organisation påtænker at lade sagen indbringe for forbundsregeringen, og at man agter at foreslå denne, at der bliver pålagt den udenlandske skibsfart store afgifter, indtil der kan blive nedlagt forbud mod dens virksomhed i vedkommende havne.

Han udtalte, at skibe fra Storbritannien, Holland, Norge, Sverige, Frankrig og Tyskland konkurrerede på en unfair måde med den canadiske skibsfart. Disse fremmede skibe kunne således passere gennem det canadiske kanalsystem uden at betale nogen form for afgifter, ligesom der ofte betaltes meget ringe hyre om bord i visse udenlandske skibe sammenlignet med hyrerne i canadiske, hvad der bevirkede, at canadiske skibe var meget slet stillet i konkurrencen med de udenlandske.

DEN AUSTRALSKE SKIBSFART

Den australske statsjede Commonwealth Line påtænker at sælge 34 skibe til private redere. Salgssummen vil komme til at ligge mellem £ A. 8.000.000 og £ A. 10.000.000. Byggesummen for samtlige disse skibe oversteg i sin tid £ A. 12.000.000. Forhandlingerne om salget har nu varet mere end eet år. Regeringen har foreslået, at rederne opretter et fælles indkøbsorgan, der derpå skal sælge skibene til de interesserede rederier. Statsrederiet, der blev oprettet i 1941 af den daværende Labour-regering til bestridelse af den australske kystfart, har i årenes løb tabt meget betydelige beløb. Et tidligere australsk forsøg på at drive statsrederi endte ligeledes med svære tab og salg af flåden.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i august/september afholdte håndværksprøve mødte 47 eksaminander, der alle bestod.

UGENS FRAGTBERETNING

Atter en uge er forløbet uden større begivenheder på fragtmarkederne. I transatlantisk fart er der sluttet yderligere kulladninger fra Hampton Roads til Continentet til stærkt varierende rater, idet der for spot lastning er betalt 25/- og 28/- for første halvdel oktober afskibning basis Hampton Roads/Rotterdam eller Antwerpen. Størstedelen af disse forretninger er for tysk regning og option af losning tysk Nordsøhavn er betalt med det sædvanlige tillæg af 1/6d. Af anden kulforretning kan nævnes Hampton Roads/Karachi til 61/-. Hvede fra Northern Range til Sydafrika betaltes med 62/6d. basis 1 lossehavn. Propsraterne fra Canada var nogenlunde stabile med 182/6d. betalt for 900 favne båd og 162/6d. for båd på 2000 favne. Korn fra St. Lawrence til UK. sluttedes til den uændrede rate af 8/pr. qr., korn St. Lawrence/Antwerpen eller Rotterdam betaltes med can. \$4, hvede St. Lawrence/Alexandria sluttedes til 47/3d., og for byg fra St. Lawrence til Japan betaltes \$9.75 for tidlig okt. båd og \$10.25 for sen novbr. lastning. Hvede fra Churchill til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$6 og på sterlingbasis betaltes 46/6d.

Efterspørgselen fra Vestindien er stadig minimal. En enkelt båd sluttedes fra Cuba til Haifa/Tel Aviv til \$10, og for 5900 ts. sukker Cuba/Casablanca betaltes den uændrede rate af \$8. *Ministry of Food* er åben for sukker Cuba/UK. til 52/6d.

Fra Golfen sluttedes korn til UK. til 9/9d. pr. qr. med option af losning Antwerpen/Rotterdam til 9/1½d., korn Golfen/Vestitalien sluttedes til \$6.65, og 9000 tonner sluttedes for korn Golfen/Triest til \$7.50. Hvede fra Golfen til Brasilien sluttedes til \$7.50, og for 8/9000 ts. ris i sække fra Golfen til Hongkong betaltes 95/-.

River Plate markedet er stadig kun sparsomt repræsenteret. Dansk 4800 tonner sluttedes fra Concepcion completing Buenos Aires til Antwerpen til 55/- basis 65 cbft. Malm fra Rio til Baltimore sluttedes til \$4.10.

Fra vestkysten af Sydamerika er der kun få ordrer. Sukker fra Peru til Japan kan gøres til 65/-, og for ris fra Ecuador til Colombo indikeres \$15 fio.

Nordpacific markedet er fastere. Lumber og stykgods til UK. sluttedes til 80/- på sædvanlig fio. betingelser, hvilket er en stigning på 5/- sammenlignet med forrige uge. Korn til UK. betaltes med 73/9d. for novbr./decbr., hvorimod der for en prompt båd måtte betales 85/- for hvede fra Nordpacific til Antwerpen/Hamburg Range med fri losning. Korn fra Nordpacific til Alexandria tog 4 både til \$11.75. Intercoastal lumber sluttedes til den uændrede rate af \$80.000 lumpsum fio. for oktober lastning, lumber Nordpacific/Sydafrika sluttedes til £47.500 lumpsum fio. for 9600 tonner, 493.000 cbft. bale og endelig

kan nævnes, at hvede fra Vancouver til Japan sluttedes til \$5.85.

Fra Nordkina er sluttet en stor båd for blandet kornlast til Continentet, men raten, der er betalt herfor, hemmeligholdes. Fra Japan sluttedes 8000 ts. stålplader til Hamburg/Rotterdam Range til \$9. Malm fra Philippinerne til Northern Range sluttedes til \$7.50. Fra Indien sluttedes kul Calcutta/Korea til den uændrede rate af 65/-, malm fra Calcutta til Japan betaltes med 50/- fio., samme rate betaltes for kul fra Calcutta til Japan, også fio., kul Calcutta/Singapore fik 7000 tonner til 47/- og båd af samme størrelse til Hongkong til 48/9d. For 6600 ts. scrapjern fra Calcutta til Genua betaltes £19.500 fio.

De australske kornkøbmænd var ikke særlig aktive. 9200 ts. mel i sække fra Sydaustralien til Colombo sluttedes til 56/6d. Fra Port Pirie til Bristolkanalen sluttedes 8700 ts. zincconcentrates til 95/-, hvilket repræsenterer en stigning på 12/- i forhold til sidste afslutning af lignende forretning. 6500 ts. motorskib sluttedes fra Port Kembla til Genua til 90/- for pigiron.

Fra Sydafrika sluttedes 9000 tonner Durban/Vestitalien for kul til 31/-, for 5500 ts. malm Lourenco Marques til Rotterdam betaltes 47/6d., og 8000 tonner accepterede 45/- for malm Durban/UK. Sukker i sække fra Mauritius til UK. sluttedes til den uændrede rate af 60/-.

Middelhavsmarkederne er måske lidt mere stabile. Malm fra Morphou Bay til Hamburg sluttedes til 27/-, samme rate betales for pyrites til Dunkirk og/eller Rouen basis 1 lossehavn, spot 9000 tonner sluttedes for malm fra Bona til UK. til 23/6d., hvilket er godt et par shillings højere, pyrites Huelva/Rotterdam sluttedes til 23/6d., og for fosfat fra Casablanca til UK. betaltes 34/- for 700 tonner.

I vore hjemlige farvande har udbuddet af nye kulaster fra UK. til Danmark været mindre. For laster omkring 3000 ts. fra østkysten til god dansk havn ligger raten omkring 13/-, hvorimod der kan opnås omkring 19/- for både omkring 6/800 tons. Kulafskibningerne fra Polen er som bekendt indstillet til alle 3 skandinaviske lande.

Propsraterne fra Østersøen til UK. er uforandrede. Fra Hvidehavet kan der stadig slutes props til U.K. til omkring 160/- à 162/6d. for både omkring 2000 favne og 165/- à 167/6d. for både omkring 1000 favne basis Archangel/ECUK.

Tankmarkedet er roligt. I amerikansk kystfart ligger raten for dirty tonnage nu omkring USMC. minus 5 til 15 pct. og for clean tonnage på USMC. plus 30 à 35 pct. 9000 tonner, clean, sluttedes fra Golfen til Sverige til USMC. plus 100 pct., og mellemstor dirty tonnage sluttedes fra Libanon til Le Havre til USMC. minus 5 pct.

Skibsregisteret

A/S Dampskibsselskabet Orion, København. Bestyrelsen. G. K. Schiørring er afgået ved døden. Udtrådt: L. E. Grandjean. Indtrådt: Sagførerfuldmægtig Ole Schiørring, Ordrup. S.s. *Lena Schmith* af København, OYCM, er udslettet som solgt til udlandet.

M.s. *Chastine Mærsk* af København, OWIX, er udslettet som solgt til udlandet.

Nettotonnagen for s.s. *Lily Nielsen* af København, OYCO, er nu 1002 tons.

Fra svenske værfter

Aflevering. D. 29. august afleverede Kockums Varv, Malmö, et 15.625 t. dw. tankmotorskib *Brasil* til Texas Company (Norway) A/S, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 6-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Kockum MAN dieselmotor, 6000 alk. Farten er 14¼ knob.

Beiras havn

Den nye tankskibskaj i Beira ventes klar i midten af denne måned.

Nyt olieraffinaderi

Anglo-Iranian (B-P-kompagniet) påtænker at bygge et nyt olieraffinaderi i Aden. Det nye raffinaderi, der påregnes færdigbygget om to år, skal forsyne Aden, Rødehavet og Øst- og Sydafrika. Det får en kapacitet på 5 mill. tons årligt.

Fra franske værfter

I løbet af juli og august i år er der ved de førende franske værfter blevet strakt kølen til 11 skibe på tilsammen ca. 125.000 t. dw. Heraf er de 75 pct. tankskibe, nemlig 5 skibe på ialt ca. 93.000 t. dw.

Chantiers de France, Dunkirk, er ved at ombygge beddinger og værksteder, så værftet skulle blive i stand til at bygge tankskibe op til 60.000 t. dw.

En kollision

Fornylig holdtes i Sø- og Handelsretten søforhør i anledning af kollisionen i Frihavnen mellem det tyske tankmotorskib *Benno* og bugserbåden *Brage*, hvorved *Brage* sank, idet dog dens besætning, tre mand, alle blev reddet.

Brage's fører, kaptajn Stage-Hansen, forklarede, at bugserbåden netop havde endt bugseringen af en tanklægt og var på vej ud af Kroneløbsbassin for at gå til Toldboden. *Benno* kom da ud fra Frihavnen. Kaptajnen befandt sig i bugserbådens styrelus og regnede med at kunne nå foran *Benno*, hvis kurs han skar. Efter hvad han havde kunnet beregne, skulle det tyske skib trække agten om *Brage*, der gik med en fart af 8-9 knob. Afstanden mellem de to skibe var da ca. 200 meter. Et halvt minut senere skete kollisionen, der fandt sted udfor indsejlingen til frihavnen, ca. 180 meter syd af fyret på Sundmolen. Kaptajn Stage-Hansen havde ikke taget, bl. a. på skruvandet, at det tyske skib havde øget farten, men han regnede med, at dette var sket.

Benno havde haft lods, og denne, lods N. Kaas-Hansen, oplyste, at det tyske skib havde losset ved Esso-tankene for enden af Østmolen. Ud for Langeliniemolen havde man slået halv kraft frem. Netop som der var blevet slået halv kraft frem, var *Brage* kommet ud af kroneløbsbassin, overet med Sundmolefyret og i en afstand af ca. 250 meter. Man regnede med, at bugserbåden ville vige, hvorfor man holdt kurs og fart. Et halvt minut senere skete kollisionen. *Benno's* fart var da, anslog lods, 2½ knob. Der høretes ingen signaler fra *Brage*.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører i dampskibsselskabet »Dannebrog«, kaptajn C. Magnus Knudsen, som er bosiddende i Hellerup, fylder den 16. september 75 år.

60 år

Fører i D.F.D.S., kaptajn Aage J. M. Nielsen, kan den 16. september fejre sin 60 års fødselsdag. Fødselaren er bosiddende i København.

VALUTAKURSER pr. 9. septbr. 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04¼, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 50.25 (ikke varebeta-linger), Bukarest 62.50, Cairo 19.93, Capetown 19.45, Frankfurt a/Main 164.70, Helsingfors 3.01½, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Jakarta 62.00, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo —, Montreal 7.20½, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98½, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv —, Tokio 1.95, Warszawa 174.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 9. septbr. 1952

A. P. Møller

Effie Mærsk ank. Kbhvn. 2.9. — *Hans Mærsk* forv. afg. Rotterdam 8.9. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Butchers Cove, Nfld. 11.9. — *Betty Mærsk* forv. afg. Frederikshavn 10.9. — *Lica Mærsk* forv. afg. Glasgow 11.9. — *Marit Mærsk* forv. ank. London 9.9. — *Robert Mærsk* forv. ank. Philadelphia 6.9. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Dunkirk 8.9. — *Ellen Mærsk* forv. afg. Bombay 8.9. — *Else Mærsk* ank. Bombay 7.9. — *Kirsten Mærsk* afg. Bombay 6.9. til Karachi. — *Agnete Mærsk* ank. Hongkong 6.9. — *Mathilde Mærsk* afg. Bombay 2.9. til Hongkong. — *Emilie Mærsk* forv. afg. Hongkong 9.9. til Manila. — *Herta Mærsk* forv. afg. Djakarta 9.9. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Le Havre 16.9. — *Vibeke Mærsk* afg. Balikpapan 7.9. til Japan. — *Arnold Mærsk* forv. ank. Colombo 7.9. — *Cornelius Mærsk* afg. New York 5.9. til Newport News. — *Oluf Mærsk* afg. Los Angeles 24.8. til Yokohama. — *Leise Mærsk* afg. Newport News 31.8. — *Sally Mærsk* forv. afg. Bangkok 10.9. til Singora. — *Gertrude Mærsk* afg. Alexandria 5.9. til Genoa. — *Lexa Mærsk* forv. ank. Manila 8.9. — *Hulda Mærsk* afg. Yokohama 2.9. til San Francisco. — *Laura Mærsk* forv. afg. San Francisco 6.9. til Manila. — *Grete Mærsk* afg. Philadelphia 5.9. til New York. — *Trein Mærsk* afg. Hongkong 5.9. til Kobe. *Anna Mærsk* afg. Keelung 7.9. til Hongkong. — *Peter Mærsk* ank. Cebu 5.9. — *Olga Mærsk* forv. afg. Boston 6.9. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Bangkok 8.9. — *Jeppesen Mærsk* forv. afg. New York 12.9. — *Kate Mærsk* forv. ank. Rotterdam 12.9. — *Bente Mærsk* ank. Teneriffe 5.9. — *Aase Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 3.9. — *Rosa Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 3.9. — *Nelly Mærsk* afg. Palermo 4.9. — *Emma Mærsk* ank. Palermo 4.9. — *Charlotte Mærsk* afg. Beira 6.9. — *Brigit Mærsk* ank. Pauillac 8.9. — *Inge Mærsk* afg. Mersey 2.9. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Bec d'Ambes 10.9. — *Katrine Mærsk* ank. London 6.9. — *Henning Mærsk* forv. ank. Swansea

10.9. — *Marie Mærsk* forv. ank. Miri 10.9. — *Eleonora Mærsk* ank. Mena al Ahmadi 7.9. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 1.9. — *Mette Mærsk* afg. Singapore 22.8. — *Jane Mærsk* forv. ank. Tripoli 11.9. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Donges 19.9. — *Ebba Mærsk* afg. Antwerpen 5.9. — *Anglo Mærsk* ank. Rotterdam 4.9. — *Gerd Mærsk* afg. London 27.8.

Basse & Co.

London ank. Rio Grande do Sul 6.9. — *Krusaa* forv. ank. Istanbul 11.9. — *Oslo* ank. Hamburg 6.9. — *Paris* pass. Ceuta 8.9. til Istanbul. — *Egaa* ank. Aalborg 2.9. — *Else Basse* ank. Færingehavn 9.7. — *Susaa* afg. Norfolk 4.9. til Vesterås.

Dania

Cyril pass. Malmø 3.9. p. v. t. Svalbard. — *Danfjord* ank. Buenos Aires 2.9. — *Danholm* ank. Buenos Aires 6.9. — *Tovelil* pos. 9.9. 51.45 n., 23.40 w. p. v. t. Barrow-in-Furness.

Dannebrog

Aggersborg forv. ank. La Guaira 5.9. — *Brattingsborg* afg. Rotterdam 29.8. til St. Kitts. — *Christiansborg* afg. Port Said 31.8. til Mersey. — *Ellensborg* ank. Vigo 5.9., derfra til Casablanca. — *Flynderborg* afg. Matanzas 4.9. til Galveston. — *Frederiksborg* ank. Preston 8.9., derfra til Wales. — *Lilleborg* afg. Barry 6.9. til Leixoes. — *Nordborg* ank. Santander 8.9., derfra til Port Talbot. — *Skodsborg* ank. Swansea 4.8., derfra til Barry. — *Spigerborg* ank. Sheetharbour 7.9., derfra til Philadelphia. — *Taarnborg* afg. Pireaus 5.9. til Salonici. — *Uranienborg* afg. Lagos 7.9. til Accra. — *Ørneborg* pass. Finisterre 8.9. til Leixoes.

Dansk Esso

Christian Holm forv. afg. Nyborg 10.9. til Esbjerg, derefter Sidon og Bari. — *Esso København* forv. ank. Caripito 24.9., derefter Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Trinidad 23.9., derefter Aruba.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Angoango 30.8. — *Bornholm* ank. Landana 30.8. — *Bretagne* afg. Las Palmas 9.9. til Ile Sal. — *Grønland* afg. Suez 3.9. til Kuwait. — *Holland* ank. Flensborg 4.9. — *Irland* afg. Avonmouth 2.9. til Galveston. — *Normandiet* afg. Las Palmas 8.9. til Antwerpen. — *Shetland* afg. Liverpool 3.9. til Houston. — *Skotland* afg. Balon Rouge 8.9. til Fedalah. — *Slesvig* ank. Bahrein 8.9.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Reykjavik 12.9. — *Concordia* forv. afg. Yxpila 15.9. til Rouen. — *Dania* forv. færdig Helsingør 18.9. — *Hafnia* forv. ank. Kbhvn. 12.9. — *Scandia* forv. ank. Themsen 14.9.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak ank. Grønødal 7.9. — *Disko* ank. Ivigtut 5.9. — *Kasketot* pos. 8.9. 62.20 n. 34.36 v. P. v. t. Tingmiarmiut. — *Sværdfisken* pos. 7.9. 60.27 n. 41.57 v. P. v. t. Angmags-salik. — *Tikerak* rep. Kbhvn. — *Julius Thomsen* form. i Kuldligssat 8.9. — *Bjørn Clausen* pos. 8.9. 61.00 n. 32.05 v. P. v. t. Julianehåb. — *Sigrid S* i Godhavn. — *Polaris* pos. 8.9. 60.55 n. 02.00 ø. P. v. t. Scoresbysund. — *Annette S* pass. Fair Isle 8.9. p. v. t. Jakobshavn. — *Jopeter* ank. Kapisilik 5.9. — *Hanne S* forv. ank. Kjøllefjord 10.9.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Toppila 6.9. til Rouen. — *Th. Adler Swanholm* afg. Yxpila 10.9. til Calais. — *Wm. Th. Malling* ank. Grangemouth 5.9.

D.F.D.S.

Argentina afg. Kbhvn. 3.9. til New York/Galveston o. v. — *Arizona* afg. Bahia 5.9. via Las Palmas til Madeira/England/Kbhvn. — *Bastholm* afg. Algier 9.9. til Piræus Istanbul o. v. — *Birkholm* ank. Izmir 8.9., derfra forv. 9.9. til Istanbul, Izmir, Iraklion. — *Bolivia* ventes ank. Antw. 11.9., derefter Oslo/Kbhvn./Vejle/Aarh. — *Bygholm* ventes til Antw. ca. 13.9., derefter Aalb. — *Californiia* fra Kbhvn. ca. 18.9. til Mäntyluoto/Kotka/Kbhvn./Buenos Aires. — *Colombia* fra Rosario ca. 19.9. til Buenos Aires/Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Diana* ank. Kbhvn. 7.9., derfra 11.9. til Aarh., Hull. — *Dronning Alexandrine* ventes til Kbhvn. 10.9. — *Egholm* ank. Algier 6.9., derfra til Nemours, Antw., Danmark. — *Florida* afg. Djidjelli 8.9. til Algier, Antw., Danmark. — *Halldan* afg. Swansea 8.9. til L.pool, Kbhvn., Vejle. — *Hebe* ank. Kbhvn. 8.9., derfra 10.9. til Nakskov, Odense, Aarh., Leith, N.castle. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. ca. 10.9. til Næstved. — *Hjortholm* afg. Malta 8.9. til Alexandria, Beirut o. v. — *Hroar* ank. Kbhvn. 8.9. — *Katholm* ank. Horsens 8.9. afg. ca. 10.9. til Aarh., Kbhvn., Newport, Swansea, L.pool, Kbhvn. — *Klintholm* afg. Kbhvn. 8.9. til Antw., Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Gdynia 9.9. til Kbhvn., herfra ca. 11.9. til Frankrig. — *Korsholm* ank. Antw. 8.9., afg. 9.9. til Horsens, Odense, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Aalb. 9.9., derfra 9.9. til Kbhvn., Antw., Middelhavet. — *Louisiana* ank. Casablanca 9.9., derfra ca. 10.-11.9. til Antw./Kbhvn./Kalundborg. — *Margrethe* ank. London 9.9., derfra forv. 11.-12.9. til Kbhvn. — *Melos* afg.

Livorno 8.9. til Genoa, Marscille, Spanien. — *Nevada* afg. Norfolk 29.8. til Hamburg, derfra til Hampton Roads. — *Oregon* ank. Newport News 3.9., derfra Kontinentet. — *Paraguay* fra Kbhvn. ca. 15.9. til Aarhus U.S.A. — *Rhodos* afg. Oran 8.9. til Algier, Tunis, Malta, Sicilien. — *Rota* ank. N.castle 9.9., derfra forv. 11.9. til M.brough, Kbhvn. — *Saga* ank. Kbhvn. 3.9. — *Samos* ank. Leixoes 7.9., derfra 9.9. til Kbhvn. — *Svanholm* ank. Fr.cia 9.9., afgår ca. 11.9. til Aarh., London, M.chester, Kbhvn. — *Texas* ank. Dunkirk 7.9., derfra ca. 9.9. til Algier, Malta, Levanten. — *Trondhjem* ank. Leith 9.9., derfra 10.9. til Aalb., Hull. — *Tula* ank. Kbhvn. 8.9., afgår ca. 12.9. til Aalb., R.dam, Antw., Kbhvn. — *Tunis* ank. Kbhvn. 8.9., herfra 10.9. til Odense, Aalb., London. — *Uruguay* ank. Galveston 8.9., derfra ca. 9.-10.9. til New Orleans/Norfolk. — *Venezuela* ventes ank. Buenos Aires ca. 11.9. — *Virginia* ventes ank. Swinemünde 9.9., derfra til Stettin/Kotka/Kbhvn./Rio de Janeiro/Santos.

Helmdal

Azel Carl afg. New Orleans 9.9. — *Hans P. Carl* ank. Melbourne 8.9. — *L. H. Carl* afg. New Orleans 5.9. — *Poul Carl* afg. Devonport 6.9.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Archangelsk 8.9. — *Jens Toft* afg. Archangelsk 6.9. til Zaandam. — *Karen Toft* forv. ank. Thamshavn 10.9.

Kongssund

Kongshavn ank. Calcutta 20.8.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Genova 6.9. — *Argentinean Reefer* ank. Buenos Aires 5.9. — *Bella Dan* forv. ank. New York 9.9., derefter Chile. — *Egyptian Reefer* ank. Rio de Janeiro 4.9. — *Gerda Dan* ventes til Panamakanalen 10.9., sydg. — *Greta Dan* ank. New York 8.9., nordg. — *Indian Reefer* afg. Kap Verdiske Øer 3.9. — *Jelva Dan* forv. afg. Lulcå 9.9. til Tolkis. — *Jutta Dan* ventes afg. Amsterdam 11.9. til Rotterdam. — *Kamma Dan* ventes til Panamakanalen 10.9., sydg. — *Katja Dan* rep. Svendborg. — *Kista Dan* ank. Kbhvn. 5.9. — *Laila Dan* afg. Narsarsuak 6.9. til Baltimore. — *Laura Dan* afg. Kotka 8.9. til Bristol. — *Leena Dan* ventes til Valparaiso 15.9., sydg. — *Lilian Dan* pass. Kielerkanalen 8.9. p. v. l. Rochester. — *Linda Dan* afg. Kemi 8.9. til Kotka. — *Lotta Dan* afg. New Orleans 29.8. til Triest. — *Maria Dan* rep. Aalborg. — *Marna Dan* ventes til Tocopilla 10.9., nordg. — *Nerma Dan* ventes pass. Suezkanalen 17.9. p. v. l. Antwerpen. — *Ninna Dan* afg. Rönnskär 9.9. til Toppila. — *Paula Dan* ventes til Panamakanalen 15.9., nordg. — *Randa Dan* forv. ank. Bordeaux 8.9., derefter Rönnskär. — *Selma Dan* ventes afg. Oslo 11.-12.9. til Toppila via Kbhvn. — *Silja Dan* ank. Walvis Bay 5.9. — *Stina Dan* afg. Mar del Plata 8.9. til Santos. — *Tessa Dan* ventes til Galveston 11.9., nordg. — *Ulla Dan* ventes til Genova 10.9., derefter Sagunto. — *Vilma Dan* ventes pass. Panamakanalen 12.9., nordg.

Motortramp

Stensby laster i Kandala til Calcutta. — *Tureby* afg. Christmas Island 7.9. — *Vedby* forv. afg. Avonmouth ca. 16.9. til British Columbia.

Myren

Asbjørn afg. Zanzibar 4.9. til Port Sudan, Port Said. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* afg. Victoria 9.9. til Kontinentet. — *Clara* Kbhvn., rep.

Norden

Norden forv. ank. Fremantle 11.9. — *Nordfarer* ank. Chittagong 7.9. — *Nordhval* ank. Bombay 7.9. — *Nordkap* Kbhvn. — *Nordkyn* forv. ank. London 14.9. — *Nordpol* afg. La Pallice 6.9. til Port Said. — *Nordvest* afg. Chittagong 8.9. til Aden.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* Kbhvn.


Progress

Valborg Nielsen afg. fra Baddeck i Canada 7.9. — *Elisabeth Nielsen* ant. ank. Philadelphia 9.9. — *Else Nielsen* ank. Aalborg 7.9. — *Lily Nielsen* ank. Philadelphia 5.9. — *Henry Tegner* ank. Vestnorge 6.9. — *Ellen Nielsen* ventes ank. Kbhvn. 10.9. — *Hugo Nielsen* ant. afg. Julianehåb 8.9. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 9.9. — *Karen* ank. Themsen 8.9. — *Marx* pass. Drogden 9.9. — *Sophie* afg. Skulskär 8.9. — *Thyra* ank. Esbjerg 7.9. — *Fylla* ank. Bo'ness 9.9.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng afg. Murmansk 8.9. til Igarka.

When only the best will do



BENSON and HEDGES
OLD BOND STREET • LONDON
DERES SKIDSHANDLER HAR DEN

Torm

Birgitte Torm afg. Rio de Janeiro 6.9. — *Estrid Torm* afg. Port of Spain 5.9. — *Herdis Torm* afg. Chicama 23.8. — *Olga Torm* afg. Port Louis 6.9. — *Gerd Torm* ank. Calamata 7.9. — *Tekla Torm* ank. Montevideo 7.9. — *Agnete Torm* ank. Norfolk 6.9. — *Kirsten Torm* afg. Rio de Janeiro 8.9. — *Gertrud Torm* afg. Genua 7.9. — *Ragnhild Torm* ank. Kiel 27.8. — *Helvig Torm* ank. Philadelphia 7.9. — *Thyra Torm* ank. Santos 6.9. — *Gyda Torm* ank. Marsviken 4.9. — *Anne Torm* ank. Helsingør 13.8. — *Hilde Torm* ank. Svendborg 5.8. — *Gudrun Torm* afg. Gdynia 4.9. — *Alice Torm* ank. Åhus 7.9. — *Gunhild Torm* afg. Himanka 3.9.

Vendilla

E. M. Dalgas afg. Abidjan 10.9. til Le Havre. — *Otto Petersen* ventes ank. Rotterdam 13.9. — *P. N. Damm* ventes afg. Hamburg 13.9. til Bremen.

Ø.K.

Annam afg. Aden 6.9. til Colombo, Fremantle. — *Asia* ank. Kbhvn. 22.8., derefter Aalborg, Göteborg. — *Bintang* ank. Bangkok 4.9. — *Falstria* afg. New York 3.9., derefter Hampton Roads, New York. — *Fernplant* ank. Cebu 8.9., derefter Jolo, Zamboanga. — *Fionia* afg. Bangkok 25.8. til Singapore, Port Swettenham. — *India* ank. Colombo 7.9., derefter Penang, Port Swettenham. — *Java* ank. Kbhvn. 30.8. — *Kambodia* afg. Davao 5.9. til Penang, Madras. — *Kina* ank. Madras 8.9., derefter Colombo, Aden. — *Korea* afg. Messina 8.9. til Genoa, Antwerpen. — *Lalandia* ank. Antwerpen 7.9., derefter Rotterdam, Hamburg. — *Magdala* ank. Kbhvn. 5.9., derefter Aarhus, Kbhvn. — *Malacca* afg. Brisbane 8.9. til Townsville, Adelaide. — *Malaya* ank. Leghorn 8.9., derefter Naples, Vassiliko. — *Manchuria* afg. St. Thomas 7.9. til Cristobal, Los Angeles. — *Meonia* pass. Guardafui 3.9. til Penang, Port Swettenham. — *Mombasa* afg. Rotterdam 9.9. til Bremen, Hamburg. — *Mongolia* afg. Los Angeles 31.8. til St. Thomas, Le Havre. — *Morelia* afg. Chalna 5.9. til Chittagong, Madras. — *Nikobar* ank. Los Angeles 8.9., derefter San Francisco, Portland. — *Nordvest* afg. Chittagong 8.9. til Genoa, Antwerpen. — *Panama* pass. Gavdo 8.9. til Genoa, Port Said/Suez. — *Patagonia* ank. Bangkok 2.9., derefter Saigon, Hongkong. — *Selandia* afg. Colombo 3.9. til Aden, Suez/Port Said. — *Serampore* afg. Manila 8.9. til Cebu. — *Siam* afg. Suez 7.9. til Bahrein f. o. — *Tranquebar* afg. Port Tahsis 31.8. til Yokohama, Kobe.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

Telephone:
ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 93, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
Kongens Nytorv 6 . København K.

NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/S** SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD
FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE
BYGGEDEKORER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD Rigstelefon: 909

Telegram adr.: Flydedokken Telefon 269 (2 Lin.)
Rigstelefon 21


A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
Kalvebod Brygge 4
København

— — —

Telegr.-adr. »Marlusone Telefon Central 12057



TUBORG

The world famous Beer

A/S
EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE
KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

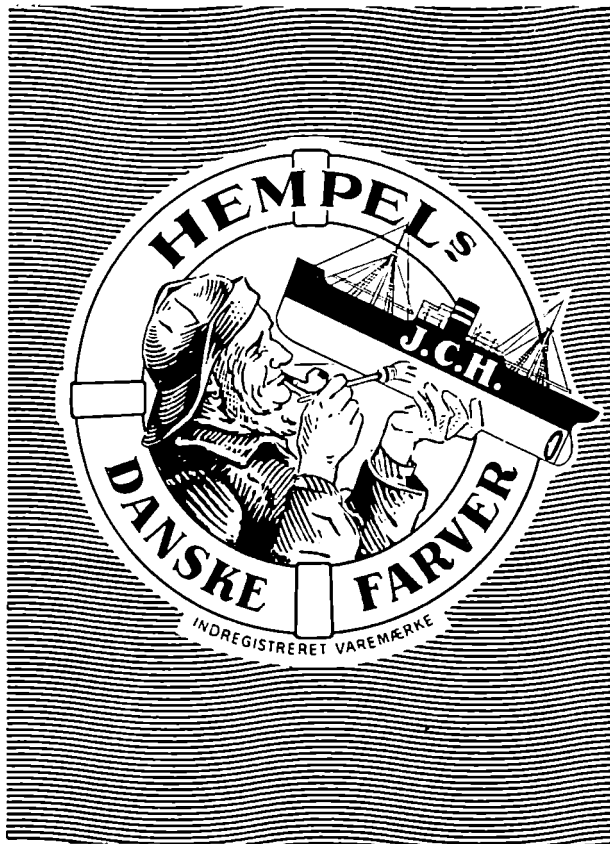
ALF JARL THURØE *Alt til elektrisk*
ST. KONGENSGADE 40 SKIBSINSTALLATION
KØBENHAVN ○
Telefon Central 4390 RADIO
Telegr.-Adr.: ALFJARL ○
VÆRKTØJ

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN»
GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART






NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER


Beddingar: 3
Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



GASOLIE DIESEL OLIE

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADEN 3 · KØBENHAVN K. · C. 5021



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Laboré
Randers	S. Christoffersen & Co. Stevedore M. Jensen Næstformand og Kasserer	
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aalborg	Haaing & Droscher	
Aarhus	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg	Einar Sørensen	
Frederikshavn	Søren Andersen	Stevedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kalundborg	Arbejdsdiverens Stevedore-Kontor	
Korsør	Søren Olsen	
Kastrup	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
—	Julius Nielsen's Stevedore- forretning A/S	
—	Flakholm Stevedore Co. A/S	
Logstor	Chr. S. Odgaard & Co.	
Nakskov	Halldan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Svendborg	O. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

GASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED
HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 618

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlæg forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

TUBORG



The world famous Beer

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedores-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

For passage gennem
KIEL KANAL telegrafer til SARTORI-KIEL

Telefoner:
Kiel 5445-48
Holtenu 36002/3
Br-Koog 396-7

for **SARTORI & BERGER - KIEL**

KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG

Skibsmæglere og Redere — Havarlagenter — Bunkerkul og Olie

Fjernskriver:
Kiel-Holt. 029832
Br-Koog 021298

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 37

FREDAG DEN 19. SEPTEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

DEN DANSK-BELGISKE SAG

Den internationale kommission, som i Stockholm behandler den dansk-belgiske konflikt om erstatning for to danske skibe, som de belgiske myndigheder beslaglagde i Antwerpen havn den 10. maj 1940, har nu afsluttet sine møder og har ifølge velunderrettede kredse foreslået et kompromis.

På det sidste møde fremlagde kommissionsformanden, højesteretsdommer *Emil Sandström*, et mæglingforslag, og det er det, der nu vil blive forelagt den danske og den belgiske regering med kommissionens støtte. Om indholdet offentliggøres, afhænger af regeringerne.

KONSULATERNE

Ved kongelig resolution af 14. juli 1952 er konsulatet i Quito blevet ophøjet til generalkonsulat og hidtilværende konsul *Helge Vorbeck* udnævnt til ulønnet dansk generalkonsul sammesteds.

Der foreligger nu meddelelse om, at *Helge Vorbeck* er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den ecuadorianske regering.

60 ÅR

Den 16. september fyldte underdirektør ved Burmeister & Wain, *Erik Dithmer*, 60 år. Underdirektør *Dithmer*, der er født i Rumænien som søn af generalkonsul, ingeniør H. H. *Dithmer*, blev i 1919 ansat ved B. & W. efter en alsidig uddannelse både herhjemme og i udlandet. I 1934 udnævntes han til overingeniør, i 1939 til prokurist og endelig i 1949 til underdirektør. Underdirektør *Dithmer* leder nu salgsafdelingen for dieselmotorer.

M.S. »JUTLANDIA«

Hospitalsskibet *Jutlandia* er nu færdigt efter ombygningen ved Nakskov Skibsværft, og i morgen lørdag d. 20. ds. afgår skibet derpå påny til de koreanske farvande for at genoptage sit store barmhjertighedsarbejde nær krigsskuepladsen.

SKOLESKIBET »DANMARK«

Satsskoleskibet *Danmark* stod d. 11. ds. ud på vintertoglet, der går til Madeira, Teneriffe, Wilmington, St. Thomas, Curacao, Kingston på Jamaica og Bermuda. For første gang havde skibet ikke fuld besætning af elever, idet der kun var 108 elever ombord mod normalt 116.

M.T. »KAREN MÆRSK«

Mandag den 15. september 1952 søsattes et nyt tankskib, m.t. *Karen Mærsk* til A. P. Møllers rederier fra Eriksbergs Mek. Verkstads A/B, Göteborg.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste klasse og kommer til at laste ca. 18.300 tons d.w. Dets hoveddimensioner er som følger: Længde overalt ca. 559' 6", længde mellem p.p. 526' 0", bredde 69' 9", dybde til hoveddæk 39' 3", dybgående 30' 5/4".

Skibet får ialt 19 tanke, 9 hovedtanke og 2 x 5 sidetanke, samt et lastpumperum midtskibs og et

mindre pumperum forude. Tankenes samlede kubik er ca. 870.000 cbft., hvortil kommer et tørlasterum på ca. 30.000 cbft. Det får kraftige pumper i stand til at losse ca. 1500 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer samt hospital er anbragt på broen, hvorimod maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode og rummelige eetmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner for officerer og for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk. Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas, log med elektrisk overføring, radio og radio-pejler og gyro selvstyreapparat, fryseanlæg for proviant og damp-styremaskine.

M.t. *Karen Mærsk* er bygget med meget fine linier og forsynes med en 9-cyl. dieselmotor af B. & W.'s type udviklende ca. 9000 ihk., der giver skibet en fart af 15,25 knob, og får to 5-cyl. hjælpemotorer af Eriksberg/B. & W.'s fabrikat. Der findes kedler såvel for oliefyring som for opvarmning ved hjælp af udstødsgas fra hovedmotoren. Den i kedlerne frembragte damp anvendes til pumpning og opvarmning af lasten og aptering.

M.S. »POONA«

Den 13. september søsattes ved Deutsche Werft, Hamburg, et ca. 10.000 t.d.w. lastmotorskib, der er under bygning til Det østasiatiske Kompagni. Skibet, der fik navnet *Poona*, er på det nærmeste et søsterskib til kompagniets øvrige 10.000 tons skibe og har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 445' bredde 61', dybde til øverste dæk 38' 3", dybgående ca. 27' 3". Hovedmaskineriet skal bestå af en 6450 ehk. MAN dieselmotor. Farten skal være normalt 15 knob. Skibet forventes klar til aflevering i løbet af næste måned.

M.S. »PRIMULA«

Fredag den 12. september overtog Det forenede Dampskibs-Selskab m.s. *Primula* som det andet af de to motorskibe, som selskabet har ladet bygge hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til transport af landbrugsprodukter fra Danmark til England.

M.s. *Primula*, der føres af kaptajn A. D. H. *Knudsen*, er et køleskib specielt bygget til fart med landbrugsprodukter og indrettet således, at losning og lastning kan foregå på hurtigste måde. Skibet har følgende dimensioner: Længde 305' 0", bredde 46' 0", dybgang 18' 0", d.w. ca. 2400 tons.

Til fremdrivning er installeret en 2-takts, 8-cyl. B&W dieselmotor, der vil give skibet en fart af 15 knob.

M.s. *Primula* afgår på sin jomfrurejse fra Aarhus lørdag den 20. ds. til London og vil sammen med sit søsterskib m.s. *Ficaria* indgå i fast rutefart med landbrugsprodukter mellem Aarhus/London og Esbjerg/London.

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

— Det nyeste og mest effektive —

KØBENHAVNS HAVN

Til Københavns havn ankom i august ialt 2457 skibe på tilsammen 922.075 netto reg. tons. Heraf kom 1441 skibe på 363.886 tons fra indenrigske havne og 1016 skibe på 558.189 tons fra udenrigske havne. I juli måned var det samlede anløb 2644 skibe på tilsammen 975.157 netto reg. tons.

Forrest blandt nationerne lå som sædvanlig Danmark med 564.907 tons. Derefter fulgte Sverige med 142.385 tons, Norge med 62.235 tons, og Tysklands stigende andel i trafikken ses af, at Tyskland nu er rykket op på fjerdepladsen med 36.336 tons, Storbritannien med 29.891 tons, Holland med 20.442 tons, Finland med 18.097 tons, Polen med 17.222 tons og Amerika med 13.604 tons.

M.T. »BRATTLAND«

Onsdag den 10. september 1952 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen tankmotorskibet *Bratland*, nybygning nr. 674, kontraheret af Aktieselskabet Borgestad, Borgestad, Norge.

Skibet bygges til Det norske Veritas' klasse +1.A.1., »tankskip for olielast«, samt efter den norske skibskontrollers regler og har følgende hoveddimensioner: Bredde mellem p.p. 141,73 m, bredde moulded 19,16 m, sidehøjde moulded til hoveddæk 10,56 m, dybgang til sommerlastelinie ca. 8,344 m, dødvægt ca. 13.250 tons, rumindhold af lasttanke ca. 17.900 m³, fart på lastet prøvetur ca. 14 knob.

Skibet bygges med poop, bro og bak, soft nose og krydserhæk og er uden spring over 45 pct. af længden. Det er delt i 8 tanksektioner og har 2 hovedpumperum, et agten for nr. 2 tank og et agten for nr. 4 tank. To langskibs skodder deler sektionerne i 8 centertanke og 2 × 8 sidetanke.

Svejsning er anvendt i stor udstrækning, således er klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger helsvejst, medens spanter og bjælker er nitet. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibs system i sidetankene.

Lastrørsystemet består af 2 stk. 10" hovedledninger og 8" sugninger, dobbelt aspærring overalt i tankene. I de to lastpumperum findes 4 stk. duplex pumper à 250 tons pr. time og 2 stk. 45 tons duplex bilge pumper. I pumperummet i forlasten om bagbord bilgepumpe og brændselolietransferpumpe.

Skibets brændseloliebeholdning anbringes i højtanke under forlasten, højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for kedelolie, smørelolie samt sødevand. Fødevand anbringes endvidere i øverste agterpeaktanke. Ferskvand anbringes i hækstanke.

Lossegrejerne består af tre 5-tons bomme, en på fokkemast og to på samsonposter ved agterste pumperum. Endvidere en 2 tons proviantbom på agterkant af skorsten. Denne anvendes desuden som maskinbom. Anker-, losse- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er damp-hydraulisk af fabrikat Hastie.

De 4 redningsbåde er af aluminium efter den norske skibskontrollers fordringer, og de to er forsynet med motor, 1 midtskibs og 1 agter. Luftdrevne både-spil midtskibs og agter.

I broen og de overliggende huse indrettes aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, 2 drenge, steward og hospital. Endvidere spisesalon og rygesalon samt bade- og toiletrum. I poopen indrettes aptering for underofficerer, sømænd, motormænd og drenge, de får alle, med undtagelse af 2 drenge og 4 smørere, eet-mandskamre. I hus på poopdæk indrettes aptering for maskinofficerer og kokke samt messer for officerer, underofficerer, kabyspersonale og mandskab. Kabys indrettes ligeledes i dette

hus. I huse på badedæk agter indrettes rygesaloner for officerer og mandskab.

M.t. *Bratland* bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

Hovedmotoren er en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende 2-takts 6-cyl. krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1400 mm, i stand til at udvikle 5750 ihk., svarende til ca. 4600 ehk. ved 110 omdrejninger pr. minut. Hjælpemotorerne består af 2 stk. 60 kW dampdynamoer konstrueret for 12,5 atm. kedeltryk. Pumperne er dels kædetrukne fra akselledningen, dels dampdrevne.

HELSINGØR SKIBSVÆRFT

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri holdt d. 11. ds. ordinær generalforsamling med højesteretssagsfører *Holten Bechtolsheim* som dirigent.

Direktør *H. P. Christensen* oplyste i sin beretning, at beskæftigelsen i det forløbne driftsår har været tilfredsstillende såvel i nybygnings- som i reparationsafdelingen, og ordrebekholdningen for skibsnybygninger giver beskæftigelse for denne afdeling godt to år fremover.

For at sikre værftets konkurrenceevne er i årets løb fortsat med udbygningen af værkstedsanlægene og yderligere anskaffelser af moderne værktøjsmaskiner er foretaget.

Ved værftets udrustningskaj for nybygninger er en ny værkstedsbygning under opførelse, indeholdende udrustningsværksted for nybygninger samt elektrikerværksted og lager. På værftets savværksplads i Allégade og på oplagspladsen ved Gurrevej er opført nye lagerhuse.

Efter at der er foretaget afskrivninger til et beløb af 1.350.858 kr., henlagt til garantier 300.000 kr. og til skatter 1.000.000 kr., bliver netto-overskudet 1.565.629 kr. Det foreslås at udbetale 10 pct. dividende til aktionærerne med 840.000 kr., medens 600.000 kr. foreslås henlagt til Ekstra Reservefond og resten overføres i ny regning m. m.

I lønninger til arbejdere og funktionærer er i det forløbne driftsår udbetalt ca. 30 mill. kr.

Arbejderantallet har været ca. 2800—3000 mand.

Selskabet har afleveret fem nybygninger i året, deraf tre til udlandet, og udført reparationer på 65 skibe.

Regnskabet godkendtes enstemmigt, og valgene var genvalg.

NORSK SKIBSBYGNING

Rosenberg Værft i Stavanger, der har fire 32.000 tons tankskibe i ordre, hvoraf Burmeister & Wain skal levere dieselmotorerne til de to første, har fået ordre på bygning af yderligere tre 32.000 tonnere.

Foruden denne nye ordre har Rosenberg Værft kontrakter på de nævnte 4 tankskibe på hver 32.000 tons, en 16.200 tonner, der nylig er søsat, samt en tilsvarende størrelse, der står på bedding. Værftet ønsker ifølge »N. H. & S. T.« ikke at opgive navnene på de rederier, der har bestilt de sidste tre 32.000 tonnere, men oplyser dog, at det drejer sig om tre forskellige Vestlands- og Østlandsrederier. Med disse nybygningsordrer er værftet beskæftiget til 1959, da den sidste af de bestilte 32.000 tonnere skal afleveres.

Dette byggeprogram omfatter mellem 250—260 mill. kr., efter dagens priser, men dermed er værftets kapacitet ikke udnyttet fuldt ud. Værftet må for at kunne bygge de store 32.000 tonnere udvide beddingerne. Bedding nr. 3 bliver færdig til brug næste år, da man skal strække kølen til den første 32.000 tonner. Derefter bliver bedding nr. 2, der er beregnet til op til 28.000 tons, udvidet, således at man også der kan bygge 32.000 tonnere.

UGENS FRAGTBERETNING

Fragtmarkederne har i den forløbne uge været præget af en noget bedre tendens, og indenfor enkelte sektorer har der fundet visse ratestigninger sted, især for prompt tonnage.

Kulraterne fra Hampton Roads til Europa er steget yderligere en smule, og sidst rapporterede slutning fra Hampton Roads til Rotterdam eller Antwerpen blev gjort til 28/9d. En række andre både er sluttet for lignende forretninger til mellem 28/- og 28/6d. De sidste rapporter fra Amerika om den bebudede mincarbejderstrejke ser iøvrigt ikke lovende ud, og omend der meldes om store kullagre ved minerne, må man utvivlsomt indstille sig på, at det transatlantiske marked vil blive føleligt berørt af en kulstrejke. Af anden kulforretning kan iøvrigt nævnes, at Hampton Roads/Karachi sluttet til den lidt højere rate af 63/-, og Hampton Roads/Japan betales med \$8.30. Hvede fra Northern Range til UK. sluttede amerikansk tonnage til \$8.25 med sædvanlige continentale losseoptioner til 25 cts. reduktion. To både sluttede for hvede fra Northern Range til Chile, til San Antonio betales \$7.25, og for full range Chile sluttedes til \$8. Propsraterne fra Canada til UK. var uforandret 182/6d. pr. favn for 1200 favne båd. Mange både sluttedes for korn fra St. Lawrence. For britisk regning betales uændret 8/- pr. qr. til UK., St. Lawrence/Beirut sluttedes til 57/6d., og for 5700 ts. mel i sække fra Montreal til Alexandria betales 60/-. Flere både sluttedes for byg fra St. Lawrence til Japan til rater mellem \$9.75 og \$10.35 afhængig af positionen.

Sukkermarkedet fra Vestindien er stadig uden større liv. *Ministry of Food* sluttede et par både fra Cuba til UK. til 52/6d., og for 9000 ts. sukker fra Cuba til Japan betales 90/-. Props fra Bahamas til UK. betales med 200/- pr. favn. Fra Golfen sluttedes korn til UK. til 9/9d. med sædvanlige reduktioner for continentale losseoptioner. Hvede Golfen/Vestitalien betales med \$6.65 og \$6.75, til Grækenland sluttedes til \$12.19, og for korn og/eller soya-bønner til Japan betales \$10.25 med fri losning.

Siden vor sidste beretning er der fra Plate kun sluttet en enkelt båd til 56/- basis n. a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range. For 3000 ts. soya-bønner fra Rio Grande til Hamburg betales \$9. Malm fra Victoria til Baltimore sluttedes til \$3.25 fio.

Fra vestkysten af Sydamerika kan nævnes, at sukker Peru/Japan sluttedes til \$9.50, fio. Nordpacific markedet var livligt og tendensen fastere. Af de mange slutninger kan nævnes: Lumber og stykgods fra British Columbia til UK. til 83/9d. fio., novbr./decbr., korn til Antwerpen/Hamburg Range til 85/- med fri losning, Intercoastal lumber sluttede Liberty tonnage til den lidt højere rate af \$82.500 fio., hvede

fra Nordpacific til Alexandria betales med 87/6d., og byg fra Nordpacific til Korea sluttedes til \$10.50, sept. lastning.

Østens markeder er stadig livløse. Fra Indien er der god efterspørgsel efter malmtonnage til Northern Range og Golfen, og raterne for disse forretninger er steget en del. Af afslutninger kan nævnes: Vizagapatam/Northern Range til \$10.50, Bombay/Baltimore \$10.75 og Marmagoa/Northern Range til 65/-. Scrap-jern Calcutta/Genua sluttedes til £25.000 fio. for 7500 tonner. Malm Dangun/Japan sluttedes til 40/-, fio.

Tendensen på det australske marked er også fastere. 9000 tonner sluttedes fra Vest- eller Sydaustralien til UK. til 90/- for løs last ex-silo, og fra Vestaustralien til Antwerpen/Hamburg Range betales 80/-, ligeledes for løs last ex-silo.

Fra Sydafrika kan nævnes: 3700 ts. koks Durban/Karachi til 50/-, og for malm fra Lourenco Marques til Montreal betales \$8.50 for partlast på 6500 ts. eller \$7 for fuld last ca. 8000 ts. Sukker fra Mauritius til UK. sluttedes til 61/6d.

Middelhavsmarkeder er uændrede. Malm fra Bona til Antwerpen/Hamburg Range sluttedes til 19/-, stor tonnage for pyrites fra Morphou Bay til Holland betales med 27/-, for 4800 ts. pyrites fra Huelva til Rotterdam betales 24/-.

På vore hjemlige markeder samler interessen sig om afskibningerne af kul fra Polen under den nye aftale. Der er adskillige laster i markedet, og der skulle være mulighed for, at småbådene kan finde nogenlunde rentabel beskæftigelse på dette marked i den kommende tid. Fra UK. er der kun få laster i markedet. For 3000 ts. kul fra østkysten til god dansk havn er sluttet til 12/6d. Raten for den mindre tonnage indtil 1000 ts. ligger stadig omkring 18/6d. à 19/-. Trælastraterne fra Østersøen er uden større ændringer. 1400 favne props fra Leningrad til ECUK. sluttedes til 115/-, og fra Sydfinland til ECUK. er raten stadig 120/- for både på omkring 6/1000 favne.

På tankmarkedet var efterspørgslen bedre i US. kystfart. Dirty tonnage sluttedes fra Caribbean til Northern Range til rater mellem USMC. plus 15 pct. til USMC. plus 25 pct. For dirty tonnage fra Golfen til Northern Range betales i enkelte tilfælde USMC. plus 30 pct. En enkelt båd rapporteres sluttet fra Northern Range til Continent for clean last til USMC. plus 45 pct. Der er nogen efterspørgsel efter tonnage for consecutive rejser eller timecharter for perioder mellem 6 og 18 måneder. En britisk 15.000 tonner rapporteres sluttet for 6 måneders consecutive rejser, dirty trade, til USMC. plus 62½ pct., oktober levering.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

D.F.D.S.'s ruter

Det Forenede Dampskibs-Selskabs motorskib *Dronning Alexandrine*, der i år har foretaget tre ture til Grønland på Den kongelige grønlandske Handels regning, skal udføre endnu tre ture i år til Grønland. Skibet afgår fra København den 26. september, 17. oktober og 12. november.

Damperen *Trondhjem* indsættes på D.F.D.S.'s Færøroute med afgang fra København den 26. september og 24. oktober i stedet for *Dronning Alexandrine*, der dog som sædvanlig udfører julerejsen til Færøerne og Island med afgang fra København den 8. december og hjemkomst den 21. december.

M.s. »Portland«

Vraget af Dansk Cementcentrals motorskib *Portland*, der for nogen tid siden kæntrede og sank nær Anholt med tabet af 17 menneskeliv, er nu blevet hævet af Svitzer og bragt ind til Sundet, hvor en nærmere undersøgelse af vraget finder sted, inden det bringes til værft. Endnu står man ganske uforstående overfor årsagen til kæntringen,

men håber på at kunne få denne opklaret gennem undersøgelsen.

Ny norsk Nordsebåd

Det Bergenske Dampskibsselskabs nye Nordsebåd, s.s. *Leda*, søsattes forleden dag ved det engelske værft Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle. Skibet, der er på 7000 br. tons, skal forsynes med dampturbiner, der vil kunne give det en fart på 22 knob. Skibet er forsynet med Denny-Brown stabilisator mod slingring.

Pyrolyseværket

Anlægget af skibsroder A. P. Møllers store pyrolyseværk ved Christianshavns Fælle er nu påbegyndt. Der er bl. a. sat ny indfaldningsvæg mod stranden, og man er i gang med udgravning af en kølevandskanal ud til dybt vand nord for Provstenshavnen.

En bjergningssag

Tre skipper, *Regnar Sørensen, Edv. Hansen og Borge Thomsen*, alle fra Grenaa, havde ved Sø- og Handelsretten i København krævet Rødvig Søforsikringsforening, Rødvig, dømt til at betale 6500 kr, i bjergeløn for at have bjerget

m.s. *Faders Minde*, der fort af skipper *Henry Petersen*, Fakse, i april d. å. ved middagstid var grundstødt på den nordøstlige side af »Kalkgrunden« ved Grenaa på rejse til Voer i Randers Fjord med briketter fra Stralsund. Sagsøgerne var enkeltvis kaldt til hjælp af *Faders Minde*, men havde ikke kunnet bringe dette skib flot, førend alle tre bjergningsskibe, *Valkyrien*, *lodsboeden* og *Else Thomson*, lagde kræfterne i på en gang.

Søforsikringsforeningen påstod frifindelse mod betaling af en bjergløn på 1500 kr. ialt, da bjergningen ikke havde været særlig besværlig eller risikabel for bjergningsskibene.

Efter retlens henstilling sluttede sagen med et forlig, hvorefter Rødvig Søforsikringsforening betaler de tre skipper i alt 3000 kr. til fuld afgørelse.

Svenske oplægninger

84 svenske handelsskibe på tilsammen 161.000 tons var oplagt ved udgangen af august måned. Ved udgangen af juli var antallet af oplagte handelsskibe 26 på ialt 58.000 tons.

Af de oplagte skibe hører 29 til 300—1000 tons gruppen, 49 til 1000—2000 tons gruppen og 3 til 2000—3000 tons gruppen, mens andre tre er større end 5000 tons.

PERSONALIA

80 år

Kaptajn *Richard Mortensen*, fh. A. P. Møllers rederier, kan den 23. september fejre sin 80 års fødselsdag i hjemmet i Valby.

70 år

Tidligere fører i A. P. Møllers rederier, kaptajn *L. J. Christensen*, som er bosiddende i Ommel ved Marstal, fylder den 20. september 70 år.

60 år

Fører i A. P. Møllers rederier, kaptajn *S. M. Andreasen*, fejrer den 23. september 60 års fødselsdag. Kaptajn *Andreasen* er bosiddende i Svendborg.

50 år

Kaptajn *Peter Th. Eriksen* fylder den 24. september 50 år. Kaptajnen, der er fører i A. P. Møllers rederier, har sit hjem i Ommel ved Marstal.

VALUTAKURSER pr. 16. septbr. 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98 1/2, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01 1/2, Lissabon 24.15, Montreal 7.20 1/2.

Positionsliste pr. 16. septbr. 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. Swansea 18.9. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. London 23.9. — *Betty Mærsk* forv. afg. Methil 15.9. — *Lica Mærsk* ank. Indian Bay ca. 23.9. — *Marit Mærsk* forv. ank. Antwerpen 15.9. — *Robert Mærsk* forv. afg. New York 18.9. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Antwerpen 15.9. — *Ellen Mærsk* afg. Cochín 11.9. til Miri. — *Else Mærsk* afg. Bombay 11.9. til Hongkong. — *Kirsten Mærsk* ank. Khorramshahr 14.9. — *Agnete Mærsk* afg. Hongkong 10.9. til Bangkok. — *Mathilde Mærsk* afg. Bombay 2.9. til Hongkong. — *Emilie Mærsk* afg. Manila 12.9. til Djakarta. — *Herta Mærsk* forv. afg. Semarang 13.9. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Le Havre 17.9. — *Vibeke Mærsk* ank. Hongkong 13.9. — *Arnold Mærsk* forv. ank. Aden 18.9. — *Cornelius Mærsk* forv. afg. New York 15.9. til Panama. — *Oluf Mærsk* afg. Nagoya 14.9. til Kobe. — *Leise Mærsk* pass. Panama 7.9. til San Francisco. — *Sally Mærsk* ank. Naradhivas 13.9. — *Gertrude Mærsk* afg. Genoa 13.9. til New York. — *Lexa Mærsk* afg. Cebu 12.9. til Yokohama. — *Hulda Mærsk* forv. ank. San Francisco 14.9. — *Laura Mærsk* afg. San Francisco 6.9. til Manila. — *Grete Mærsk* forv. afg. Newport News 13.9. — *Trein Mærsk* ank. Yokohama 13.9. — *Anna Mærsk* afg. Saigon 14.9. til Bangkok. — *Peter Mærsk* afg. Manila 13.9. til Hongkong. — *Olga Mærsk* forv. afg. Baltimore 12.9. — *Nicoline Mærsk* ank. Manila 12.9. — *Jeppesen Mærsk* afg. New York 12.9. til Baltimore. — *Kate Mærsk* ank. Rotterdam 13.9. — *Bente Mærsk* ank. Palermo 15.9. — *Aase Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 3.9. — *Rosa Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 3.9. — *Nelly Mærsk* afg. Palermo 4.9. — *Emma Mærsk* ank. Palermo 4.9. — *Charlotte Mærsk* afg. Beira 6.9. — *Brigit Mærsk* afg. Pauillac 11.9. — *Inge Mærsk* afg. Mersey 2.9. — *Caroline Mærsk* ank. Bec d'Ambes 11.9. — *Katrine*

Mærsk afg. London 12.9. — *Henning Mærsk* afg. Swansea 13.9. — *Marie Mærsk* afg. Miri 13.9. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 9.9. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 1.9. — *Mette Mærsk* afg. Singapore 22.8. — *Jane Mærsk* afg. Baniyas 12.9. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 30.8. — *Ebba Mærsk* afg. Antwerpen 5.9. — *Anglo Mærsk* afg. Rotterdam 13.9. — *Gerd Mærsk* afg. Thameshaven 27.8.

Basse & Co.

London ank. Rio Grande do Sul 6.9. — *Krusaa* ank. Istanbul 11.9. — Oslo ank. Hamburg 6.9. — Paris ank. Istanbul 15.9. — *Egaa* ank. Kemi 15.9. — *Else Basse* pass. Kap Farvel 16.9. p.v.t. Vestitalien. — *Susaa* afg. Norfolk 4.9. til Vesterås.

Dania

Cyril afg. Svalbard 15.9. til Stora Vika. — *Danfjord* ank. Buenos Aires 2.9. — *Danholm* ank. Buenos Aires 6.9. — *Tovelil* ank. Barrow-in-Furness 13.9.

Dannebrog

Aggersborg afg. Charleston 15.9. til New York. — *Brattingborg* afg. St. Kitts 14.9. til St. Juan. — *Christiansborg* afg. Mersey 14.9. — *Ellensborg* pass. Finisterre 14.9. til Mostyn. — *Flynderborg* afg. Galveston 10.9. til Houston. — *Frederiksborg* ank. Preston 8.9., derfra til Bristol Kanalen. — *Lilleborg* ank. Leixoes 10.9., derfra til Port Talbot. — *Nordborg* ank. Barry 15.9., derfra til Nordspanien. — *Skodsborg* afg. Barry 12.9. til Leixoes. — *Spigerborg* afg. Sheetharbour 12.9. til Wilmington. — *Taarborg* forv. ank. Izmir 14.9. — *Uranienborg* ank. Accra 14.9., derfra til Lome. — *Ørneborg* ank. Leixoes 9.9., derfra til Port Talbot.

Dansk Esso

Christian Holm afg. Esbjerg 14.9. til Sidon, Bari. — *Esso København* forv. ank. Caripito 22.9., derefter Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Caripito 21.9., derefter Trinidad.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Boma 17.9. til Las Palmas. — *Bornholm* afg. Landana 16.9. til Pointe Noire. — *Bretagne* forv. afg. Ile Sal 18.9. til Matadi. — *Gronland* afg. Kuwait 12.9. — *Halland Flensborg*, dok. — *Irland* afg. Avonmouth 2.9. til Galveston. — *Normandiet* ank. Antwerpen 14.9. — *Shetland* afg. Liverpool 3.9. til Houston. — *Skotland* pass. Miami 12.9. p.v.t. Fedalah. — *Slesvig* ank. Bahrein 8.9.

De forenede Kullimporthører

Cimbria afg. Reykjavik 17.9. til Methil. — *Concordia* afg. Yxpila 16.9. til Rouen. — *Dania* forv. afg. Helsingør 18.9. til Stettin, Reykjavik. — *Hafnia* ank. Kotka 17.9., derefter Pasajes. — *Scandia* forv. ank. Methil 19.9.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak forv. ank. Kbhvn. 17.9. — *Disko* pos. 15.9. 59.57 n. 05.40 v. p.v.t. Kbhvn. — *Kaskelot* pass. Frederiksdal 13.9. p.v.t. Nanortalik. — *Sværdfisken* i Angmagsalik. — *Tikerak* forv. klar Kbhvn. ca. 20.9. — *Julius Thomsen* i kystfart. — *Bjørn Clausen* afg. B.W.I. 15.9. til Frederikshåb. — *Sigrid* S. pos. 15.9. 60.32 n. 11.50 v. p.v.t. Kbhvn. — *Polaris* i Scoresbysund. — *Annette* S. pos. 14.9. 58.50 n. 41.50 v. p.v.t. Jakobshavn. — *Jopeter* pos. 15.9. 64.17 n. 32.14 v. p.v.t. Ålesund. — *Hanne* S. pos. 15.9. 71.26 n. 13.51 ø. p.v.t. Godthåb.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Rouen 15.9. — *Th. Adler Svanholm* ank. Calais 15.9. — *Wm. Th. Malling* afg. Blyth 16.9.

D.F.D.S.

Alexandra afg. Grimsby 16.9. til Odense/London. — *Argentina* afg. Kbhvn. 3.9. til New York/Galveston o. v. — *Arizona* ank. Las Palmas ca. 18.9., derefter Madeira/England/Kbhvn. — *Arkansas* afg. Kbhvn. 16.9. til Antwerpen, Dunkirk, Lissabon, Levanten. — *Bastholm* ank. Istanbul 14.9. derfra til Izmir, Alexandria, Beirut, Cypren o. v. — *Birkholm* ank. Izmir 8.9., derfra til Istanbul, Izmir, Iraklion. — *Bolivia* afg. Oslo 16.9. til Kbhvn./Vejle/Aarhus. — *Botnia* ank. Kbhvn. 15.9. — *California* afg. Kbhvn. ca. 18.9. til Mäntyluoto/Kotka/Kbhvn./Buenos Aires. — *Colombia* ank. Rosario 31.8., derfra ca. 18.9. til Buenos Aires/Santos, Rio de Janeiro/Bahia. — *Diana* afg. Hull forv. 19.9. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn forv. 16.9. til Vaag/Reykjavik/Thorshavn. — *Egholm* afg. Nemours 11.9. til Antwerpen, Danmark. — *Ficaria* ank. London 16.9., derfra 17.9. til Esbjerg, London. — *Florida* afg. Lissabon 15.9. til Antwerpen, Kbhvn., Horsens o. v. — *Halfdan* afg. Liverpool 15.9. til Kbhvn., Vejle. — *Hebe* ank. Leith 16.9., derfra forv. 17.9. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 13.9. — *Hjortholm* ank. Beirut 15.9., derfra forv. 17.9. til Lattakia, Famagusta, Limassol. — *Katholm* afg. Kbhvn. 15.9. til Newport, Swansea, Liverpool, Kbhvn. — *Klintholm* ank. Kbhvn. 15.9., afg. ca. 19.9. til Antwerpen, Aarhus, Aalborg, Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Dunkirk 15.9. til Havre, Bordeaux, La Pallice. — *Korsholm* afg. Kbhvn. 15.9. til Antwerpen, Randers, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Antwerpen 14.9., derfra forv. 17.9. til Casablanca, Middelhavet. — *Louisiana* ank. Ant-

werpen ca. 18.9., derefter Kbhvn./Kalundborg. — *Maine* afg. Frederikshavn 19.9. til Aalborg, Kbhvn., Hamburg, Lissabon, Levanten. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 15.9., herfra 18.9. til Aalborg, London, Kbhvn. — *Marocco* afg. London 16.9. til Esbjerg, derfra 19.9. til Grimsby. — *Melos* afg. Malaga 16.9. til Lissabon, Leixoes, Herrenwyk, Kbhvn. — *Nevada* ank. Hamburg 15.9., derfra ca. 17.9. til Hampton Roads. — *Oregon* afg. Newport News 10.9. til Kiel. — *Paraguay* afg. Aarhus forv. 16.9. til USA. — *Rhodos* afg. Messina 15.9. til Catania, Palermo, Neapel, Livorno, Genoa, Marseille. — *Rota* ank. Kbhvn. 15.9., herfra 17.9. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leith, Newcastle. — *Samos* ank. Kbhvn. 14.9., herfra forv. 20.9. til Antwerpen, Middelhavet. — *Svanholm* afg. Aarhus 13.9. til London, Manchester, Kbhvn., Aarhus, Aalborg. — *Texas* afg. Dunkirk 9.9. til Algier, Malta, Levanten. — *Tomsk* afg. Aarhus ca. 20.9. til Antwerpen, Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Hull 16.9., derfra forv. 19.9. til Kbhvn. — *Tula* afg. Aalborg 13.9. til Rotterdam, Antwerpen, Kbhvn. — *Tunis* ank. London 16.9., derfra forv. 18.9. til Kbhvn. — *Uruguay* afg. New Orleans 12.9. til Norfolk/Baltimore/New York. — *Venezuela* ank. Buenos Aires 11.9., derfra ca. 16.9. til San Lorenzo/Buenos Aires o. v. — *Virginia* afg. Stettin 14.9. til Kotka/Kbhvn./Rio de Janeiro o. v.

Heimdal

Axel Carl ank. Cristobal 15.9. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 15.9. — *L. H. Carl* ank. New Orleans 15.9. — *Poul Carl* ank. Newcastle, NSW, 11.9.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Archangelsk 8.9. — *Jens Toft* ank. Zaandam 15.9. — *Karen Toft* afg. Thamshavn 11.9. til Bordeaux.

Kongssund

Kongshavn ank. Calcutta 20.8.

J. Lauritzen

African Reefer pass. Suezkanalen 15.9. p.v.t. Merca. — *Argentinean Reefer* afg. Buenos Aires 15.9. — *Bella Dan* ventes afg. New York 17.9. til Chile. — *Egyptian Reefer* ventes afg. Buenos Aires 17.-18.9. — *Gerda Dan* ventes til Callao 19.9., sydg. — *Greta Dan* ank. Baltimore 13.9. — *Indian Reefer* ank. Montevideo 13.9. — *Jelva Dan* forv. afg. Kotka 16.9. til Rochester. — *Jutta Dan* afg. Rotterdam 15.9. til Beyrouth. — *Kamma Dan* ventes til Callao 19.9., sydg. — *Katja Dan* rep. i Svendborg. — *Kista Dan* Kbhvn. — *Laila Dan* ventes afg. Baltimore 17.9. til Baddeck N.S. — *Laura Dan* ventes afg. Bristol 17.9. til Cardiff. — *Leena Dan* ventes afg. San Vicente 19.9., nordg. — *Lilian Dan* pass. Kielkanalen 15.9. p.v.t. Toppila. — *Linda Dan* pass. Kielkanalen 15.9. p.v.t. St. Louis. — *Lotta Dan* ventes til Triest 21.9., derefter Sagunto. — *Maria Dan* forv. afg. Aalborg 16.9. til Hangö. — *Marna Dan* ventes til Callao 18.9., nordg. — *Nerma Dan* ventes pass. Suezkanalen 17.9., nordg. — *Ninna Dan* ventes til Næstved 17.9. — *Paula Dan* forv. pass. Panamakanalen 16.9., nordg. — *Randa Dan* pass. Kielkanalen 16.9. p.v.t. Rönnskär. — *Selma Dan* ank. Toppila 16.9., derefter Rouen. — *Silja Dan* ventes anl. Dakar 23.9. p.v.t. Ghent. — *Stina Dan* forv. afg. Santos 16.9. til Buenos Aires. — *Tessa Dan* ventes afg. New Orleans 18.9. til Chile. — *Ulla Dan* ventes afg. Genova 18.9. til Sagunto. — *Vilma Dan* ventes til Gulfport 17.9., nordg.

Mototramp

Stensby forv. ank. Calcutta 23.9. — *Tureby* ank. Fremantle 13.9. — *Vedby* forv. afg. Avonmouth 19.9. til British Columbia.

Myren

Asbjørn afg. Djibouti 12.9. til Port Sudan, Port Said. — *Astrid* Frederikshavn, dok. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Bremen 4.10. — *Clara* Kbhvn., rep.

Norden

Norden ank. Fremantle 12.9. — *Nordfarer* ank. Chittagong 7.9. — *Nordhval* ank. Colombo 14.9. — *Nordkap* Kbhvn. — *Nordkyn* ank. London 14.9. — *Nordpol* forv. ank. Port Said 18.9. — *Nordvest* forv. ank. Aden 19.9.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* ank. Kotka 16.9., derefter Göteborg.

Progress

Valborg Nielsen ventes ank. Rouen 17.9. — *Elisabeth Nielsen* afg. Baltimore 13.9. — *Else Nielsen* ank. Reykjavik 16.9. — *Lily Nielsen* afg. Norfolk 13.9. — *Henry Tegner* ant. afg. Antwerpen 16.9. — *Ellen Nielsen* afg. Kbhvn.



Sø- og Transportforsikring
samt alle øvrige
Forsikringsarter

**FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
NORDLYSET**

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.
TELF. *BYEN 2680

16.9. — *Hugo Nielsen* afg. Iviglut 11.9. — *Margrete* ank. Gdynia 14.9. — *Karen* afg. Kbhvn. 16.9. — *Marx* ank. Tyne 12.9. — *Sophie* ank. Hull 15.9. — *Thyra* afg. Rotterdam 16.9. — *Fylla* ant. afg. Blyth 16.9.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lann afg. Murmansk 8.9. til Igarka.

Torm

Birgitte Torm afg. Recife 10.9. — *Estrid Torm* afg. Port of Spain 5.9. — *Herdis Torm* afg. Chicama 23.8. — *Olga Torm* afg. Port Louis 6.9. — *Gerd Torm* afg. Genua 15.9. — *Tekla Torm* afg. Montevideo 12.9. — *Agnete Torm* afg. New York 11.9. — *Kirsten Torm* ank. Buenos Aires 14.9. — *Gertrud Torm* ank. Alexandria 15.9. — *Ragnhild Torm* ank. Kiel 27.8. — *Helvig Torm* afg. New York 12.9. — *Thyra Torm* ank. Santos 6.9. — *Gyda Torm* ank. Blankaholm 13.9. — *Anne Torm* ank. Helsingør 13.8. — *Hilde Torm* ank. Gdynia 15.9. — *Gudrun Torm* afg. Bordeaux 15.9. — *Alice Torm* afg. Karlshamn 12.9. — *Gunhild Torm* ank. Hull 15.9.

Vendila

E. M. Dalgas ventes ank. Le Havre ca. 25.9. — *Otto Petersen* ank. Rotterdam 13.9. — *P. N. Damm* ventes ank. Antwerpen 18.9.

Ø.K.

Annam afg. Colombo 15.9. til Fremantle, Melbourne. — *Asia* ank. Oslo 14.9., derefter Hamburg, Rotterdam. — *Bintang* afg. Bangkok 11.9. til Moji, Kobe. — *Falstria* afg. New York 13.9. til Kbhvn., Sverige. — *Fernplant* afg. Zamboanga 14.9. til Singapore, Aden. — *Fionia* ank. Port Swettenham 15.9., derefter Penang, Colombo. — *India* afg. Penang 11.9. til Port Swettenham, Singapore. — *Java* ank. Kbhvn. 30.8. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 16.9. — *Kambodia* ank. Madras 15.9., derefter Colombo, Cochin. — *Kina* ank. Colombo 13.9., derefter Aden, Suez/Port Said. — *Korea* pass. Finisterre 15.9. til Antwerpen, Rotterdam. — *Lalandia* ank. Hamburg 15.9., derefter Port Said/Suez, Aden. — *Magdala* afg. Aarhus 12.9. til Kbhvn., Göteborg. — *Malacca* ank. Townsville 11.9., derefter Adelaide, Fremantle. — *Malaya* pass. Gavdo 14.9. til Vassiliko, Port Said. — *Manchuria* afg. Cristobal 12.9., derefter Los Angeles, San Francisco. — *Meonia* afg. Port Swettenham 14.9. til Singapore, Bangkok. — *Mombasa* afg. Aarhus 14.9. til Kbhvn. — *Mongolia* afg. St. Thomas 13.9. til Le Havre, Antwerpen. — *Morcia* ank. Chittagong 6.9., derefter Madras, Colombo. — *Nikobar* ank. Portland 12.9., derefter Astoria, Seattle. — *Panama* afg. Port Sudan 14.9. til Aden, Penang. — *Patagonia* afg. Saigon 15.9. til Hongkong. — *Selandia* ank. Beyrouth 15.9., derefter Genoa, Liverpool. — *Serampore* afg. Davao 15.9. til Manila, San Francisco. — *Siam* afg. Aden 11.9. til Bahrein f. o. — *Tranquebar* afg. Kobe 15.9. til Hongkong, Manila.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 11 42 00 (10 lines)
Vinkeco

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.



Medlemsliste

- | | |
|--|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albort Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Norden«. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Orient«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Pacific«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Draco«. | D/S »Progress«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Bugferselskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Jens Toft. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdøl«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hetland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

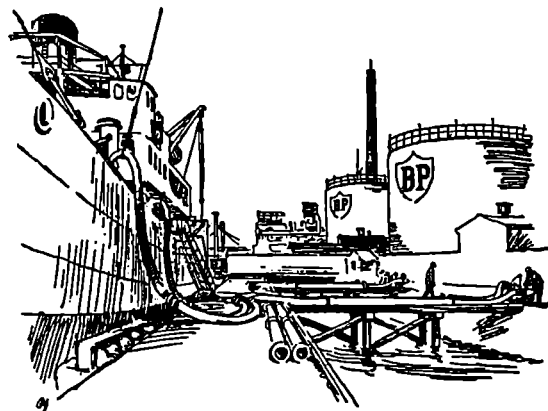
DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

De kan få dem overalt

PÅ HAVET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 18 770-16 770
TELEGR. „JANBY“



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**



Medlemsliste

- | | |
|--|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jullandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Naulic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Nordøen«. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Orient«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Pacific«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Draco«. | D/S »Progress«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Bugferselskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Jens Toft. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdals«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hetland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 38

FREDAG DEN 26. SEPTEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

FRAGTRATETALLET

Fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater for prompte lastning indenfor trampfarten, er beregnet til 129 for august 1952. I juli måned var tallet 136. Faldet i fragtratetallet, der tog sin begyndelse i januar måned, andrager nu i alt knapt 45 pct., og fragtraterne ligger herefter i gennemsnit godt 30 pct. lavere end på samme tid sidste år, men dog 35 pct. højere end ved Korea-krigens udbrud for 2 år siden.

Nedgangen i ratene har i den forløbne måned omfattet praktisk taget samtlige trades.

SKIBSTABENE

Lloyd's Register har nu udsendt sin oversigt over skibstabene kloden over i 1951. Det fremgår heraf, at der ialt er gået 215 skibe på tilsammen 260.830 br.t. tabt i årets løb. 46 skibe med ialt 68.306 br.t. er sunket, 4 med ialt 1445 br.t. er forsvundet, 16 med ialt 32.671 br.t. er brændt, 20 med ialt 17.431 br.t. er gået tabt gennem kollisioner, og 98 med ialt 115.419 br.t. er strandet, mens resten er gået tabt af anden årsag. U.S.A. ligger i spidsen med 14 mistede skibe på ialt 49.889 br.t. eller 0.18 pct. af den samlede amerikanske tonnage. Norge kommer ind som nummer 2 med 17 mistede skibe på ialt 30.158 br.t. (0.52 pct.), Panama nr. 3 med 10 mistede skibe på ialt 30.075 br.t. (0.83 pct.). Storbritannien mistede 20 skibe med ialt 29.994 br.t. (0.16 pct.), Grækenland 10 skibe med ialt 14.105 br.t. (1.10 pct.), Sverige 12 skibe med ialt 6.904 br.t. (0.33 pct.), Tyskland 11 skibe med ialt 4.561 br.t. (0.44 pct.) og Frankrig 10 skibe med ialt 5.413 (0.16 pct.). Belgien havde procentvis det største tab med 3 mistede skibe på ialt 7.753 br.t. eller 1,57 pct. af landets samlede tonnage. De danske tab beløb sig til 4 skibe med ialt 6.259 br.t. eller 0.47 pct. af den samlede tonnage.

375 skibe med ialt 460.650 br.t. blev hugget op eller kondemneret i løbet af 1951. Heraf tegner Storbritannien sig for 96 skibe med ialt 136.790 br.t., U.S.A. for 27 skibe med ialt 72.157 br.t., Panama for 13 med ialt 50.600 br.t., Japan for 36 med ialt 47.155 br.t. og Tyskland for 69 skibe med ialt 15.998 br.t. 10 danske skibe med ialt 3.604 br.t. blev hugget op el. lign., medens 28 svenske skibe med ialt 11.530 br.t. og 13 norske med ialt 8.457 br.t. led samme skæbne.

M.S. BANGSBO

Den 23. september løb det fjerde af de seks søsterskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab har bestilt på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S af stabelen og fik navnet *Bangsbo*.

Bangsbo, der er bygget til fart på Nord- og Østersøen samt Middelhavet, har følgende dimensioner: Længde overalt 303' 6", længde mellem p.p. 275' 6", bredde 43' 11½", dybgang 19' 5", lasteevne ca. 3000 tons.

Lastømmene har ca. 170.000 kubikfod, hvoraf de ca. 45.000 er køleanlæg. Denne serie skibe vil derfor — foruden almindeligt stykgods — være egnet til transport af levnedsmidler og frisk frugt.

Maskineriet består af en 2-takts, 6 cylinders dieselmotor på 2.500 IHK, der giver skibet en fart af ca.

13 knob. Der er plads til 4 passagerer i to 2-mands kamre.

De første skibe i denne serie, m.s. *Bastholm*, m.s. *Birkholm* og m.s. *Bygholm*, blev afleveret til DFDS i 1950, og de to sidste vil antagelig løbe af stabelen i første halvdel af 1953.

M.T. PETRA DAN

Torsdag den 18. september 1952 søsattes fra Lindholmens Varv i Göteborg rederiet J. Lauritzens andet tankskib. Tankeren er på 16.300 tons d.w. og er søsterskib til m.t. *Nerma Dan*, som rederiet overtog i maj 1951. Foruden disse to skibe er endnu et søsterskib i ordre ved samme værft.

Skibet, som fik navnet *Petra Dan*, og som blev bestilt i juli 1950, får følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 515' 0" = 156,97 m., bredde på spant 64' 0" = 19,51 m., dybde til hoveddæk 38' 6" = 11,73 m. Farten bliver 15 knob.

M.S. ETLY DANIELSEN

Nobiskrug-værftet i Rendsburg har i disse dage afleveret det sidste af de fem ca. 500 br. tons motorskibe, der er blevet bygget til danske rederier. Det drejer sig om m.s. *Etly Danielsen*, der er blevet afleveret til skibsreder Otto Danielsen, København, og som d. 22. september afgik på sin jomfrurejse til Rotterdam og Middelhavet, inden det i november indtræder i et syv måneders charter med frugt fra Casablanca til Hamburg og retur med stykgods. Skibets hoveddata er forøvrigt: 478 br. tons, 191 netto reg. tons, 950 t. dw. Hovedmaskineriet består af en 6-cyl. MAK dieselmotor på 900 chk. Farten fuldt lastet er 12 knob. Aptereringen for den 15 mands besætning er meget smuk og praktisk indrettet. Navigationsudstyret omfatter Decca, radar, radiotelefon, ekkolod m.m. Det er endvidere udstyret med elektro-hydraulisk styremaskine af Svendborg Skibsværfts fabrikat.

Rederiets næste nybygning, m.s. *Ketty Danielsen*, der bygges ved Svendborg Skibsværft, ventes klar til aflevering i begyndelsen af oktober.

M.T. SKJELBRED

Burmeister & Wain afleverede d. 17. september det 13.250 t. dw. tankmotorskib *Skjelbred* til det norske rederi Skjelbreds Rederi A/S, Kristiansand, efter en vellykket prøvetur.

M.t. *Skjelbred* er bygget med poop, bro og bak, soft nose og krydserhæk og er uden spring over 45 pct. af længden. Det er delt i 8 tanksektioner og har to hovedpumperum, et agten for nr. to tank og et agten for nr. 4 tank. To langskibs skodder deler tanksektionerne i 8 centertanke og 2 x 8 sidetanke. Svejsning er anvendt i stor udstrækning. Klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger er således svejste. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibs i sidetankene. Aptereringen er overalt smuk og praktisk, og alle om bord med undtagelse af to drenge har eet-mands-kamre. Hovedmaskineriet består af en B. & W. enkeltvirkende, 2-takts, 6-cyl. direkte omstyrbar krydshoveddieselmotor med trykforstøvning i stand til at udvikle 5750 ihk. svarende til 4600 ehk. ved 110 o/m. Farten på lastet prøvetur var 14 knob.

NY D.S.B.-FÆRGE

Generaldirektør Terkelsen meddeler, at der er sluttet aftale mellem Statsbanerne og Helsingør Værft om bygningen af den nye 3-sporede motorfærge til Storebælt og Østersø-overfarterne.

Færgen skal afleveres i efteråret 1954. Byggesummen ligger med de fastsatte basispriser på ca. 19 mill. kr., men kan som ved lignende bygninger påvirkes af udslag i materialepriser og lønninger i byggetiden.

A/S DANTANK

Der er i disse dage blevet stiftet et nyt dansk tankskibsrederi *A/S Dantank* i København. Skibsreder *Bennet C. K. Hansen* er formand, og de øvrige stiftere er skibsreder *Chr. Harhoff*, skibsreder *Preben Harhoff* og skibsreder *Knud Hansen*. Firmaet *C. K. Hansen* bliver selskabets korresponderende reder. Aktiekapitalen er på 120.000 kr.

Det nye rederi vil i begyndelsen af oktober overtage det norske tankmotorskib *Herbrand* af Oslo. M.t. *Herbrand*, der er på 14.750 t. dw., er bygget i 1935 men ombygget og moderniseret i Kiel i 1949, hvor det bl. a. fik installeret et nyt dieselmaskineri bestående af MAN dieselmotorer. Skibet tilhører *Herlofson & Co. A/S, Oslo*. Fører bliver under dansk flag kaptajn *Aage Hansen*, der i øjeblikket fører s.s. *Uranienborg*. Skibet er sluttet for et syv års charter med Anglo-Saxon.

REDERI-LIKVIDATION

På en ekstraordinær generalforsamling forleden dag i Aktieselskabet *H. C. Christensens Damp- og Sejlskibsrederi* i Marstal vedtoges det at lade selskabet træde i likvidation. Aktiekapitalen er på 1 mill. kr., og selskabets aktiver andrager 1 mill. kr. Der er ingen passiver. Rederiets to sidste skibe, dampene *Erindring* og *N. J. Ohlsen* blev solgt for et par år siden. Det var små skibe på ca. 1000 tons. Selskabet blev stiftet i 1919. Oprindeligt var aktiekapitalen 2 mill. kr. men den blev i 1926 og 1931 nedskrevet med en halv mill. kr. hver gang uden udbetaling til aktionærerne. I årene 1941—49 gav selskabet 6 pct. i udbytte hvert år.

FYRSKIBET H. R. 1

Fyrskibet *H. R. 1* i Nordsøen skal flyttes 20 kvartmil længere ind mod land til det punkt, der tidligere har været afmærket med lystønden *E. R. 13*. Beslutningen blev taget på et møde i København, hvori deltog fyrdirektør *Sinding*, repræsentanter for fiskeriministeriet, fyr- og vagervæsenet, *Esbjerg Fiskeriforening* og *D.F.D.S.* På mødet oplystes det, at anbringelsen af *H. R. 1* på den nævnte position betragtes som permanent. Der forlyder endnu intet om, når flytningen skal finde sted.

KULIMPORTEN

Direktør *R. Mattsson*, Danske Kulimportørers Fællesrepræsentation, og kontorchef *Niels Børge Hansen*, handelsministeriet, er i disse dage vendt hjem fra et møde i Geneve, hvor den europæiske kul- og koks-allocation for oktober kvartal blev fastsat.

Efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd erfarer, fastsattes der for Danmarks vedkommende en tildeling på 1.139.000 tons kul og 573.000 tons koks i årets tre sidste måneder.

For begge kategorier er der tale om en væsentlig forøgelse i forhold til de tre foregående kvartaler, men forøvrigt er allocationen nærmest at opfatte som en ramme-aftale. De faktiske importtal har ligget højere end tildelingerne, og de kunne endda være blevet endnu større, hvis forbrugerne herhjemme havde efterkommet opfordringerne til at købe for de

hidtil frigivne mærker. Importørerne har måttet sige nej til adskillige tilbud om udenlandske skibsladninger, fordi lagrene hyppigt har været fyldt til bristepunktet.

Fra nytår til 1. september er der blevet importeret lige ved 3 mill. tons kul mod henholdsvis 2,8 og 2,7 i samme måneder af 1951 og 1950.

Endvidere er der i de otte måneder indført godt 1,1 mill. tons koks mod 739.000 tons i samme periode i fjor og 1,4 mill. tons pr. 1. september 1950 — som bekendt det eneste rationeringsfri år efter krigen.

Branchen regner med, at handelsministeriet snart vil sætte flere brændselsmærker i kraft af hensyn til de store kul- og kokslagre herhjemme. Når forsynings-situationen kan helt overskues i løbet af januar, vil regeringen tage stilling til, om rationeringen kan ophæves.

Det vides endnu ikke, om den europæiske allokering af kul og koks skal opretholdes også i 1953. Virkningerne af Schuman-planens realisation vil i hvert fald tegne nye træk i billedet. Men endnu er Europa knap nok selvforsynende med kul. Således importerer Vesttyskland væsentlige partier fra USA. Henimod nytår vil man formentlig være klar over, om tildelings-systemet kan undværes.

SMÅSKIBSFARTEN

Afslutningen af kulaftalen med Polen har skabt en noget lysere stemning for de mindre danske skibe. I mange måneder har denne del af skibsfarten haft svære vanskeligheder at kæmpe med, og det hænger sikkert bl. a. sammen med, at der ikke i indeværende år er transporteret kul fra Polen til Danmark. Men nu er befragtningen begyndt, og de kulmængder, der skal føres gennem Østersøen, vil vel kunne fylde omkring tusinde af de mindre skibe, løseligt anslået. Et par skibe, der har været lagt op et par måneder, er kommet i fart igen, og alt i alt ser man efteråret og vinteren i møde med nogen fortrøstning, skriver Erhvervenes Oplysningsråd.

REDNINGSVÆSENET

Redningsvæsenet har udsendt beretning for 100 års jubilæumsåret fra 1. april 1951 til 31. marts i år. I beretningsåret blev der udført 16 redningsforetagender, hvorved menneskeliv — 56 i alt — blev reddet, samt 62 andre redningsforetagender og forgæves udrykninger. Der er ikke foretaget nybygninger til redningsvæsenets flåde, men motorredningsbåden fra *Lønstrup* er flyttet til en nyoprettet station på *Sjællands Odde*, og elektriske ophalings-spil er installeret ved stationerne *Gedser* og *Klintholm havn*, ligesom udskiftningen af ældre bådmotorer med nye er fortsat. Der findes ialt 55 redningsstationer og tre bistationer. Af redningsstationerne er 30 båd- og raketstationer, ni bådstationer og 16 raketstationer, mens alle tre bistationer er forsynet med roredningsbåde. Ialt haves 20 ro- og 23 motorredningsbåde.

Personalet består af 56 opsynsmænd, 41 bådformænd og 456 båd- og betjeningsmænd. Administrationen udføres af redningsbestyrer *Niels Hansen* med assistance af en fuldmægtig, en overassistent og en kontormedhjælper.

Statens samlede udgift har andraget 1.662.728 kr., hvoraf 592.765 kr. til lønninger, 326.430 kr. til understøttelser og 581.684 kr. til driften, mens resten fordeler sig på en række mindre poster.

Beretningen omtaler indgående den tragiske ulykke ved *Hvide Sande* d. 9. december 1951, hvor motorredningsbåden kæntrade på tilbageturen og fem mand omkom. Beretningen udtaler et æret være de omkomnes minde.

UGENS FRAGTBERETNING

Siden vor sidste ugentlige rapport har raterne på de fleste markeder ikke undergået større forandringer, men den almindelige tendens må dog gennemgående fremdeles betegnes som værende i befragternes favør, med spredte, noget lavere afslutninger. Der synes de sidste dage at kunne spores en mindre stramning i raterne på visse markeder, skønt befragtningerne af kul fra U.S.A., som må betragtes som en af de mest toneangivende faktorer for tiden, har været stoppet de sidste dage, i afventning af resultatet på de endnu uafgjorte lønforhandlinger med minearbejderne.

For kul fra Hampton Roads til Rotterdam/Antwerpen sluttedes i begyndelsen af sidste uge flere både til den lavere rate 27/-, medens en enkelt båd få dage senere kun opnåede 26/-, hvorefter der ikke foreligger yderligere rapporter. Kulbefragtingen indskrænkede sig isørigt til Hampton Roads/Rio de Janeiro \$5.85, Buenos Aires 54/6d. og Savona \$7.25, alt for september afskibning, og nævneværdig forretning i dette vigtige marked kan ikke forventes, før lønforhandlingerne med minearbejderne er bragt til heldig afslutning. Der sluttedes adskillige både for korn fra St. Lawrence til praktisk talt uændrede rater, medens der ingen rapporter foreligger fra Northern Range. Således sluttedes hvede fra St. Lawrence til Antwerpen eller Rotterdam til \$5.25 med 3000 tons losning, Marseilles eller Genoa til \$5.75 med 2000 tons losning. For hvede fra St. Lawrence til Norge sluttedes en enkelt båd til 40/- med fri losning. Byg St. Lawrence/U.K., Antwerpen eller Hamburg betalte 8/- pr. qr., og hvede til Beirut 55/-, hvilket er 2/6d. lavere end sidst rapporteret. Propraterne fra Canada til U.K. noteres til uforandrede rater fra mellem 175/- til 195/- pr. favn for henholdsvis større og mindre tonnager.

Sukkermarkedet fra Vestindien er fremdeles uden aktivitet, og der rapporteres kun afslutning af 3500 tonner Cuba/Casablanca \$8 på gross terms og 8600 tonner til Rotterdam 52/6d. med Cuban tax for befragternes regning. Endvidere sluttedes 8500 tonner for partladning sukker fra Cuba til Japan til \$13.25 med option fuld ladning til \$12. Fra Gulfen sluttedes korn til U.K. til 9/6d. pr. qr. og Antwerpen/Hamburg til 9/9d. For hvede fra Gulf til Buenos Aires betales \$8.25 pr. september og Gulf/Trieste \$7.50 for december lastning.

North Pacific og British Columbia har vist livligere aktivitet, men til omtrent uændrede rater. Fra

North Pacific sluttedes hvede til Alexandria til 95/- og \$13.50, byg til Japan til \$8 med fri losning, U.K. 81/3d. og Antwerpen/Rotterdam 78/3d. For asphalt in drums fra Los Angeles til Saigon betales \$12.50 f.i.o. Fra British Columbia sluttedes lumber og general cargo til Østafrika til \$150.000, lumpsum f.i.o. for 506.000 cubf. bale, medens der til U.S. Northern Range betales \$9.50 f.i.o. for 325.000 cubf. bale.

Fra Østen ligger markedet stadig trægt, og de rapporterede afslutninger er til nærmest uforandrede rater. Fra Marmagoa til Rotterdam betales 53/- f.i.o. og til U.S.N.H. uforandret \$10.25; fra Koilthotam til New York \$10 for erts og fra Vizagapatam til U.S.N.H. \$10.50 og \$10.25, ligeledes for erts. For Kul fra Vizagapatam til Rangoon betales 27/6d. Fra Calcutta sluttedes kul til Hongkong til 48/9d. og til Yawata 50/- f.i.o.

Fra Australien er tendensen stadig noget lavere, og fra Vesta Australien betales til U.K. 92/6d. og til Antwerpen/Rotterdam 90/- for løs hvede ex silo. Sukker fra Queensland til U.K. sluttedes til 120/-.

Det meget vigtige La Plata marked ligger fremdeles praktisk talt livløst, og de meget få forretninger optages almindeligvis let af linere. Kun en enkelt båd rapporteres sluttet fra San Lorenzo completing Buenos Aires til 62/6d. til Danmark, option U.K. 60/- basis 65 cubf. pr. ton, og yderligere tonnager kan placeres.

Timechartermarkedet er i overensstemmelse med de øvrige markeder uden tilfredsstillende efterspørgsel. Et 8700 tons motorskib, 12½ knob på 14 tons olie, sluttedes til 22/- for 6/9 måneder, medens 8350 tons motorskib, 9½ knob, kun opnåede 18/6d. for trip out, levering U.K., tilbagelevering Australien. Flere store oliebrændere sluttedes til rater mellem 12/6d. og 15/- for kortere og længere perioder. Befragtning sker så at sige udelukkende for regning linierederierne, som kun dækker deres nødvendige behov for tonnager, medens de ellers kendte mere eller mindre spekulanter forsigtigt holder sig i baggrunden i forventning om muligt yderligere fald i raterne.

Tankmarkedet udviser stadig god efterspørgsel i U.S.A.-kystfarten til omtrent uændrede rater. En 16.500 tonner sluttedes for 5 års charter til \$4 med levering oktober 1953 og 19.500 tonner til \$4.10 for 5 år, levering ultimo 1954. 13.500 tonner sluttedes for 6 måneders dirty trade til uforandret rate U.S.M.C. plus 62½ pct.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

H.M.S. »Ægir«

H.M.S. Ægir er af den hollandske roklub »De Groninger Studenten Roevereininging Ægir« blevet udnævnt til »første æresskib«. Allerede i februar modtog depotskibet fra forningen et stort opsat brev, hvori man meddelte, at man havde hørt, den danske konge havde opkaldt et af sine skibe efter havguden Ægir, der også havde lagt navn til klubben. Man bad om tilladelse til at udnævne Ægir til det »første æresskib«. Tilladelsen blev givet, og i sidste halvdel af august kom en komité fra Groningen til København og overrakte skibets chef, kommandørkaptajn A. Linde æresdiplomet samt et hollandsk bordflag på marmorsokkel med inskription. Komiteen fik som tak overrakt et stort billede af skibet, og nu får billedet sin hædersplads i klublokalet i Groningen.

Skibsregisteret

Dampskibsselskabet Hafnia, A/S, København. Skorstensmærke: Blå skorsten med sort top. På hver side bogstaverne TC i hvidt. Kontorflag: Blåt stutflag med bogstaverne TC i hvidt.

Bunkerkulpriserne

The Baltic and International Maritime Conference, København, har fået telegrafisk meddelelse fra den statlige polske kulkoncern om en reduktion af bunkerkulpriserne i polske havne. Hidtil har prisen været 20.00 dollars pr. ton. Fra og med den 19. september er prisen reduceret til 18.00 dollars pr. ton.

Panamakanalen

Ifølge »Panama Canal Review« satte trafikken gennem Panamakanalen ny rekord i regnskabsåret 1951—52, der sluttedes 30. juni. Trafikken havde i årets løb andraget 6524 skibe på tilsammen 33.610.509 netto reg. tons mod 5593 skibe og 30.073.022 tons året forud, altså en fremgang på ca. 3,6 mill. tons.

Blandt nationerne lå USA forrest med 13,7 mill. tons, derefter fulgte Storbritannien med ca. 8 mill. tons, Norge med godt 3 mill. tons, Panama med ca. 1,9 mill. tons og Danmark på femtepladsen med 206 skibe og 978.969 tons.

Nyt fra U.S.A.

The United States Steel Corporation, New York, påtænker at bygge 9 malmskibe på hver 40.000 t. dw. til transport af malm fra Port Omdax, Venezuela, til U.S.A. De første tre ventes afleveret i 1954 og derefter 2 hvert af de følgende 3 år.

Den tyrkiske handelsflåde

Der er i Tyrkiet blevet udarbejdet et femårigt moderniseringsprogram for landets handelsflåde, og det påregnes at placere et betydeligt antal nybygningsordrer i udlandet som et led i dette program. Tyrkiet råder i øjeblikket over 31 passagerskibe, 16 lastskibe og 2 tankskibe plus et betydeligt antal skibe til kystfart. 20 af de søgående skibe er imidlertid meget gamle.

Undervands-fjernsyn

Et britisk firma, der arbejder med udviklingen af undervandsfjernsynet, undersøger i øjeblikket spørgsmålet om der blandt bjergningsselskaber, havnemyndigheder o. lign. skulle være behov for at kunne leje undervandsfjernsynsapparater for at få klarhed over, om det kan betale sig at have apparater slående til udlejning.

PERSONALIA

85 år

Forhenværende skibsfører i Det forenede Dampskibs-Selskab, kaptajn *H. P. Hansen*, fylder den 1. oktober 85 år. Kaptajnen er bosiddende i København.

75 år

Tidligere fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, kaptajn *N. H. N. Hejde*, kan den 4. oktober fejre sin 75 årsdag i hjemmet i København.

70 år

Tidligere fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, søassurance-expert kaptajn *Johs. Fabricius*, kan den 27. september fejre sin 70 års dag.

60 år

Fører i Ove Skou's rederi, kaptajn *J. C. Bundesen*, runder den 4. oktober cape sixty. Kaptajnen bor i Holte.

50 år

Fører i A. P. Møllers rederier, kaptajn *K. K. Schultz*, kan 2. oktober fejre sin 50 årsdag. Kaptajn Schultz har bopæl i Brabrand.

Kaptajn *Carl J. Nielsen*, J. Lauritzens rederi, fylder den 4. oktober 50 år. Kaptajnen er bosiddende på Fanø.

40 års jubilæum

Fører i Det Østasiatiske Kompagni, kaptajn *S. Kolls*, har den 28. september været ansat i kompagniets tjeneste i 40 år.

D.S.B.

Efter indstilling af ministeren for offentlige arbejder er ved kongelig resolution af 19. september 1952 maskinmester under statsbanerne *Wagn Møller*, Storebæltsoverfarten, udnævnt til skibsmaskinmester fra 1. november 1952 al regne med tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

VALUTAKURSER pr. 23. septbr. 1952

London 10.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.20½.

Positionsliste pr. 23. septbr. 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. afg. Swansea 25.9. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. London 22.9. — *Betty Mærsk* forv. ank. Newfoundland 26.9. — *Lica Mærsk* forv. ank. Newfoundland 24.9. — *Marit Mærsk* forv. ank. Boulogne 22.9. — *Robert Mærsk* afg. New York 19.9. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 28.9. — *Ellen Mærsk* afg. Miri 19.9. — *Else Mærsk* forv. ank. Hongkong 23.9. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Basrah 21.9. — *Agnete Mærsk* forv. ank. Colombo 25.9. — *Mathilde Mærsk* ank. Kobe 20.9. — *Emilie Mærsk* forv. ank. Djakarta 23.9. — *Herta Mærsk* afg. Balikpapan 19.9. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Antwerp 24.9. — *Vibeke Mærsk* ank. Kobe 22.9. — *Arnold Mærsk* afg. Djibouti 19.9. — *Cornelius Mærsk* afg. New York 15.9. til Panama. —

Oluf Mærsk afg. Wakamatsu 19.9. til Hongkong. — *Leise Mærsk* afg. San Francisco 19.9. til Manila. — *Sally Mærsk* afg. Naradhivas 16.9. til Djakarta. — *Gertrude Mærsk* afg. Genoa 13.9. til New York. — *Lexa Mærsk* afg. Nagoya 21.9. til Kobe. — *Hulda Mærsk* afg. Los Angeles 18.9. til Panama. — *Laura Mærsk* afg. San Francisco 6.9. til Manila. — *Grete Mærsk* afg. Tampa 18.9. til Panama. — *Trein Mærsk* afg. Yokohama 15.9. til San Francisco. — *Anna Mærsk* afg. Bangkok 19.9. til Manila. — *Peter Mærsk* ank. Kobe 21.9. — *Olga Mærsk* ank. Baltimore 9.9. — *Nicoline Mærsk* ank. Manila 12.9. — *Jeppesen Mærsk* ank. Baltimore 14.9. — *Kate Mærsk* afg. Rotterdam 17.9. — *Bente Mærsk* ank. Palermo 15.9. — *Aase Mærsk* forv. ank. Stanlow 3.10. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Mersey River 25.9. — *Nelly Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 19.9. — *Emma Mærsk* afg. Palermo 17.9. — *Charlotte Mærsk* afg. Beira 6.9. — *Brigit Mærsk* ank. Palermo 19.9. — *Inge Mærsk* afg. Banias 18.9. — *Caroline Mærsk* afg. Bec d'Ambes 15.9. — *Katrine Mærsk* afg. London 12.9. — *Henning Mærsk* afg. Swansea 13.9. — *Marie Mærsk* afg. Singapore 19.9. — *Eleonora Mærsk* forv. ank. Port de Bouc 27.9. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 1.9. — *Mette Mærsk* afg. Singapore 22.8. — *Jane Mærsk* forv. ank. Fawley 23.9. — *Elisabeth Mærsk* ank. Donges 21.9. — *Ebba Mærsk* ank. Antwerpen 5.9. — *Anglo Mærsk* afg. Rotterdam 13.9. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 16.9.

Basse & Co.

London ank. Rio Grande do Sul 6.9. — *Krusaa* ank. Istanbul 11.9. — *Oslo* ank. Hamburg 6.9. — *Paris* ank. Istanbul 15.9. — *Egaa* ank. Kemi 15.9. — *Else Basse* afg. Thorshavn 21.9. — *Susaa* ank. Vesterås 23.9.

Dania

Cyril pass. Lindesnæs 22.9. p. v. t. Stora Vika. — *Danfjord* pos. 23.9. 13.12 syd, 35.32 vest p. v. t. Hamburg. — *Danholm* afg. Montevideo 23.9. til Antwerpen. — *Tovetil* afg. Barrow-in-Furness 23.9. til Archangelsk.

Dannebrog

Aggersborg ank. Savannah 22.9., derfra til La Guaira. — *Brattingsborg* afg. Ciudad Trujillo 19.9. til Port au Prince. — *Christiansborg* forv. ank. Port Said 23.9. — *Ellensborg* ank. Mostyn 20.9., derfra til Barry. — *Flynderborg* afg. Houston 16.9. til Puerto La Cruz. — *Frederiksborg* forv. afg. Barry 23.9. til Coruna. — *Lilleborg* ank. Leixoes 10.9., derfra til Port Talbot. — *Nordborg* ank. Pasajes 20.9., derfra til Musel. — *Skodsborg* ank. Leixoes 16.9., derfra til Cardiff eller Port Talbot. — *Spigerborg* afg. Wilmington 18.9., derfra til Hantsport. — *Taarborg* forv. ank. Pylin 22.9. — *Urantenborg* ank. Cotonou 22.9., derfra til Lagos. — *Ørneborg* ank. Leixoes 9.9., derfra til Port Talbot.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Sidon 29.9., derfra Bari. — *Esso København* i Caripito, derfra Aruba, Nyborg, Kbhvn. — *Esso Nyborg* i Caripito, derfra Trinidad og Danmark.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Boma 17.9. til Las Palmas. — *Bornholm* afg. Pointe Noire 20.9. — *Bretagne* ank. Matadi 22.9. — *Gronland* afg. Port Said 22.9. til England. — *Halland* Flensborg, dok forv. klar 4.10. — *Irland* afg. Texas City 20.9. til England. — *Normandiet* ank. Antwerpen 14.9. — *Shetland* ank. Curacao 24.9. — *Skotland* pass. Miami 12.9. p. v. t. Fedalah. — *Slesvig* afg. Bahrein 18.9. til Ras Tanura, Bombay.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. udl. Kbhvn. 28.9. — *Concordia* forv. ank. Immingham 29.9. — *Dania* forv. ank. Reykjavik 30.9. — *Hafnia* forv. ank. Pasajes 28.9. — *Scandia* forv. ank. Fredericia 30.9.

Den kgl. grønlandske handel

Umanak afg. Kbhvn. ca. 25.9. til Julianehåb, Godthåb, Sukkertoppen og Holsteinsborg. — *Disko* forv. afg. Kbhvn. 27.9. til Godhavn, Upernavik, Umanak, Kuldligssat og Christianshåb. — *Kaskelot* ank. Julianehåb 20.9. — *Sværdfisken* 22.9. i Tingmiarmiut. — *Tikerak* forv. afg. Kbhvn. 23.9. til B.W.I. — *Julius Thomsen* i kystfart. — *Bjorn Clausen* ank. Holsteinsborg 20.9. — *Polaris* ank. Anmagsalik 21.9. — *Annette S* ank. Egedesminde 19.9. — *Hanne S* pos. 22.9. 62.22 n. 36.45 v. p. v. t. Godthåb.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Blyth 24.9. til Kbhvn. — *Th. Adler Svanholm* afg. East Hartlepool 24.9. til Randers. — *Wm. Th. Mallng* afg. Gdynia 23.9. til Rouen.



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:
KARL GRAMMERSTORF
 SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER
 KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

D.F.D.S.

Alexandra ank. London 22.9., derfra forv. 23.9. til Esbjerg, Grimsby. — *Argentina* afg. New York 22.9. til Galveston/Houston/New Orleans. — *Arizona* afg. Madeira 21.9. til England/Kbhvn. — *Arkansas* afg. Antwerpen 22.9. til Dunkirk, Lissabon, Algier, Malta, Levanten. — *Bastholm* afg. Alexandria 22.9. til Beirut, Lattakia, Cypern o. v. — *Birkholm* ank. Istanbul 18.9., derfra til Izmir, Iraklion. — *Bolivia* fra Aarhus ca. 27.9. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 1.10. til USA. — *Brasilien* ank. Kbhvn. 7.8. — *California* fra Kotka ca. 25.9. til Kbhvn. fra Kbhvn. ca. 29.9. via Las Palmas til Buenos Aires. — *Colombia* ank. Buenos Aires 21.9., afgår ca. 25.9. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Diana* ank. Kbhvn. 22.9., herfra 24.9. til Aarh., Hull. — *Dronning Alexandrine* ventes til Kbhvn. 24.9. — *Egholm* ank. Kbhvn. 22.9., derfra forv. 24.-25.9. til Aalborg/N.Sundby. — *Florida* afg. Antw. 20.9. til Kbhvn., Horsens, Aarh., Aalb. — *Halfdan* ank. Kbhvn. 21.9., afgår ca. 24.9. til Vejle. — *Hebe* ank. Kbhvn. 22.9., derfra 24.9. til Nakskov, Odense, Aarh., Leith, N.castle, M.brough. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 13.9., afgår ca. 6.10. til M.chester. — *Hjortholm* ank. Lattakia 21.9., derfra forv. 23.9. til Famagusta, Limassol o. v. — *Katholm* ank. Newport 22.9., afgår ca. 24.9. til Swansea, L.pool, Kbhvn. — *Klintholm* ank. Antw. 22.9., afgår ca. 23.9. til Aarh., Aalb., Kbhvn. — *Knudshoved* afg. La Pallice 20.9. til Havre, Dunkirk, Kbhvn. — *Korsholm* ank. Randers 22.9., afgår ca. 24.9. til Kbhvn., Antw., Danmark. — *Lemnos* ank. Antw. 22.9., derfra 23.9. til Casablanca, Tanger, Middelhavet. — *Louisiana* ank. Kbhvn. forv. 23.9., derefter Kalundborg. — *Maine* ank. Kbhvn. 21.9., herfra forv. 23.9. til Hamburg, Lisbon, Levanten. — *Margrethe* ank. London 23.9., derfra forv. 25.9. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Grimsby 21.9., afgår ca. 23.9. til R.dam, Antw., Kbhvn. — *Melos* afg. Leixoes 20.9. til Herrenwyk, Kbhvn. — *Nevada* afg. Hamb. 18.9. til Hampton Roads. — *Oregon* ank. Kiel ca. 26.9. — *Paraguay* afg. Aarhus 16.9. til Boston/New York o. v. — *Rhodos* ank. Genoa 22.9., derfra 24.9. til Marseille, Tarragona, Palma Mallorca o. v. — *Rota* ank. Leith 23.9., derfra forv. 24.9. til N.castle, M.brough, Kbhvn. — *Samos* afg. Kbhvn. 20.9. til Antw., Middelhavet. — *Svanholm* ank. M.chester 22.9., afgår ca. 30.9. til Kbhvn., Aarh., Aalb. — *Texas* afg. Piræus 21.9. til Alexandria, Port Said, Beirut, Lattakia o.v. — *Thyra* afgår Kbhvn. 26.9. til Odense, Hull. — *Tomsk* afgår Aarh. ca. 26.9. til Kbhvn., R.dam., Antw., Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 21.9., fra Kbhvn. 26.9. til Aalb./Leith/Thorshavn. — *Tula* ank. Kbhvn. 22.9. — *Tunis* ank. Kbhvn. 21.9., herfra 25.9. til Odense, Aalb., London. — *Uruguay* afg. New York 22.9. til Kbhvn./Antw. — *Venezuela* ank. San Lorenzo 18.9., afgår ca. 24.9. til Buenos Aires/Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Virginia* ank. Kbhvn. 22.9., afgår ca. 24.9. via Las Palmas til Rio de Janeiro/Santos.

Helmdal

Axel Carl afg. Cristobal 20.9. — *Hans P. Carl* ank. Melbourne 22.9. — *L. H. Carl* afg. New Orleans 19.9. — *Poul Carl* ank. Newcastle NSW 11.9.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Archangelsk 24.9. til Amsterdam. — *Jens Toft* forv. afg. Zaandam 25.9. til Bremen. — *Karen Toft* forv. afg. Bordeaux 27.9. til Hull.

J. Lauritzen

African Reefer ventes til Merca 24.9. — *Argentinean Reefer* ank. Rio de Janeiro 21.9. — *Bella Dan* forv. pass. Panamakanalen 23.9., sydg. — *Egyptian Reefer* afg. Montevideo 21.9. — *Gerda Dan* ventes til Tocopilla 28.9., sydg. — *Greta Dan* ventes afg. New York 30.9. til Chile. — *Indian Reefer* ventes til Rio de Janeiro 24.9. — *Jelva Dan* ventes afg. Rochester 26.9. til Kotka. — *Jutta Dan* pass. Gibraltar 20.9. p. v. t. Beyrouth. — *Kamma Dan* ventes til Valparaiso 28.9., sydg. — *Katja Dan* ventes afg. Svendborg 24.9. til Raumo. — *Kista Dan* Kbhvn. — *Laila Dan* forv. ank. Baddeck N.S. 23.9., derefter Rouen. — *Laura Dan* afg. Preston 22.9. til Tolkis. — *Leena Dan* ventes afg. San Antonio 26.9., nordg. — *Lilian Dan* forv. afg. Kemi 23.9. til Themsen. — *Linda Dan* afg. Ceuta 22.9. til St. Louis du Rhone. — *Lotta Dan* forv. afg. Trieste 23.9. til Sagunto. — *Maria Dan* forv. afg. Kotka 23.9. til Themsen. — *Marna Dan* ventes pass. Panamakanalen 26.9., nordg. — *Nerma Dan* ventes til Dunkirk 20.9. — *Ninna Dan* ventes til Kemi 24.9., derefter Kotka. — *Paula Dan* ventes til New York 24.9., nordg. — *Randa Dan* ventes afg. Rönnskär 24.9. til Kotka. — *Selma Dan* pass. Kielerkanalen 24.9. p. v. t.

Rouen. — *Silja Dan* forv. ank. Dakar 23.9. p. v. t. Ghent. — *Stina Dan* forv. afg. Buenos Aires 23.9. til Rosario. — *Tessa Dan* ventes pass. Panamakanalen 25.9., sydg. — *Ulla Dan* ank. Sagunto 22.9., derefter Bremen. — *Vilma Dan* ventes afg. Mobile 25.9. til Galveston.

Kongssund

Kongshavn forv. afg. Calcutta 26.9.

Motortramp

Stensby ank. Sandheads (Calcutta) 22.9. — *Tureby* afg. Fremantle 22.9. til Christmas Island. — *Vedby* forv. afg. Antwerpen 26.9. til Tacoma, Seattle, Vancouver.

Myren

Asbjørn forv. ank. London 5.10. — *Astrid* Frederikshavn. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Bremen 5.10. — *Clara* Kbhvn., rep.

Norden

Norden forv. ank. Christmas Island 25.9. — *Nordfarer* ank. Chittagong 7.9. — *Nordhval* ank. Rangoon 24.9. — *Nordkap* Kbhvn. — *Nordkyn* ank. Middlesbrough 23.9. — *Nordpol* forv. ank. Djibouti 25.9. — *Nordvest* afg. Port Said 24.9. til Genua.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* ank. Göteborg 21.9., derefter Port Said.

Progress

Valborg Nielsen afg. Rouen 22.9. — *Elisabeth Nielsen* ank. Havana 18.9. — *Else Nielsen* afg. Reykjavik 19.9. — *Lily Nielsen* ant. ank. Galveston 23.9. — *Henry Tegner* ant. afg. Blyth 23.9. — *Ellen Nielsen* ank. Oxelosund 16.9. — *Hugo Nielsen* afg. Philadelphia ant. 23.9. — *Margrete* pass. Cuxhaven 21.9. — *Karen* ank. 20.9. Domsjö. — *Marx* afg. Tyne 22.9. — *Sophie* ank. Immingham 20.9. — *Thyra* afg. Immingham 22.9. — *Fylla* pass. Helsingør 22.9.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng forv. afg. Igarka 27.9. til Belgien.

Torm

Birgitte Torm ank. New York 20.9. — *Estrid Torm* ank. Buenos Aires 17.9. — *Herdis Torm* afg. Chanaral 21.9. — *Olga Torm* afg. Port Louis 6.9. — *Gerd Torm* afg. Safi 21.9. — *Tekla Torm* ank. Paranagua 17.9. — *Agnete Torm* ank. Trinidad 18.9. — *Kirsten Torm* ank. Buenos Aires 14.9. — *Gertrud Torm* afg. Volo 22.9. — *Ragnhild Torm* afg. Kiel 19.9. — *Helvig Torm* afg. New York 12.9. — *Thyra Torm* ank. Rio Grande do Sul 18.9. — *Gyda Torm* pass. Kielerkanalen 19.9. — *Anne Torm* ank. Gdynia 21.9. — *Hilde Torm* afg. Gdynia 19.9. — *Gudrun Torm* afg. Bilbao 19.9. — *Alice Torm* ank. Methil 21.9. — *Gunhild Torm* ank. Stettin 22.9.

Vendilla

E. M. Dalgas ventes ank. Le Havre ca. 27.9. — *Otto Petersen* ank. Rotterdam 13.9. — *P. N. Damm* afg. Dunkerque 20.9. til Rio de Janeiro.

Ø.K.

Annam pass. Cocos Isles 21.9. til Fremantle, Melbourne. — *Asia* afg. Hamburg 19.9. til Rotterdam, Marseille. — *Bintang* afg. Bangkok 12.9. til Moji, Kobe. — *Falstria* pass. Lindesnæs 23.9. til Kbhvn, Sverige. — *Fernplant* afg. Singapore 19.9. til Aden, Suez/Port Said. — *Fionia* afg. Penang 18.9. til Colombo, Aden. — *India* ank. Singapore 19.9., derefter Bangkok, Hongkong. — *Java* ank. Kbhvn. 30.8. — *Jutlandia* pass. Dover 22.9. — *Kambodia* afg. Colombo 22.9. til Cochín, Bombay. — *Kina* pass. Minikoi 17.9. til Aden, Suez/Port Said. — *Korea* ank. Hamburg 22.9., derefter Oslo, Göteborg. — *Lalandia* pass. Gibraltar 22.9. til Port Said, Aden. — *Magdala* ank. Middlesbrough 20.9., derefter Antwerpen, Rotterdam. — *Malacca* afg. Townsville 19.9. til Adelaide, Fremantle. — *Malaya* pass. Suez 21.9. til Port Said, Aden. — *Manchuria* ank. Los Angeles 20.9., derefter San Francisco, Portland. — *Meonia* ank. Bangkok 20.9., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Mombasa* ank. Kbhvn. 15.9., derefter Hamburg, Rotterdam. — *Mongolia* afg. St. Thomas 13.9. til Le Havre, Antwerpen. — *Morelia* ank. Chittagong 6.9., derefter Madras, Colombo. — *Nikobar* ank. Vancouver 20.9., derefter Port Tahsis, Japan. — *Panama* pass. Minikoi 21.9. til Penang, Port Swettenham. — *Patagonia* ank. Kobe 23.9., derefter Nagoya, Shimizu. — *Selandia* afg. Genoa 22.9. til Liverpool, London. — *Serampore* pass. Okinawa 21.9. til Pacific Kysten. — *Siam* pass. Ras-al-Hadd 20.9. til Suez/Port Said, Dunkirk. — *Tranquebar* ank. Hongkong 20.9., derefter Manila og Philippinerne.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 9,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, til Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER à 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEDEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD

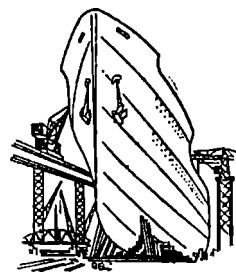
Rigstelefon: 909

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s****HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**

- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.**INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S**
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S**„VIKING“**Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger**SØLVER & SVARRER**Norsk statsant. kompasrettere
Forlang III. katalog**Dampskibsaktieselskabet****„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marlusong»

Telefon Central 12057

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Kabyskomfuere

for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Hempel's "ROSTICO"

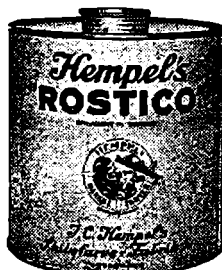
er en speciel "gas-proof" tankskibsfarve, modstandsdygtig over for benzln, olie og gasarter, der forekommer på tankskibe.

ROSTICO tørrer op med lakglans og anvendes udvendig på topside, dækshuse etc., samt på skod o. lign. i maskinrummet.

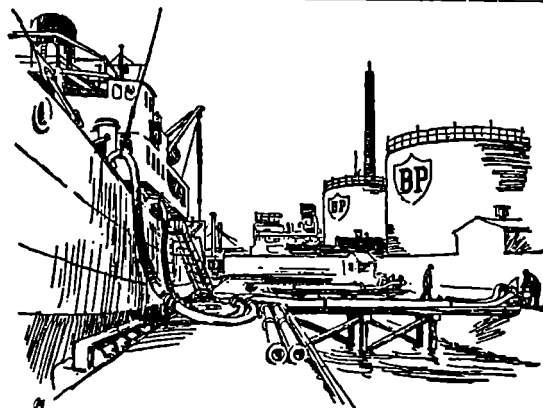
ROSTICO leveres i alle kulører i h. t. farvekort. Specialnuancer fremstilles efter ønske.

ROSTICO tåler afvaskning med svag sodaopløsning og er som alle

HEMPEL'S SKIBSFARVER
strygefærdig.



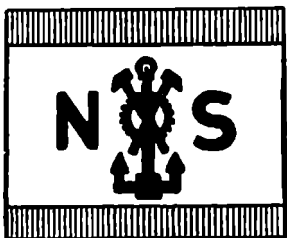
— siden 1915 —



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 770-15 770
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m. I Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Engbave Brygge 6,5 m. ved Tegiholmen 7 m. og i Tegiværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibe Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforsødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpølebro-Agiften er midleruddigt forhøjet med 25 pCt.

Moderat 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 Skibsforsødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Løpning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsavgang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodsas og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsnings og Ladning. I Frihavnen besørger Løsning 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 15.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opsugning af Været, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmøster & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 1 Dampkraner til Løft indtil 5 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 5 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvands: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tørskelen 5,8 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,6—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjtønder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodstvang. Lods-penge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibe- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Løsning og lastning: Løsning og lastning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 2 mobile bensin-elektriske køre-kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladoperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttefæde. Skibereparations-værfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

FAABOR

Indsejlingsløbet 3,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 40 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 14 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lods-avgang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 øre, udg. 87,5 øre. Reduceret afgifter for sejlfartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og oilefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodstakster af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Løsning og ladning foretages af private efter faste takster. Kran løftende 50 tons. Moderne skibsværft: 2 tørdokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 8000 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

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. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havesam-menslutnings normaltakster. Bugserdamper uforudset. Ingen lodsafgift når lods ikke benyttes, ellers moderat. 2 kraner til løsnings af homogene laster samt stykgods-kran forefindes. Jernbanespor, hele havnen rundt, flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalerbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBIN

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 5,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskin-kraft over 100 B.R.T. 15 øre for indenbys, 50 øre for udenbys. Under 100 B.R.T. 12 øre for indenbys, 24 øre for udenbys. Alle andre fartøjer 10 øre for indenbys, 20 øre for udenbys. Ingen lodstvang uden ved bugsering (se lodal.). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindretakst 5,00 kr. Løsnings- og lastningsomkostn. efter moderate takster. Dobb. jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibsmedie. Ophalerbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{1/2}



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR • DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedamp-turbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 39

FREDAG DEN 3. OKTOBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

NY FYRDIREKTØR

Kommandørkaptajn *Axel Legind* er nu blevet udnævnt til fyrdirektør fra d. 1. november, når kommandør *Paul Sinding* ved opnået aldersgrænse trækker sig tilbage efter sit lange virke i fyrvæsenets tjeneste.

Kommandørkaptajn *Legind* møder rigt rustet til at overtage sit nye embede, og en mere velegnet mand kunne man vel ikke have valgt til at bestride det ansvarsfulde hverv som leder af det danske fyrvæsen. Den nye fyrdirektør er født i *Ulstrup* sogn d. 11. januar 1902 som søn af købmand *A. Legind* og blev udnævnt til søløjtnant i 1924. Han gennemgik derefter en lang, alsidig uddannelse både i land og til søs, indtil han endelig i 1940 ansattes som fyrinspektør og fører af inspektionsskibet *Argus*, en post, han bestred indtil 1942. I 1942 blev han chef for admiralitetskontoret, og fra 1947 var han afdelingschef i marineministeriet, indtil det, uforståeligt nok forresten, blev nedlagt i oktober 50.

UDNÆVNELSER HOS B. & W.

A kts. *Burmeister & Wain* har den 1. oktober meddelt prokura til overingeniør *Ib Kramhøft* som chef for skibstegnesterne på *Refshaleøen*, til overingeniør *Børge Munch* som chef for produktionsafdelingen på *Refshaleøen* og til civilingeniør *V. Guldberg-Møller* i salgsafdelingen for dieselmotorer.

Overingeniør *Ib Kramhøft* er 37 år gammel og blev i 1939 ansat hos *B. & W.*, hvor han blev udnævnt til overingeniør i 1951. Overingeniør *Børge Munch* er ligeledes 37 år gammel og blev i 1945 ansat ved *B. & W.*'s værksteder efter at have været ansat på værftets tegnestuer i nogen tid. I 1950 blev han udnævnt til overingeniør. Civilingeniør *Viggo Guldberg-Møller* er 41 år gammel og blev i 1936 ansat i *B. & W.*'s salgsafdeling, hvor hans særlige domæne var salget af dieselmotorer til *Spanien*, *Portugal* og *Sydamerika*.

25 ÅRS JUBILÆUM

D en 1. oktober kunne underdirektør ved *Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S* og direktør for dettes datterselskab *Frederikssund Skibsværft A/S*, civilingeniør *Torkild Kongsted* fejre sit 25 års jubilæum i værftets tjeneste. Civilingeniør *Kongsted* gjorde allerede fra 1914 som ung polyteknisk kandidat i nogen tid tjeneste ved *Helsingør Skibsværft*, blev derefter i 1917 ansat ved *Baltica værftet*, i 1921—26 ved *Flydedokken* for d. 1. oktober 1927 at vende tilbage til *Helsingør* som overingeniør, og det er da fra denne dato, jubilæet regnes. I 1942 udnævntes han til underdirektør.

M.S. »POLARLYS«

A lborg Værft A/S's nybygning nr. 98, m.s. *Polarlys*, som er det sidste af de tre nye passagerskibe til *Norge*, afleveredes i september 1952 til rederiet, *Det Bergenske Dampskibsselskab*, *Bergen*, for at indsættes på rederiets hurtigrute mellem *Bergen*

og *Kirkenes*. Skibets hoveddimensioner er følgende: Længde overalt 265' 2", bredde 40' 0", dybde til øverste dæk 23' 6", dybgang 14' 9".

Skibet er bygget til »Det Norske Veritas«s højeste klasse for passagerskibe i europæisk fart, med forstærkning for sejlads i is samt efter *International Konventionsbestemmelser* for passagerskibe. Der er i stor udstrækning anvendt elektrisk svejsning til de forskellige konstruktioner. Dækshuset på båddækket er udført af aluminium for at opnå en så god stabilitet som mulig. Det er udstyret som et fuldt moderne post- og passagerskib med køjepladser for 204 passagerer, heraf 62 på 1. plads og 142 på 2. plads. Skibet får certifikat for 457 passagerer. Af hensyn til det store antal passagerer, skibet befordrer, er en af skibets fire store saloner indrettet som en café med selvbetjening for øje, således at passagererne selv henter deres små, varme retter, kaffe etc. ved buffeten. På A-dækket og B-dækket midtskibs er der indrettet 1. kl. passagerkamre som henholdsvis et- og tomandskamre. Kamrene er udstyret med elmetræssenge, -møbler og -paneler. Der er håndvaske med rindende koldt og varmt vand. Opvarmning og ventilering foregår ved hjælp af et luftkonditioneringsystem. 2. kl. passagerkamre er arrangeret på A-, B- og C-dæk agter som henholdsvis 2- og 4-mandskamre. Kamrene er udstyret med forchromede køjer, og i 4-mandskamrene er der sovesofaer med opklappelige rygge. Der er ligesom på 1. kl. varmt og koldt vand samt luftkonditioneringsystem. Officerskamrene er arrangeret på båddæk og A-dæk og med samme bekvemmeligheder som passagerkamrene. På A- og B-dæk forude er der beboelse for mandskab og tjenerpersonale, ligeledes med samme udstyr som i passagerkamrene.

Skibet har to lastrum med en total kapacitet på 24.000 cub.ft. De er begge isoleret og kan ved hjælp af et køleanlæg med kølespiraler i lastrummene nedkøles til +2°C. Lugerne betjenes af 2 stk. 1,5 ts. og 1 stk. 3-tons elektrisk kran af *Thriges* fabrikat. Fokkemasten, der er anbragt på top af styrehus, er udført af aluminium, som en trebenet mast for at skabe en så let konstruktion som mulig. Redningsmateriellet består af 5 store redningsbåde, som står under davidder af værftets særlige konstruktion. Bådene hives op ved elektrisk bådspil. Skibet er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler såsom ekkolod, radio, radiopejler, elektrisk undervandslog, gyrokompass samt radar.

Hovedmaskineriet består af en *B&W* direkte omstyrbar, enkeltvirkende, 8-cylindret, 2-takts indelukket, tryksmurt trunk dieselmotor med trykforstøvning, som udvikler 2950 ehk. ved 185 o/m, hvilket giver skibet en fart på ca. 17 knob. Hjælpe-maskineriet består bl. a. af 3 stk. *B&W* 4-cyl. dieselmotorer, der hver udvikler 200 ehk. ved 425 o/m.

Skibet er forsynet med vendbar *Kamewa*-propeller, der kontrolleres fra broen, og som kan indstilles således, at bladenes vinkel bliver den mest gunstige for skibets fremdrivning.



D.F.D.S.'s JULEFARTPLAN

Som en første bebuder af, at julen er ved at nærme sig, kommer offentliggørelsen af D.F.D.S.'s julefartplan og meddelelsen om, at selskabet åbner forsalget af julebilletter til de indenlandske ruter allerede i denne og næste uge.

Selskabets juletrafik mellem København og Jylland har forøvrigt gennemgået en kraftig udvikling i løbet af efterkrigsårene. Det er blevet populært at sejle, hvis man skal til Jylland eller København i julen. Det er således blevet nødvendigt i år at udvide antallet af ekstrature i anledning af julen, således at der bliver 26 ekstrature udover de ordinære afgange, medens det i 1948 kun var nødvendigt at sejle 6 ekstrature i juletiden.

De 26 ekstrature betyder, at D.F.D.S. i år kan transportere ca. 40.000 passagerer i juleperioden mellem København og Jylland. Særlig hektisk bliver lillejuleaftensdag, hvor ikke færre end 10 skibe vil afgå fra Kvæsthusbroen.

NYE VINDTUNNELFORSØG

Ved National Aeronautical Research Institute i Amsterdam er der i den senere tid foretaget nogle interessante forsøg for at nå frem til en sådan udformning af skorstenene på Svenska Amerika-Liniens nye atlantliner, der er under bygning i Vlissingen, at man kan forhindre røg og sod i at slå ned på dækket. Problemet har jo været velkendt, siden man gik bort fra de høje skorstene, der for en lille menneskealder siden var de dominerende i dampskibene, og lod dem afløse af de lavere og bredere skorstene i forbindelse med den strømliniede overbygning. Samtidig holdt problemet med at holde dækket fri for røg og sod sit indtog, idet de omkring de fremstående overbygninger opstående luftvirvler er tilbøjelige til at trække røg og sod nedad mod dækket.

Ved forsøgene i vindtunnelen anvendte man en træmodel i skala 1 : 100 af den nye liner og pustede farvet røg op gennem en af skorstenene, der indeholdt 13 kanaler med afløb fra motorer, kedler, luftkonditionering m. m. Man fotograferede derpå røgens optræden under forskellige vindforhold, forskellig vindstyrke og retning m. m., og konstruktørerne fik derigennem meget værdifulde oplysninger til brug ved konstruktionen af det nye skibs skorstene.

FRANSK MARITIM Udstilling

I dagene fra d. 27. september til d. 12. oktober afholdes den attende, årlige franske maritime udstilling Salon Nautique International i Paris. Udstillingen begyndte for de 18 år siden med at være forbeholdt lystfartøjer til flodbrug o. lign., men er efterhånden blevet udvidet til at omfatte alt, der vedrører shipping og skibsbygning. Også Danmark er mellem udstillerne, idet Burmeister & Wain som sædvanligt deltager med en meget smuk stand, der glimrende illustrerer selskabets indsats på skibsbygningsområdet. Den danske stand er anbragt i udstillingens hovedhal, hvor ikke mindst de smukke skibsmodeller vækker berettiget interesse hos de besøgende. Den er arrangeret af B. & W.'s direktør i Paris, A. Petersen.

SCHWEIZ' HANDELSFLÅDE

Det schweiziske nationalråd vedtog fornylig en søfartslov vedrørende landets handelsflåde. Denne får bl. a. et særligt flag, idet der lægges en rød firkant ind i det hvide kors i det schweiziske flag. Flåden består af 40 skibe på tilsammen 220.000 brt., deriblandt 17 store lastskibe på 133.000 brt. og 2 tankskibe samt et cisterneskip til vintransporter. Resten er mindre fartøjer.

KØBENHAVNS HAVN

På Københavns havnebestyrelses møde d. 26. september gav havnedirektør *Mogens Blach* en kort oversigt over forholdene i havnen. Besejlingen i årets første 8 måneder har udgjort 6½ mill. netto-register-toner eller ca. 5 pct. mindre end i samme periode i fjor. Nedgangen falder udelukkende på indlandstrafikken, idet den udenlandske trafik viser en lille fremgang. Trafikken på Frihavnen er dalet med 8 pct., men besejlingen af Prøvestenshavnen er forøget med 50 pct. Godsomsætningen i hele havnen har i første halvår i år været 80.000 tons mindre end i fjor, idet der dog er en lille stigning for den indgående godsmængde. Frihavnen har i årets første 8 måneder omsat 135.000 tons mindre gods end i fjor, og da der næppe er udsigt til noget betydeligt opsving i resten af året, forudser havnedirektøren en ret betydelig nedgang i den samlede godstrafik i forhold til 1951 — måske ca. 400.000 tons.

Havnen har ikke mange anlægsarbejder i gang, men de, der er — Langebro og Prøvestenen — er til gengæld store og kapitalkrævende. På Prøvestenen er man færdig med holværkerne og læhavnen, og opfyldningen skrider godt frem. Esso er i gang med at montere sit tankanlæg og vil kunne modtage den første tankbåd ved nytårstid, og BP vil forhåbentlig også snart kunne gå i gang.

EN DRAMATISK REJSE

Skibsreder E. B. Kromanns tremastede motorskonert *Frida* af Marstal ankom forleden dag til Rosslare i Irland efter en dramatisk fem uger lang rejse fra Halifax med trælaster. Straks efter afgang fra Halifax mødte skonnerten overhandigt vejr. Dækslasten rev sig løs, og skibet sprang læk, så det måtte søge ind til St. Pierre for reparation. Efter afgang fra St. Pierre mødte skibet påny svære storme, ferskvandsbeholdningen slap op, så man måtte søge ind til Cork, og først fem uger efter afrejsen fra Halifax kunne skibet stå ind til Rosslare som det første sejlskib, der, kommende fra Amerika, anløb havnen siden 1902. Den danske besætning blev hyldet stærkt af byens befolkning og var med føreren, kaptajn Jansen, i spidsen gæster ved en fest, byen gav til deres ære.

DEN CANADISKE HANDELSFLÅDE

Den canadiske handelsflåde bestod ved udgangen af maj 1952 af ialt 79 søgående skibe på tilsammen 544.019 br. tons og 778.709 t.d.w. Heraf var 12 tankskibe på tilsammen 124.886 br.t. og 190.702 t.d.w. Til kystfarten rådede landet over 71 skibe på tilsammen 188.605 br.t. og 123.427 t.d.w. Størstedelen af disse skibe eller ialt 52 var dry cargo og passagerskibe. På Søerne rådede landet over 82 skibe på ialt 447.850 br.t. og 624.986 t.d.w., medens der til kanalfart var 177 enheder på tilsammen 343.266 br.t. og 511.500 t.d.w. Tilsammen rådede landet over 409 skibe med ialt 1.523.740 br. tons og 2.038.532 t.d.w. Samtidig var 97 canadiske skibe med ialt 693.199 br.t. og 1.003.750 t.d.w. indregistreret i U.K.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted fredag den 10. oktober 1952 kl. 20 i Søfartsklubben's lokaler, Nyhavn 63, stuen.

Aftenens program er: Kl. 20—21: Filmsforevisning: »En dag i radiohuset«, som viser arbejdet i radiohuset en almindelig dag fra morgengymnastikken til aftenens koncert, og »Skjorte R-402«, en fornøjelig film om andelsvaskerier. Kl. 21—22: Fællessang under ledelse af kommunikerer *Find Henriksen*.

Underholdningens leder bliver Søfartsklubben's service- og kontaktsmand, forfatteren *Børge Mikkelsen*.

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på de forskellige fragtmarkeder er stadig noget varierende. I ugens løb har der f. eks. ikke været rapporteret en eneste afslutning af kul fra Northern Range til Europa, hvorimod adskillige både meldes sluttet for kul til såvel Sydamerika som Japan, og af transatlantisk forretning har der derfor været relativt lidt. Korn fra St. Lawrence til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$4.50, til Antwerpen eller Rotterdam med option af tysk Nordsøhavn til 25 cts. mere basis byg. Hvede sluttedes St. Lawrence/Alexandria til 55/-, og mel i sække fra St. Lawrence til det østlige Middelhav betales med \$8 basis 1 losseshavn. Af anden forretning fra St. Lawrence kan nævnes byg til Japan til \$10.25. Som nævnt ovenfor sluttedes adskillige skibe for kul fra Hampton Roads, og af disse kan bl. a. nævnes: Hampton Roads/Japan til \$8 resp. 58/- på sterling basis. Kul til Sydamerika betales med \$5.75 til Rio og 57/- til Buenos Aires for novbr. lastning og 25 cts. henholdsvis 6d. højere for oktober afskibning. En 9000 tonner, der var sluttet for kul Hampton Roads til Cork eller Dublin til \$4.25, fik ikke stem. I denne forbindelse kan iøvrigt nævnes, at kul for novbr. lastning fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam indikerer omkring 28/- å 29/- med tyske Nordsøoptioner til 1/6d. mere.

Efterspørgslen efter sukkertonnage fra Vestindien er stadig begrænset. En enkelt båd meldes sluttet for britisk regning fra Cuba til UK. til 53/9d., 3400 ts. sluttedes Cuba/Nantes til \$9, og en partlast for 1250 ts. raffineret sukker fra Cuba til Tunis betales med \$11.

Fra Golfen var der ret god efterspørgsel efter korn-tonnage. For tysk regning sluttedes adskillige både for hvede til Antwerpen/Hamburg Range til 45/-, Ministry of Food betalte 10/- pr. qr. basis UK. option losning Antwerpen eller Rotterdam i. 1/4½d. Hvede Golfen/Buenos Aires betales med \$8.75, og tungt korn og/eller soyabønner til Japan sluttedes til \$9.75 med fri losning. Fosfat fra Tampa til Belgien sluttedes til 42/6d., og for 9000 ts. fosfat Tampa/Keelung betales \$9.20.

River Plate markedet er uden større ændringer. 9000 tonner sluttedes fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range til 57/6d. basis 65 cbft. med forskellige losseoptioner, bl. a. Danmark til 65/-, og for 2 parcels majs på henholdsvis 2000 og 5000 ts. til Antwerpen/Hamburg Range betales 42/6d. med option losning UK. til 45/-.

Vestkysten af Sydamerika er stadig inaktiv, hvorimod der også i den forløbne uge er sluttet et ikke ringe antal både fra Nordpacific. Korn fra Vancouver til UK./Cont. sluttedes til 85/- med option af losning Antwerpen eller Rotterdam til 82/- for decbr. lastning, stykgods og lumber sluttedes fra Nordpacific til UK. til 90/- for novbr. og 87/6d. for decbr./janr. på sædvanlig fio. betingelser. I inter-coastal trade sluttedes malm fra British Columbia til Baltimore til \$7.25, lumber og stykgods betales med \$100.000 fio. for liberty størrelse, oktober lastning, korn fra Nordpacific til Japan tog flere både til rater omkring \$8.50 å \$8.75 afhængig af posi-

tionerne, og endelig kan nævnes, at 8900 tonner, 532.000 cbft. bale, sluttedes for lumber og stykgods fra Nordpacific til Sydafrika til \$155.000 lumpsum, fio.

Fra Nordkina rapporteres en enkelt slutning, nemlig: 6500 tonner, 400.000 cbft. bale til Antwerpen eller Rotterdam til 90/- fio. for blandet kornlast. Malm fra Dungun til Emden sluttedes til 70/- fio., adskillige både sluttedes for malm fra Vizagapatam til Northern Range til rater mellem \$10 og \$10.50 afhængig af positionerne, kul fra Vizagapatam til Colombo sluttedes til 40/-, og kul Calcutta/Colombo til 46/3d. Scrapjern fra Calcutta til UK. betales med 80/- med langsomme ekspeditioner. Malm fra Marmagoa til Northern Range sluttedes til \$10.25, og malm Marmagoa/Antwerpen eller Rotterdam betales med 53/-. For malm fra Bombay til Northern Range betales \$10.25.

Tonen på det australske marked er stram. Korn fra full range Australien til UK. sluttedes til 105/- for løs last ex-silo for oktober lastning, og fra Vestaustralien til UK. betales 92/6d. for løs last ex-silo for novbr./decbr. lastning. Adskillige både sluttedes for sukker fra Queensland til UK. for positioner indtil decbr. til 120/-. Malm fra Port Pirie til Bristol Kanalen betalte 110/-.

Det sydafrikanske marked er stadig uden efterspørgsel af betydning. Salt fra Aden og Massawa til Japan betales med 43/9d.

Fra Sortehavet er Ministry of Food i markedet for korntonnage til UK., og foreløbig er 3 både sluttet for sådan forretning til 45/- for okt. og 42/6d. for novbr. lastning med den sædvanlige reduktion af 2/6d. pr. ton for losning Antwerpen/Hamburg Range. For 9000 ts. hvede fra 2 tyrkiske Sortehavshavne til Karachi betales 70/-. Tonen på de hjemgående Middelhavsmarkeder er noget bedre. Pyrites fra Morpou Bay til Dunkirk sluttedes til 30/-, fosfat fra Sfax til Hull betales med 32/6d., og fosfat fra Casablanca til ECUK. sluttedes til 28/9d.

På vore hjemlige markeder er forholdene uden større ændringer. Der er ikke mange prompte kullaster i markedet fra UK., hvorimod der noteres adskillige, også større og store laster for senere afskibning. Der er derimod nogen interesse for koks-tonnage fra østkysten til gode danske havne til stort set uændrede rater. Fra Polen er der en del mindre kullaster i markedet, men der er endnu ikke gjort mange forretninger indenfor denne gren af markedet.

Trælastmarkedet fra Østersøen viser heller ikke større udsving. 400 stds. DBB. Kotka/Rotterdam sluttedes til 150/-, props fra Sydsverige nordligst Oscarshamn betales med 110/-.

Tankmarkedet er stadig trægt. Der gøres ikke større forretning for europæisk regning, men i amerikansk kystfart er der stadig ret livlig efterspørgsel efter dirty tonnage. Raten for enkelte rejser ligger omkring USMC. plus 10 pct. Dirty tonnage har for consecutive rejser over et år fået USMC. plus 4½ pct., og for 3 måneder betales USMC. plus 27½ pct.

Skibsreglsteret

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S, København, er ejer af nybygget m.s. *Primula* af Esbjerg. OYMR, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 1812 og 855 tons.

S.s. *Inger Skou* af København, OYGS, er udsløttet som forlist.

Dampskibsselskabet Hafnia, A/S, København, er ejer af nybygget m.s. *Alssund* af Frederikshavn OYMK, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 488 og 204 tons. Selskabets

bestyrelse består af: Skibsreder *Thorvald Christian Christensen*, Charlottenlund, befragter *Karl Kristian Johansen*, Virum, og befragter *Knud Harreskou Christensen*, Holte. Førstnævnte er selskabets korresponderende reder.

S.s. (inspektionsskib) *Kattegat* af København, OUFM, er udsløttet som ophugget.

Nettotonnagen for s.s. *Laura Dan* af Esbjerg, OXKH, er nu 787 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Jutlandia* af København, OXVH, er nu henholdsvis 8532 og 5251 tons.

Rederiet Otto Danielsen, A/S, København. Skorstensmærke: Beskrivelse: Grøn skorsten med sort top. På hver side bogstaverne OD i hvidt. Kontorflag: Beskrivelse: Grønt stufslag med bogstaverne OD i hvidt eller grøn stander med bogstaverne OD i hvidt.

Fra svenske værfter

Aflevering. Eriksbergs Mek. Verkstad afleverede den 4. september et 18.050 tdw. tankmotorskib *Markland* til Rederi AB Motortank, Göteborg. Hovedmaskineriet består af en 9-cyl., to-takts Eriksberg B. & W. dieselmotor, ca. 10.000 ihk. Farten er 15½ knob.

Søsætning. Ved Kockums Varv, Malmö, søsattes den 2. september et 19.400 tdw. tankmotorskib *Ashtarak* under bygning til det franske rederi Les Pétroles D'Outre Mer SA, Paris. Hovedmaskineriet skal bestå af en 8-cyl., 2-takts dobbeltvirkende Kockum MAN dieselmotor, 8000 bhk. Farten skal være 15¾ knob.

PERSONALIA

80 år

Kaptajn *Einar Krogh* kan den 7. oktober fejre sin 80 års fødselsdag. Kaptajn Krogh bor i København S.

En af rederiet Marius Nielsen og Søns tidligere førere, kaptajn *N. Jepsen*, Nordby, Fanø, fylder den 11. oktober 80 år.

70 år

Tidligere fører i Carl Niensens virksomheder, kaptajn *Robert Jensen*, kan den 8. oktober fejre sin 70 årsdag. Fødselaren er bosiddende i København.

25 års lods jubilæum

Lods *E. Oettinger*, Aarhus, kunne den 1. oktober fejre 25-års dagen for sin ansættelse ved Aarhus havnelodseri.

VALUTAKURSER pr. 30. septbr. 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.20½.

Positionsliste pr. 30. septbr. 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. St. Johns, Nfld. 9.10. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. London 1.10. — *Betty Mærsk* forv. ank. Indian Bay 29.9. — *Lica Mærsk* forv. ank. Ridham 9.10. — *Marit Mærsk* forv. afg. Caen 29.9. — *Robert Mærsk* afg. New York 19.9. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 29.9. — *Ellen Mærsk* afg. Miri 19.9. til Hongkong. — *Else Mærsk* ank. Kobe 29.9. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Kuwait 1.10. til Bahrein. — *Agnete Mærsk* forv. afg. Colombo 29.9. til Bombay. — *Mathilde Mærsk* afg. Yokohama 28.9. til Osaka. — *Emilie Mærsk* afg. Semarang 26.9. til Surabaya. — *Herta Mærsk* afg. Moji 29.9. til Kobe. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 9.10. — *Vibeke Mærsk* afg. Yokohama 26.9. til Hongkong. — *Arnold Mærsk* afg. Alexandria 26.9. til Genoa. — *Cornelius Mærsk* pass. Panama 22.9. til Los Angeles. — *Oluf Mærsk* forv. afg. Saigon 28.9. til Bangkok. — *Leise Mærsk* afg. San Francisco 19.9. til Manila. — *Sally Mærsk* forv. afg. Penang 29.9. til Medan. — *Gertrude Mærsk* forv. afg. New York 2.10. — *Leza Mærsk* forv. afg. Keelung 29.9. til Hongkong. — *Hulda Mærsk* forv. pass. Panama 27.9. til New York. — *Laura Mærsk* ank. Manila 27.9. — *Grete Mærsk* pass. Panama 22.9. til San Francisco. — *Trein Mærsk* forv. ank. San Francisco 28.9. — *Anna Mærsk* ank. Manila 23.9. — *Peter Mærsk* afg. Yokohama 28.9. til San Francisco. — *Olga Mærsk* ank. Baltimore 9.9. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Manila 30.9. til Hongkong. — *Jeppesen Mærsk* forv. afg. New York 29.9. til Newport News. — *Kate Mærsk* afg. Rotterdam 17.9. — *Bente Mærsk* forv. afg. Palermo 3.10. — *Aase Mærsk* forv. ank. Stanlow 3.10. — *Rosa Mærsk* afg. Liverpool 28.9. — *Nelly Mærsk* afg. Umm Said 19.9. — *Emma Mærsk* afg. Palermo 17.9. — *Charlotte Mærsk* ank. Curacao 27.9. — *Brigit Mærsk* afg. Palermo 27.9. — *Inge Mærsk* forv. ank. Hamburg 4.10. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Curacao 30.9. — *Katrine Mærsk* ank. Trinidad 27.9. — *Henning Mærsk* forv. ank. Finnart 7.10. — *Marie Mærsk* afg. Miri 27.9. — *Eleonora Mærsk* ank. Port de Bouc 27.9. — *Valkyrien Mærsk* afg. Dunkerque 23.9. — *Mette Mærsk* pass. Panama 28.9. — *Jane Mærsk* afg. Fawley 27.9. — *Elisabeth Mærsk* afg. Donges 23.9. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.9. — *Anglo Mærsk* afg. Curacao 28.9. — *Gerd Mærsk* forv. ank. Etang de Berre 1.10.

Basse & Co.

London afg. Rio Grande do Sul 29.9. til Hamburg. — *Krusaa* afg. Constantza 27.9. til Genoa. — *Oslo* ank Bremen 28.9. — *Paris* ank. Izmir 29.9. — *Egaa* afg. Råfsö 27.9. til Sydafrika. — *Else Basse* afg. Thorshavn 21.9. til Neapel. — *Susaa* ank. Norrsundet 26.9.

Dania

Cyrl pass. Malmö 30.9. p.v.t. Svalbard. — *Danfjord* pos. 28.9. 11.00 n., 24.50 v. p.v.t. Hamburg. — *Danholm* pos. 29.9. 21.25 s., 39.05 v. p.v.t. Antwerpen. — *Tovelil* pos. 29.9. 60.30 n., 00.00 v. p.v.t. Archangelsk.

Dannebrog

Aggersborg forv. ank. La Guaira 29.9. — *Brattingsborg* afg. Santiago del Cuba 25.9. til Kingston. — *Christiansborg* afg. Suez 24.9. til Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* afg. Barry 26.9. til Marin. — *Flynderborg* ank. Puerto La Cruz 24.9., derfra til Curacao. — *Frederiksborg* ank. Corona 27.9., derfra til Leixoes. — *Lilleborg* ank. Leixoes 9.9., derfra til Port Talbot. — *Nordborg* ank. Musel 28.9., derfra til Holland. — *Skodsborg* ank. Leixoes 16.9., derfra til Port Talbot eller Cardiff. — *Spigerborg* ank. Wilmington 28.9. — *Taarnborg* afg. Pyli 23.9. til London. — *Uranienborg* ank. Duala 27.9. — *Ørneborg* ank. Leixoes 9.9., derfra til Port Talbot.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Leghorn 4.10., derfra Sidon. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 14.10., derfra Kbhvn. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 13.10., derfra Kbhvn.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Dakar 28.9. til Bordeaux. — *Bornholm* afg. Pointe Noire 20.9. — *Bretagne* ank. Matadi 22.9. — *Grønland* pass. Gibraltar 28.9. p.v.t. U.K. — *Halland* Flensborg, dok. — *Irland* afg. Texas City 20.9. til U.K. — *Normandiet* pass. Finisterre 30.9. p.v.t. Las Palmas. — *Shetland* afg. Aruba 28.9. til Piræus. — *Skotland* ank. Fedalah 29.9. — *Slesvig* afg. Ras Tanura 27.9. til Bombay.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Rørdal 1.10. — *Concordia* afg. Immingham 30.9. til Randers. — *Dania* forv. ank. Hafnarfjord 1.10. — *Hafnia* forv. ank. Pasajes 1.10. — *Scandia* afg. Fredericia 30.9. til Stettin.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak pos. 29.9. 60.56 n., 20.36 v. p.v.t. Julianeåb. — *Disko* pos. 29.9. 58.06 n., 01.18 ø. p.v.t. Godhavn. — *Kaskelot* ank. Pr. Chr. Sund 29.9. — *Sværdfisken* pos. 29.9. 60.40 n., 08.30 v. p.v.t. Kbhvn. — *Tikerak* pos. 29.9. 60.38 n., 12.30 v. p.v.t. B.W.I. — *Julius Thomsen* i kystfart. — *Bjørn Clausen* i Egedesminde. — *Annette S.* ank. Kutdligsat 27.9. — *Hanne S.* ank. Godthåb 28.9.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup forv. ank. Aalborg 3.10. — *Th. Adler Svanholm* forv. ank. Aalborg 1.10. — *Wm. Th. Malling* ank. Rouen 30.9., forv. afg. 1.10. til Hull.

D.F.D.S.

Argentina afg. New York ca. 10.10. til Oslo/Kbhvn. — *Arizona* ank. London 28.9., derfra ca. 1.10. til Kbhvn. — *Arkansas* afg. Lissabon 29.9. til Algier, Malta, Piræus, Chalkis o. v. — *Bastholm* afg. Limassol 29.9. til Lattakia, Iskenderun, Izmir. — *Birkholm* afg. Izmir 29.9. til Iraklion, Algier, Antwerpen, Kbhvn. — *Bolivia* afg. Kbhvn. ca. 1.10. til U.S.A. — *Bygholm* afg. Aarhus 2.10. til Aalborg, Kbhvn., Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *California* afg. Kbhvn. ca. 30.9. til Aalborg, Las Palmas, Buenos Aires. — *Colombia* ank. Santos 29.9., afg. forv. 1.10. til Rio de Janeiro/Bahia. — *Diana* ank. Hull 29.9., derfra ca. 3.10. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* forv. ank. Grønødal 2.-3.10. — *Egholm* afg. Aalborg 27.9. til Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *Florida* ank. Aalborg 30.9., derfra 1.-2.10. til Frederikshavn. — *Halfdan* ank. Kbhvn. 30.9. — *Hebe* ank. Leith 30.9., derfra 1.10. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. ca. 13.10. til Manchester. — *Hjortholm* ank. Istanbul 30.9., derfra til Tekirdag. — *Katholm* ank. Liverpool 28.9., afg. ca. 2.-4.10. til Kbhvn., Odense. — *Klintholm* afg. Kbhvn. ca. 3.10. til Dunkirk, Havre, Antwerpen, Danmark. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. ca. 3.10. til Bordeaux, Pallice, Havre, Dunkirk, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Kbhvn. 29.9. til Antwerpen, Aarhus, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Tunis 29.9., derfra forv. 30.9. til Palermo, Lipari, Messina o. v. — *Maine* ank. Hamburg 25.9., derfra forv. 30.9. til Lissabon, Algier, Malta, Levanten. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 28.9., herfra 2.10. til Odense, Aalborg, London. — *Marocco* afg. Hamburg 29.9. til Kbhvn. — *Melos* ank. Kbhvn. 27.9., herfra forv. 3.10. til Antwerpen, Middelhavet. — *Nevada* ank. Hampton Roads ca. 3.10. — *Paraguay* ank. Boston 28.9., derfra til New York/Philadelphia/Savannah o. v. — *Rhodos* ank. Malaga 29.9., derfra forv. 30.9. til Cadix, Huelva, Lissabon, Leixoes, Herrenwyk, Kbhvn. — *Rota* ank. Kbh.

28.9., derfra 1.10. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Samos* ank. Casablanca 30.9., derfra 1.-2.10. til Tanger, Oran, Algier, Tunis, Sicilien o. v. — *Svanholm* ank. Manchester 22.9., afg. ca. 30.9. til Kbh., Aarhus, Aalborg. — *Texas* afg. Beirut 29.9. til Lattakia, Famagusta, Limassol, Izmir, Istanbul. — *Thyra* ank. Hull 30.9., derfra ca. 3.10. til Kbhvn. — *Tomsk* afg. Kbhvn. 27.9. til Rotterdam, Antwerpen, Esbjerg, Odense, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Aalborg 27.9. til Leith/Thorshavn/Trangisvaag/Vaag. — *Tula* ank. Kbhvn. 22.9. — *Tunis* ank. London 30.9., derfra ca. 2.10. til forv. Kbhvn. eller Frederikshavn. — *Uruguay* ank. Oslo ca. 4.-6.10., derefter Kbhvn./Odense/Aarhus. — *Venezuela* ank. Buenos Aires 26.9., derfra ca. 1.10. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Virginia* afg. Kbhvn. 24.10. via Las Palmas til Rio de Janeiro/Santos.

Heimdal

Axel Carl pass. Panamakanalen 1.10. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 29.9. — *L. H. Carl* afg. Banas 29.9. — *Poul Carl* ank. Adelaide 27.9.

Jutlandia

Gerda Toft pass. Lødingen 29.9. p.v.t. Amsterdam. — *Jens Toft* afg. Bremen 30.9. til Swansea. — *Karen Toft* afg. Bordeaux 29.9. til Hull.

Kongssund

Kongshaun afg. Calcutta 25.9.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Merca 27.9. — *Argentinean Reefer* ank. Buenos Aires 28.9. — *Bella Dan* ventes til Callao 3.10., sydg. — *Egyptian Reefer* afg. Santos 26.9. — *Gerda Dan* ventes til Valparaiso 30.9., sydg. — *Greta Dan* ventes afg. New York 30.9. til Chile. — *Indian Reefer* afg. Rio de Janeiro 29.9. — *Jelva Dan* forv. ank. Kolka 30.9. — *Jutta Dan* ventes afg. Beyrouth 1.10. til Sfax. — *Kamma Dan* ventes til Callao 7.10., nordg. — *Katja Dan* afg. Jakobstad 29.9. til Raumo. — *Kista Dan* Kbhvn. — *Laila Dan* afg. Baddeck N.S. 26.9. til Rouen. — *Laura Dan* forv. ank. Kolka 30.9., derefter Bristol. — *Leena Dan* ventes til Callao 4.10., nordg. — *Lilian Dan* pass. Kielerkanalen 29.9. p.v.t. Themsen. — *Linda Dan* ventes afg. Philippeville 1.10. til Sydfinland. — *Lotta Dan* ank. Sagunto 28.9., derefter Bremen. — *Maria Dan* ank. Themsen 29.9., derefter Oslo. — *Marna Dan* ventes til Jacksonville 1.10., nordg. — *Nerma Dan* ventes afg. Dunkerque 1.10. til Persiske Golf. — *Ninna Dan* ank. Kotka 29.9., derefter Calais. — *Paula Dan* forv. afg. New York 30.9. til Boston. — *Randa Dan* forv. afg. Kolka 30.9. til Themsen. — *Selma Dan* afg. Rouen 29.9. til Hull. — *Silja Dan* ventes til Ghent 2.10., derefter Toppila. — *Stina Dan* forv. afg. Rosario 30.9. til Buenos Aires. — *Tessa Dan* ventes til Callao 4.10., sydg. — *Ulla Dan* ventes afg. Sagunto 6.10. til Bremen. — *Vilma Dan* ventes afg. New Orleans 3.10. til Chile.

Mototramp

Stensby ank. Calcutta 26.9. — *Tureby* afg. Christmas Island 28.9. til Fremantle. — *Vedby* forv. ank. Panamakanalen 16.10. p.v.t. Tacoma, Seattle, Vancouver.

Myren

Asbjørn forv. ank. London 5.10., derefter Hull, Nakskov. — *Astrid* Frederikshavn. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Bremen 5.10., derefter Rotterdam, Alexandria. — *Clara* Kbhvn., rep.

Norden

Norden forv. ank. Fremantle 1.10. — *Nordfarer* ank. Chittagong 7.9. — *Nordhval* ank. Calcutta 30.9. — *Nordkap* afg. Kbhvn. 1.10. til Hamburg. — *Nordkyn* ank. Antwerpen 1.10. — *Nordpol* afg. Djibouti 25.9. til Singapore. — *Nordvest* ank. Genua 29.9.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* afg. Rotterdam 1.10. til Port Said.

Progress

Valborg Nielsen afg. ant. 30.9. Rotterdam. — *Elisabeth Nielsen* ank. Tarafa 25.9. (Cuba). — *Else Nielsen* afg. St. John's NF1. 26.9. — *Lily Nielsen* ank. Houston 26.9. — *Henry Tegner* afg. ant. 30.9. Frederikstad. — *Ellen Nielsen* afg. 27.9. Oxelösund. — *Hugo Nielsen* afg. Philadelphia 23.9. — *Margrethe* afg. Fecamp 29.9. — *Karen* ank.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige
Forsikringsarter

**FORSIKRINGS AKTIESELSKABET
NORDLYSET**

DR. TVÆRGADEN 21 — KØBENHAVN K.
TELEF. *BYEN 2680

Mo i Umeå 26.9. — *Marx* pass. Øland 30.9. — *Sophie* ank. Sarpsborg 30.9. — *Fylla* ank. Kotka 25.9.

L. R. Schmith & Co.

Jane Langg forv. afg. Igarka 27.9. til Belgien.

Torm

Birgitte Torm afg. Boston 26.9. — *Estrid Torm* ank. Buenos Aires 17.9. — *Herdis Torm* afg. Chanaral 21.9. — *Olga Torm* afg. Mauritius 6.9. — *Gerd Torm* afg. Safi 21.9. — *Tekla Torm* afg. Victoria 29.9. — *Agnete Torm* afg. New York 11.9. — *Kirsten Torm* afg. Montevideo 29.9. — *Gertrud Torm* afg. Istanbul 29.9. — *Ragnhild Torm* afg. Kiel 19.9. — *Helvig Torm* ank. Genoa 27.9. — *Thyra Torm* afg. Rio Grande do Sul 26.9. — *Gyda Torm* afg. Las Palmas 27.9. — *Anne Torm* afg. Gdynia 25.9. — *Hilde Torm* afg. Bordeaux 29.9. — *Gudrun Torm* ank. Malmö 30.9. — *Alice Torm* ank. Wismar 29.9. — *Gunhild Torm* ank. Stettin 22.9.

Vendlla

E. M. Dalgas ventes afg. Dunkerque 4.10. til Le Havre. — *Otto Petersen* ank. Rotterdam 13.9. — *P. N. Damm* anl. Dakar 1.10. p.v.t. Rio de Janeiro.

Ø.K.

Annam ank. Fremantle 28.9., derefter Melbourne, Sydney. — *Asia* pass. Finisterre 29.9. til Marseille, Genoa. — *Bintang* afg. Nagoya 29.9. til Yokkaichi, Yokohama. — *Falstria* ank. Stockholm 28.9., derefter Kbhvn. — *Fernplant* pass. Minikoi 25.9. til Aden, Port Said. — *Fionia* pass. Minikoi 26.9. til Aden, Port Said. — *India* ank. Bangkok 26.9., derefter Hongkong, Manila. — *Java* ank. Kbhvn. 30.8. — *Jutlandia* pass. Gibraltar 28.9. til Port Said. — *Kambodia* ank. Bombay 25.9., derefter Aden, Port Said. — *Kina* afg. Alexandria 29.9. til Haifa, Neapel. — *Korea* ank. Göteborg 28.9., derefter Malmö, Karlshamn. — *Lalandia* pass. Suez 29.9. til Aden, Singapore. — *Magdala* afg. Antwerpen 29.9. til Rotterdam, Hamburg. — *Malacca* ank. Adelaide 28.9., derefter Fremantle, Carnarvon. — *Malaya* afg. Aden 25.9. til Karachi, Bombay. — *Manchuria* ank. Portland 29.9., derefter Vancouver. — *Meonia* ank. Bangkok 20.9., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Mombasa* ank. Rotterdam 28.9., derefter Antwerpen, Dunkirk. — *Mongolia* pass. Lizava 21.8. til Dublin, Liverpool. — *Morelia* ank. Chittagong 6.9., derefter Madras, Colombo. — *Nikobar* afg. Port Tahsis 27.9. til Japan, Hongkong. — *Panama* ank. Singapore 29.9., derefter Bangkok, Saigon. — *Patagonia* afg. Yokohama 28.9. til Otaru, Hongkong. — *Selandia* pass. Lynces 29.9. til Liverpool, London. — *Serampore* pass. Okinawa 21.9. til San Francisco. — *Siam* afg. Port Said 28.9. til Antwerpen (?). — *Tranquebar* afg. Manila 28.9. til Cebu, Iloilo.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** 11 42 00 (10 lines) Telephone:
Vinkco
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861

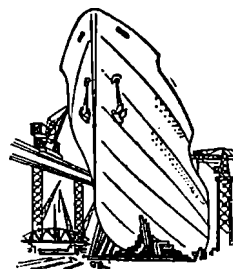


- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN 5



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Søkstatter
Marinekikkerter
Søkort
Søjlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang ill. katalog



TUBORG

The world famous Beer

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD

Rigstelefon: 909

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

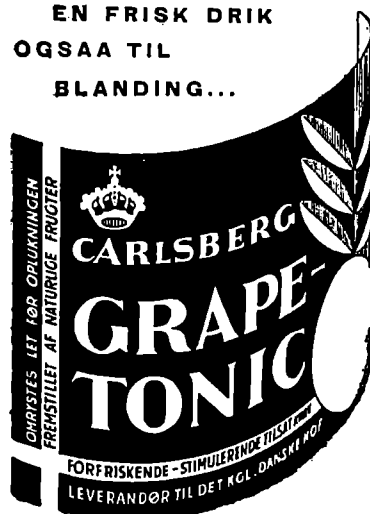
Bring Deres telegramudgifter ned
til et minimum ved at bruge

Owners' & Captains' Code

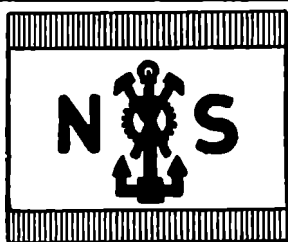
Pris kr. 25.—

NAUTISK FORLAG
Amallegade 33 - København K

EN FRISK DRIK
OGSAA TIL
BLANDING...



Carlsberg



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddingar: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftkapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

JAN M. LYNGBY A/S INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. O. 13 779-15 779
TELEGR. : JANBY :



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER
&
-MOTORER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikant af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandværkskedler. 2 tørdokker og 1 opbalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1866

INDEHAVERE:

UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 83
Rigstelefon 88

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.001

TLGR. ADR.
SCHULTZ

FRIIS & FREDERIKSEN

Skibsmæglere

ODENSE—BOGENSE

Indehavere:

H. Christensen · Th. Jessen, statsaut.

Telefon 30 og 2830

Telegram-Adr. FRIIS

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

C. HOPPE & CO.

Partnere

ODENSE

C. Hoppe
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

Telefon:
988—688

Telgr. Adr.
Brokerhoppe

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: »ANDRÉA«
RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 618

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262

Rigstelefon 2

Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.

»Hude«

Svendborg

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. »Hassager«

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 40

FREDAG DEN 10. OKTOBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

SVENSK REDERPROTEST

Sverige Redareförening har sendt den svenske regering en protest mod, at man ved den nyligt afsluttede kulkontrakt med Polen er gået med til, at kultransporterne udelukkende skulle ske med polske skibe, hvad man i protesten betegner som et opsigtsvækkende tilfælde af diskriminering mod landets egen handelsflåde. Man minder om de store vanskeligheder, de svenske rederier, der har haft skibe indsat i den polske kulfart, har haft at kæmpe mod. Andre landes skibe har i ikke ringe grad fortrængt de svenske, så disse har måttet lægges op, og de, der fik laster, fik dem på dårligere betingelser, og de fleste af dem måtte gå i ballast fra Sverige til Polen, da det ikke var muligt at få last. »Den polske stat«, hedder det videre i protesten, »agter at begunstige skibe under polsk flag ved diskriminerende foranstaltninger mod den svenske handelsflåde, og har med den svensk-polske kulkomité af 1948 sluttet kontrakt, som går ud på, at man skal fragte 700.000 tons polske kul til nord- og mellemsvenske havne, og skibene skal have malmlast med tilbage. Af de opgivne tal fremgår det, at hele den svenske malmeksport til Polen skal foregå på polsk køl. I denne forbindelse ønsker den svenske rederorganisation at fremholde, at man konsekvent har afholdt sig fra at stille lignende krav for ikke at blive beskyldt for diskriminering, og man beklager, at den polske kulkomité har fået de svenske myndigheders støtte i denne sag, idet de samme svenske myndigheder på denne måde er gået med til en diskriminering mod eget lands tonnage.

M.t. »BRUMAIRE«

Fra Odense Staalskibsværft søsattes den 3. oktober et ca. 19.000 tons d.w. tankmotorskib til det franske rederi Compagnie Nationale de Navigation i Paris. Skibet fik navnet *Brumaire*. Det har ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2 gange 7 sidetanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det vil blive udstyret med kraftige pumper, der er i stand til at losse ca. 1500 tons pr. time, og bliver forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

For kaptajn og officerer bliver der en rummelig og smuk aptering på broen, medens maskinbesætningen og mandskabet skal bo i agterskibet i gode, rummelige eenmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Skibet vil blive forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas, log med elektrisk overføring, radio og radiopejler. Desuden vil der blive installeret fryseanlæg for proviant.

Hovedmaskineriet bliver en Burmeister & Wain dieselmotor, som udvikler ca. 9200 i.h.k. svarende til ca. 7380 e.h.k. ved 115 o/m, og som vil give skibet en fart af ca. 15 knob lastet. Skibet vil iøvrigt få damphjælpemaskineri.

M.s. »REFRIGERATOR NR. 6«

Den 1. oktober søsattes på Refshaleøen det fjerde skib, som Burmeister & Wain bygger til Sovjet. Det er *Refrigerator nr. 6*, som har en dødvægt på ca. 900 tons. Skibet, der skal leveres til Transmashimport i Moskva, er bygget som fryseskib for fisk og er ikke beregnet til selvstændigt fiskeri. Udstyr m. m. er som i de tidligere byggede skibe til Rusland meget tidssvarende. Farten på en seks timers prøvetur i Sundet med last skal være 10,75 knob.

M.s. »KETTY DANIELSEN«

Rederiet Otto Danielsen modtog forleden dag sin anden nybygning, m.s. *Ketty Danielsen*, der er bygget på Svendborg Skibsværft. Skibet er på 299 br. tons, ca. 435 tons d.w. og forsynet med en 6-cyl. B. & W. Alpha dieselmotor på ca. 400 i.h.k. Farten er ca. 10 knob. Skibet er forsynet med meget moderne navigationsmidler som ekkolod, Decca-navigator m. m.

M.s. »SUNADELE«

Det tyske værft H. S. Stülcken Sohn, Hamborg, har fornylig afleveret det 4950 br. tons motorskib *Sunadele* til det schweiziske rederi Reederei A.G., Zürich. Hovedmaskineriet består af en 5600 i.h.k. Sulzer dieselmotor, der giver skibet en fart på 16 knob. Skibet er chartret til Saguenay Terminals Ltd., Montreal.

Rederiet C. Clausen, København, er korresponderende reder for Reederei A.G., Zürich.

DE POLSKE BUNKERPRISER

The Baltic and International Maritime Conference har fået telegrafisk meddelelse fra den statslige polske kulkoncern om en yderligere reduktion af bunkerkulpriserne i polske havne. Fra og med den 2. oktober er prisen reduceret til 15,50 dollars pr. ton fob og trimmet.

DANSK SØMANDSKIRKE

Dansk Sømandskirke i fremmede Havne holdt d. 21.—22. september årsmøde i Odense med ca. 170 repræsentanter for 201 kredse med 3000 aktive medlemmer.

Generalsekretær *Ingstrup Mikkelsen* oplyste i sin beretning, at det overvejes ud over de eksisterende ni stationer at optage et arbejde i Yokohama i Japan, hvor der årligt kommer 4—5000 danske sømænd. Under forhandlingen om beretningen oplystes det, at storkredsformændene på et møde havde drøftet, om Dansk Sømandskirke burde have modtaget penge af tipsmidlerne til indretning og møblering af den nye kirke i Hamburg, og man var enedes om at udtale, at da Dansk Sømandskirke lægger stadig mere af sit arbejde over på sport blandt sømændene, skulle der ikke være noget i vejen for at tage mod penge, som var kommet ind fra fodboldspil. Ved bestyrelsesvalget udtaltes fra flere sider ønske om, at årsmødet får større indflydelse på valget, så at ikke blot tre, men flere af bestyrelsens medlemmer vælges af årsmødet, ikke som nu af bestyrelsen selv.

Forsikring skal man ha'..

i **BALTICA**

60 ÅR

Den 5. oktober fyldte skibsreder, grosserer S. A. Thomasen 60 år. Skibsreder S. A. Thomasen begyndte sin shippingløbebane i firmaet C. K. Hansen, men startede efter at have virket nogle år dels i rederiet A. P. Møller og rederiet Jens Toft sin egen befragtningsvirksomhed i 1937, og i årene, der er svundet siden da, er det lykkedes skibsreder Thomasen at oparbejde sin forretning, så den nu er kendt og anerkendt i vide kredse både herhjemme og i udlandet. Forretningens særlige arbejdsområde er i dag farten på Island, Færøerne og Grønland samt timecharter. Også rederivirksomhed har skibsrederen været interesseret i, bl. a. som reder for I/S Arrenak, hvis sidste skib, m.s. *Arrenak*, imidlertid blev solgt i foråret.

HAVNEMØDE I STOCKHOLM

Der har i disse dage været afholdt møde i Stockholm mellem direktørerne for havnene i København, Oslo, Stockholm, Helsingfors, Göteborg og Malmö og for frihavnene i København, Helsingfors og Stockholm. Formålet med drøftelserne var bl. a. at få skabt så ensartede regler som muligt i spørgsmålet om lastning og losning af eksplosive stoffer, sikkerhedsbestemmelser herfor m. m.

ATLANTFARTEN

Repræsentanter for 19 rederier i Danmark, Norge, Sverige, Holland, Italien, Grækenland, Frankrig, England, U.S.A. og Panama, der er interesseret i Atlantfarten, har fornylig holdt møde i Paris til drøftelse af problemer vedrørende Atlantfarten. Det vedtoges herunder bl. a. at bibeholde de nuværende billetpriser for passagerfarten over »Dammen« trods de stærkt stigende omkostninger. Formanden for Cunard Line, F. A. Bates, der ledede forhandlingerne, erklærede, at de 19 rederier i år vil komme til at transportere 835.000 personer over Atlanterhavet. Det var rekord siden 1932, og 100.000 flere end i fjor. Da der i det kommende år vil blive indsat en del nye skibe, vil man antagelig i 1953 passere millionen.

STÅLPRODUKTIONEN

Efter Den økonomiske kommission for Europas opgørelse producerede Vesttyskland 173.000 tons stål mere end England i juli i år.

Den engelske stålproduktion i juli i år er udregnet til 1.205.000 tons mod Vesttysklands 1.378.000 tons. Vesttysklands var den største siden 1938.

I andet kvartal af indeværende år var England stadig Europas største stålproducent med 4.090.000 tons mod Vesttysklands 3.700.000 tons.

Hele Vesteuropas stålproduktion i andet kvartal i år var 15.400.000 tons mod 15.600.000 tons i årets første kvartal.

Den russiske stålproduktion i årets andet kvartal anslås til 8.500.000 tons eller 200.000 tons mere end i årets første tre måneder.

DE NORSKE FRAGTINDTÆGTER

Den norske skibsfarts fragtindtægter i udenrigsfarten i første halvdel af 1952 er nu opgjort til 1170 mill. kr. eller omtrent halvdelen af det af nationalbudgettet anslåede beløb for hele året. Nettofragtindtægterne lå i halvåret 36 pct. højere end i tilsvarende tidsrum ifjor. Udviklingen på fragtmærkederne med stærke fald og deraf flydende oplægninger af en del mindre skibe bevirker imidlertid, at man sikkert må regne med, at nettofragtindtægterne for hele året vil blive ca. 10—15 pct. — eller 200—300 mill. kr. — mindre end de tal, som nationalbudgettet opererer med.

HVALFANGSTEN

Hvalfangsten i Antarctica er ikke længere den strålende forretning, den var for blot få år tilbage. Det er vanskeligt at få afsat hvalolien. Det vides således, at der i Europa og Amerika endnu findes 50.000 tons olie uafsat fra sidste års fangst, og andre 20.000 tons er oplagret i Japan. Sidste år kunne norske selskaber kun få £80 pr. ton eller knap og nap til at dække omkostningerne. Mange af selskaberne har i år chartret deres kogerier ud som tankskibe, og det vides, at i hvert fald tre af disse kogerier ikke vil komme til at deltage i fangsten i den nu tilstundende sæson. Det drejer sig om *Thorshøvdi*, der ikke kan blive færdig med reparationen hos B. & W. efter kollisionen, *Antarctic* og *Kosmos III*.

ITALIENSK ATLANTFART

De to amerikanske liners *Independence* og *Constitution* vil snart blive sat ind i farten New York—Middelhavet sammen med to 25.000 t. italienske atlantliners. American Export Lines, der ejer de to skibe, er agenter i New York for det italienske rederi Italian Line, der ejer de to nye skibe. Det første af disse, *Andrea Doria*, ankommer til New York d. 23. december i år på sin jomfrurejse, medens det andet af skibene, der endnu ikke har fået navn, vil blive afleveret fra Ansaldo-værftet i Genua i løbet af 1954. Hvert af de to skibe vil have plads til 1250 passagerer, og deres fart vil blive ca. 25 knob.

Italian Line påtænker endvidere at bygge to liners på 16—18.000 tons til indsætning på rederiets Sydamerika-rute. Hvert af disse skibe skal kunne medføre 1000 passagerer. I øjeblikket råder rederiet til denne rute over det ældre 23.842 br. t. store *Conte Grande* og de to nye 25.000 br. t. liners *Guilio Cesare* og *Augustus*. *Conte Grande* var et af de fire skibe, Italien fik tilbage efter fredsslutningen. De tre andre, *Conte Biancamano*, *Vulcania* og *Saturnia*, er nu sat ind på ruten mellem Italien og New York. Rederiet råder nu ialt over 12 passagerskibe på ialt ca. 200.000 br. tons eller ca. halvdelen af de 400.000 tons, det besad før krigen.

DE RUSSISKE KANALER

De store sovjetrussiske planer om at forbinde Ishavet og Østersøen med Sortehavet ved hjælp af et system af kanaler og sejlbare floder omfatter efter foreliggende oplysninger 1) et projekt gående ud på at forbinde det polske vandvejssystem med Sovjetrusland ved at gøre floden Bug sejlbar, 2) en anden forbindelse mellem Østersøen og Sortehavet ved at forbinde Weichsel med Oders øvre løb ved hjælp af en kanal gennem Schlesien, 3) en Donau-Oder kanal.

Polakkerne, czekoslovakkerne og østtyskerne planlægger Donau-Oder kanalen, der skal forsyne folkedemokratierne med et komplet indlands-vandvejssystem, der supplerer Sovjetunionens og åbner adgang til bauxit-lejerne ved Donau og Schlesiens oliefelter og kulegne og stålcentrene ved Oder.

Arbejdet på Donau-Oder kanalen skal påbegyndes i 1956. Kanalen vil muliggøre indlands-vandtransport gennem hele Sovjetrusland og det sovjetallierede Østeuropa af kul, jernmalm og olie.

Når den schlesiske kanal er færdig, vil længden af Polens indlands-vandveje overstige 1500 km.

PANAMASKIBENE

Panamas regering har annulleret indregistreringen under panamansk flag af 12 skibe, der havde overtrådt forbudet mod at besejle kommunistbesatte kinesiske havne. Panamas generalkonsul i Hongkong, der meddelte dette, udtalte yderligere, at vedkommende rederier derefter var kommet på den sorte liste, således at deres skibe for fremtiden ikke ville kunne indregistreres i Panama.

UGENS FRAGTBERETNING

Der har ikke fundet større udsving sted på fragtmarkederne i den forløbne uge. I transatlantisk fart er der sluttet adskillige både for kul fra Hampton Roads til forskellige europæiske destinationer, således til Rotterdam eller Antwerpen til rater mellem 28/- og 30/- for okt. lastning, til tyske Nordshavne betales 31/6d., til Cork eller Dublin sluttedes til \$4.50 og til Vestitalien betales \$4.70 for italiensk tonnage, hvorimod raten for amerikansk tonnage lå mellem \$7.35 og \$7.50. Af anden kulforretning fra Northern Range kan nævnes Hampton Roads/Japan til \$8 og på sterlingbasis 58/-, Hampton Roads/Rio sluttedes til \$5.75 og Hampton Roads/Santos til \$6. Props fra Canada til UK. sluttedes til rater mellem 190/- og 205/- afhængig af størrelsen. For spruce fra Halifax til WCUK. indikerer 300/- pr. std. for jan. lastning. Korn fra St. Lawrence til Eire sluttedes til 9/9d. pr. qr., til Emden betales can. \$4.65 og på sterlingbasis til Antwerpen/Hamburg Range 40/- for hvede og 42/- for byg. Nogle enkelte både sluttedes for byg fra St. Lawrence til Japan til \$10.25 med fri losning.

Fra Vestindien er efterspørgslen stadig ringe. Kun en enkelt parcel på 1000 ts. meldes sluttet Cuba/Nantes eller Antwerpen til \$9.50 for rå sukker og \$10 for raffineret sukker. Fra Golfen sluttedes kul til Santos til \$6.25, korn Golfen/Antwerpen—Hamburg Range sluttedes til 45/- resp. \$6.25, soyabønner Golfen/Rotterdam blev gjort til 47/-, for sulphur fra Galveston til UK. betales 42/6d. for britisk tonnage og \$9 for amerikansk Liberty. Fosfat fra Tampa til UK. sluttedes for afskibning med amerikansk liner tonnage til \$6, og for 9000 ts. soyabønner og/eller korn Golfen/Japan betales \$9.75 med fri losning.

River Plate markedet er stadig inaktivt. Tysk 4000 ts. motorskib meldes sluttet til 60/- til Antwerpen, 62/6d. til UK. og 65/- til Danmark basis 65 cbft.

Fra Vestkysten af Sydamerika meldes heller ikke i den forløbne uge om afslutninger af nogen art, hvorimod Nordpacific markedet igen har været særdeles aktivt. Korn fra Vancouver til UK. sluttedes til 85/- med option af Antwerpen/Hamburg Range til 82/- for positioner helt hen til tidlig jan. cancelling, korn fra British Columbia til Beirut sluttedes til \$12.75, lumber og stykgods til UK. sluttedes til 90/- på sædvanlig fio. basis. Intercoastal lumber tog mange både til omkring \$100.000 lumpsum fio. for Liberty størrelse, og endelig skal nævnes, at mange både sluttedes for korn fra British Columbia/Columbia River Range til Japan til rater omkring \$8.70 for hvede og

\$8.90 for byg. Korn fra Nordpacific til Chile sluttedes til \$9.25 med fri losning, og for 9000 ts. hvede fra British Columbia til Sydafrika betales 97/6d. med fri losning.

Far East markedet er stadig uden større aktivitet. Fra Malaya sluttedes flere både for malm Dungun/Rotterdam—Emden Range til 70/-, fio., for 6300 ts. scrapjern fra Calcutta til Genua betales £26.775 lumpsum fio., og malm fra Vizagapatam til Northern Range sluttedes til den højere rate af \$11.25.

Fra Australien (full range loading) sluttedes løshvede ex-silo til Eire til 115/-, decbr./jan. lastning, 4700 tonner sluttedes for mel i sække fra Vestaustralien til Port Sudan til 100/-, hvede i sække fra Sydaustralien til Cypern sluttedes til 110/-, og flere både sluttedes for sukker i sække fra Queensland til UK. til den uændrede rate af 120/-.

Efterspørgslen på det sydafrikanske marked er stadig ringe. Kul fra Durban til Rotterdam sluttedes til 42/6d., og for malm fra Beira til Northern Range betales \$7.50.

De hjemgående Middelhavsmarkeder er bedre. Pyrites fra Morphou Bay til Garston sluttedes til 37/6d., jernmalm fra Algier til WCUK. betales med 26/-, og for pyrites fra Huelva til Ardrossan sluttedes 4600 tonner til 34/-. Fra Sortehavet sluttedes yderligere tonnage for hvede til UK. til den uændrede rate af 45/- med option af losning Antwerpen/Hamburg Range til 42/6d.

Tonen på vore hjemlige markeder er bedre. Kul fra Østkysten til god dansk havn er sluttet til 14/- for 3000 tonnere med hurtig losning, og for koks er betalt 23/- for 1000 tonnere. Fra Polen er der mange kulordrer i markedet både til Sverige og Norge til rater omkring sv. kr. 12.50 basis losning Stockholm og omkring 17/6d. med fri losning til Sydnerge. Størrelse mellem 2000 og 3000 tons. Trælast-raterne er lidt fastere. Props fra Sydsverige til ECUK. sluttedes for mindre tonnage til 115/-, fra Sydfinland til ECUK. sluttedes 650 favne props til 130/-, og for 1000 favne props Leningrad/ECUK. betales 122/6d. pr. favn.

På tankmarkedet viser sterling-befragterne ikke større aktivitet, hvorimod dollar-befragterne har været ret aktive i amerikansk kystfart til stort set uændrede rater. På timecharterbasis meldes om afslutningen af italiensk 16.000 ts. nybygning til amerikanske befragtere for 5 år til \$4.15, levering ult. 1954.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald

Tidligere lodsformand ved Nyborg Lodseri, H. Boye, er fornylig afgået ved døden næsten 85 år gammel. Lodsformand Boye blev ansat som lods ved Slipshavn i 1898 og udnævnt til lodsformand dér kort for udbruddet af 1. verdenskrig.

Skibsregisteret

S.s. *Jørgen* af København, OUHN, er udslettet som solgt til udlandet.

S.s. *Stubben* af København, OYDR, er udslettet som opbrugt.

Rederiet Otto Danielsen A/S, København, er ejer af nybygget m.s. *Etly Danielsen* af København, OYMU, brutto- og nettotonnage henholdsvis 478 og 191 tons. Selskabets bestyrelse består af skibsreder Otto Ludvig Erhard Danielsen, fru Etly Danielsen og overretssagfører Ange Einar Schwartz Neergaard, alle af Hellerup. Førstnævnte er selskabets direktør.

Rederiet Otto Danielsen A/S, København, er ejer af nybygget m.s. *Ketty Danielsen* af København, OYND, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 299 og 130 tons.

S.s. (tankskib) *Dania* af Nyborg, OYUB, er udslettet som solgt til udlandet.

Fra svenske værfter

Sosætninger. Öresundsvarvet, Landskrona, søsatte den 11. september to 3800 tons d.w. lastmotorskibe, *Ilhéos* og *Imbituba*, der er under bygning til Brodins rederier. Hovedmaskineriet i hvert af de to søsterskibe skal bestå af en 8-cyl. Götaverken dieselmotor, 3700 i.h.k. Farten skal være 14³/₄ knob.

Aflevering. Kockums Mek. Verkstad afleverede den 23. september det ca. 16.000 tons d.w. tankmotorskib *Austvard* til Klosters Rederi A/S, Bygdøy, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 6-cyl., 2-takts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, 6000 a.h.k. Farten er 14³/₄ knob.

Lidingöverken afleverede den 14. august et 970 tons d.w. køleskib *Enisey* til Mashinoimport, Moskva. Hovedmaskineriet består af en 5-cyl. NOHAB dieselmotor, type ML — 810 a.h.k. Farten er 11 knob.

Fra norske værfter

Sosætning. Rosenberg mek. Verksted søsatte den 29. aug. et 16.200 tdw. tankmotorskib *Astarte* under bygning til A/S Alhene (Jørgen Bang), Kristiansand. Hovedmaskineriet skal bestå af en Doxford dieselmotor, bygget af The North Eastern Marine Engineering Co. Ltd., Wallsend-on-Tyne, 5500 ahk. Farten skal være 13³/₄ knob.

Første »Mariner«-skib

Det første af de 35 nye skibe af »Mariner«-typen, som er bestilt af USA's regering, har nu været på prøvetur. Det er *Keystone Mariner*, der skal disponeres af Waterman Shipping Corporation, og som til en begyndelse skal transportere ladninger for militære formål. Ved prøvesejladsen i ballast var farten over 20 knob, og man regner med, at skibet også med fuld last vil gøre 20 knob. Mariner-typen er på 12.900 tons dw.

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i september afholdte elektroinstallatør-prøve for maskinister mødte 38 eksaminander, hvoraf 35 bestod.

Havnen i Dakar

Trafikken på havnen i Dakar stiger stadigt. I første halvdel af 1952 blev havnen således anløbet af ialt 8.302.000 net. reg. tons. Hvad der betyder en stigning på 753.000 net. reg. tons i forhold til samme tidsrum ifjor.

PERSONALIA**90 år**

Kaptajn *Carl E. Andresen*, forhen Det Forenede Dampskibs-Selskab, fylder den 13. oktober 90 år. Kaptajn Andresen bor i København.

75 år

Kaptajn *Niels P. Willarsen*, som tidligere var fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, kan d. 16. oktober fejre sin 75 års fødselsdag i hjemmet i København.

70 år

Tidligere fører i dampskibsselskabet »Dannebrog«, kaptajn *P. P. Thøgersen*, Sønderho, Fanø, kan den 14. oktober fejre sin 70 årsdag.

Den 16. oktober fylder kaptajn *H. C. Grøndal* 70 år. Kaptajnen, som sidst var fører af s.s. *Jorgen*, er bosiddende i Hellerup.

Ordensdekoration

Hans Majestæt Kongen har under 6. september 1952 tildelt lods *Magnus Alfred Olesen*, Horsens Fjord lodseri, den kongelige belønningsmedaille af 2. klasse med krone med tilladelse til at bære samme.

VALUTAKURSER pr. 7. oktober 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04 $\frac{1}{4}$, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 50.25 (ikke varebeta-linger), Bukarest 62.50, Cairo 19.93, Capetown 19.45, Frankfurt a/Main 164.70, Helsingfors 3.01 $\frac{1}{2}$, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Jakarta 62.00, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo —, Montreal 7.19, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98 $\frac{1}{2}$, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv —, Tokio 1.95, Warszawa 174.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 7. oktober 1952**A. P. Møller**

Hans Mærsk forv. ank. St. Johns, Nfd. 9.10. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. London 8.10. — *Betty Mærsk* forv. ank. London 15.10. — *Lica Mærsk* forv. ank. London 10.10. — *Marit Mærsk* forv. ank. Dakar 10.10. — *Robert Mærsk* forv. afg. Rouen 9.10. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. New York 10.10. — *Ellen Mærsk* afg. Hongkong 5.10. — *Else Mærsk* afg. Yokohama 6.10. — *Kirsten Mærsk* forv. afg. Karachi 10.10. — *Anele Mærsk* forv. ank. Kuwait 10.10. — *Mathilde Mærsk* afg. Hongkong 7.10. — *Emilie Mærsk* afg. Balikpapan 1.10. — *Herta Mærsk* ank. Nagoya 6.10. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 10.10. — *Vibeke Mærsk* afg. Manila 7.10. til Djakarta. — *Arnold Mærsk* pass. Gibraltar 4.10. til New York. — *Cornelius Mærsk* afg. Los Angeles 2.10. til Yokohama. — *Oluf Mærsk* afg. Bangkok 4.10. til Singora. — *Leise Mærsk* afg. San Francisco 19.9. til Manila. — *Sally Mærsk* afg. Medan 7.10. til Colombo. — *Gertrude Mærsk* forv. afg. Baltimore 8.10. — *Leza Mærsk* afg. Saigon 6.10. til Bangkok. — *Hulda Mærsk* forv. afg. New York 8.10. — *Laura Mærsk* ank. Yokohama 7.10. — *Grete Mærsk* afg. San Francisco 5.10. til Manila. — *Trein Mærsk* afg. Los Angeles 1.10. til Panama. — *Anna Mærsk* ank. Cebu 7.10. — *Peter Mærsk* afg. Yokohama 28.9. til San Francisco. — *Olga Mærsk* afg. Baltimore 7.10. til Philadelphia. — *Nicoline Mærsk* afg. Keelung 6.10. til Yokohama. — *Jeppesen Mærsk* pass. Panama 7.10. til San

Francisco. — *Kate Mærsk* afg. Cardon 6.10. — *Bente Mærsk* afg. Palermo 3.10. — *Aase Mærsk* ank. Stanlow 4.10. — *Rosa Mærsk* afg. Mersey 28.9. — *Nelly Mærsk* forv. ank. Stanlow 11.10. — *Emma Mærsk* ank. Fao 6.10. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 2.10. — *Brigit Mærsk* afg. Baniyas 3.10. — *Inge Mærsk* ank. Hamburg 5.10. — *Caroline Mærsk* afg. Curacao 2.10. — *Katrine Mærsk* afg. Trinidad 6.10. — *Henning Mærsk* ank. Finnart 7.10. — *Eleonora Mærsk* afg. Port de Bouc 6.10. — *Marie Mærsk* afg. Miri 27.9. — *Valkyrien Mærsk* afg. Dunkerque 27.9. — *Jane Mærsk* afg. Fawley 27.9. — *Mette Mærsk* ank. Curacao 1.10. — *Elisabeth Mærsk* afg. Donges 23.9. — *Ebba Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 27.9. — *Anglo Mærsk* afg. Curacao 26.9. — *Gerd Mærsk* afg. Etang de Bouc 4.10.

Basse & Co.

London afg. Rio Grande do Sul 29.9. til Hamburg. — *Krusaa* ank. Genoa 4.10. — *Oslo* ank. Swansea 5.10. — *Paris* ank. Izmir 29.9. — *Egaa* pass. Kap Villano 5.10. på v. t. Beira. — *Else Basse* forv. ank. Neapel 7.10. — *Susaa* ank. Rotterdam 6.10.

Dania

Cyrl pass. Skagen 1.10. p. v. t. Svalbard. — *Danfjord* pass. Dover 7.10. p. v. t. Høborg. — *Danholm* forv. ank. Dakar 9.10., derefter Antwerpen. — *Tovelil* ank. Archangelsk 6.10.

Dannebrog

Aggersborg afg. La Guaira 4.10. til Baltimore. — *Brattingborg* afg. Puerto Cabello 7.10. til Beliza. — *Christiansborg* afg. Mena al Ahmadi 4.10. til Dunkirk. — *Ellensborg* afg. Marin 4.10. til Port Lyautey. — *Flynderborg* afg. Newport Curacao 3.10. til New Orleans. — *Frederiksborg* ank. Leixoes 2.10., derfra til Port Talbot. — *Lilleborg* afg. Port Talbot 6.10., derfra til Wales. — *Nordborg* afg. Musel 4.10. til Dordrecht. — *Skodsborg* ank. Leixoes 16.9., derfra til Port Talbot eller Cardiff. — *Spigerborg* ank. Sheet-harbour 5.10. — *Taarborg* ank. London 5.10., derfra til Hamburg. — *Uranienborg* afg. Manoka River 4.10. til Lagos. — *Ørneborg* ank. Leixoes 9.9., derfra til Port Talbot.

Dansk Esso

Christian Holm forv. afg. Leghorn 9.10. til Sidon og Bari. — *Esso København* forv. ank. Kbhvn. eller Nyborg 14.10. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 13.10.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. ank. Bordeaux 9.10. — *Bornholm* afg. Dakar 1.10. til Rotterdam. — *Bretagne* ank. Boma 8.10. — *Gronland* pass. Gibraltar 7.10. p. v. t. Kuwait. — *Halland* forv. afg. Flensborg 15.10. — *Irland* afg. Texas City 20.9. til Thameshaven. — *Normandiet* afg. Las Palmas 3.10. til Monrovia. — *Shetland* afg. Aruba 28.9. til Piræus. — *Skotland* ank. Napoli 5.10. — *Slesvig* forv. ank. Karachi 9.10.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Aarhus 14.10. — *Concordia* forv. ank. Kbhvn. 9.10. — *Dania* forv. ank. Methil 11.10. — *Hafnia* forv. ank. Emden 13.10. — *Scandia* forv. ank. Fredericia 11.10.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak ank. Godthåb 5.10. — *Disko* pos. 5.10. 60.13 n. 37.30 v. P. v. t. Godhavn via Narssaq. — *Kasketot* ank. Sydproven 3.10. — *Tikerak* pos. 5.10. 59.45 n. 41.25 v. P. v. t. B.W.-I. — *Julius Thomsen* i kystfart. — *Bjorn Clausen* ank. Godthåb 5.10. — *Annette S.* ank. Egedesminde 1.10. — *Hanne S.* form. ank. Ivigtut 6.10.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Aalborg 8.10. til Stettin. — *Th. Adler Svanholm* afg. Gdynia 8.10. til Kbhvn. — *Wm. Th. Malling* forv. afg. Hull 7.10. til Kyndby.

D.F.D.S.

Argentina afg. New York ca. 17.10. til Oslo/Kbhvn. — *Arkansas* afg. Malta 5.10. til Piræus, Chalkis, Alexandria, Port Said o. v. — *Bastholm* ank. Mersin 3.10., derfra forv. 6.10. til Istanbul. Izmir. — *Birkholm* afg. Algier 7.10. til Antwerpen, Kbhvn. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 1.10. til New York/Galveston o. v. — *Bygholm* ank. Kbhvn. 4.10., herfra 7.10. til Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *California* afg. Aalborg 3.10. via Las Palmas til Bahia/Buenos Aires. — *Colombia* ank. Bahia 6.10., afg. forv. 7.10. via Las Palmas til Madeira/Bordeaux/Kbhvn. — *Diana* ank. Kbhvn. 5.10., herfra 8.10. til Odense, London, Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Egedesminde 6.10. til Kbhvn. — *Egholm* afg. Dunkirk 6.10. til Algier, Malta, Levanten. — *Hebe* ank. Kbhvn. 7.10., herfra 8.10. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leilh, Newcastle. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 13.9., afg. ca. 13.10. til Manchester. — *Hjortholm* ank. Tekirdag 6.10., derfra til Algier og Danmark. — *Katholm* afg. Liverpool 4.10. til Kbhvn., Odense. — *Klintholm* afg. Dunkirk 7.10. til Havre, Antwerpen, Horsens, Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. 4.10. til Bordeaux, Pallice, Havre, Dunkirk, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Aarhus 7.10. til Kbhvn., herfra ca. 11.10. til Rotterdam, Antwerpen, Danmark. — *Lennos*

afg. Neapel 6.10. til Livorno, Genoa, Marseille, Spanien. — *Maine* ank. Lissabon 6.10., derfra 7.10. til Algier, Malta, Levanten. — *Margrethe* afg. London forv. 10.10. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Kbhvn. 30.9., herfra 8.10. til Hamburg, Antwerpen og Middelhavet. — *Melos* ank. Antwerpen 6.10., derfra 8.10. til Casablanca, Middelhavet. — *Nevada* ank. Newport News 5.10., derfra til Kontinentet. — *Paraguay* afg. Philadelphia 6.10. til Savannah/Corpus Christi/Galveston o. v. — *Rhodos* afg. Leixoes 5.10. til Kbhvn., Herrenwyk. — *Rota* ank. Leith 7.10., derfra 8.10. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Samos* ank. Palermo 7.10., derfra til Messina, Catania, Italien o. v. — *Svanholm* afg. Ellesmere Port 2.10. til Kbhvn., Aarhus, Aalborg. — *Texas* ank. Izmir 4.10., derfra til Istanbul. — *Thyra* ank. Kbhvn. 7.10., herfra 9.10. til Aalborg, London. — *Tomsk* afg. Esbjerg 7.10. til Odense, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Kbhvn. 9.10. til Aarhus, Hull. — *Uruguay* ank. Kbhvn. 7.10., herfra til Odense/Aarhus. — *Venezuela* ank. Santos 6.10., afg. ca. 10.10. til Rio de Janeiro/Bahia. — *Virginia* afg. Las Palmas 6.10. til Rio de Janeiro/Santos.

Heimdal

Axel Carl ank. Pensacola 6.10. — *Hans P. Carl* ank. Melbourne 6.10. — *L. H. Carl* ank. Havana 6.10. — *Poul Carl* afg. Adelaide 7.10.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Amsterdam 13.10. til Stettin. — *Jens Toft* forv. afg. Swansea 9.10. til Setubal. — *Karen Toft* ank. Hull 5.10.

Kongssund

Kongshavn afg. Colombo 4.10.

J. Lauritzen

African Reefer ventes til Genova 11.10. — *Argentinean Reefer* ventes til Rio de Janeiro 8.10. — *Bella Dan* ventes til Valparaiso 12.10., sydg. — *Egyptian Reefer* pass. Ækva-tor 2.10. — *Gerda Dan* ventes til Tocopilla 11.10., nordg. — *Greta Dan* forv. pass. Panamakanalen 7.10., sydg. — *Indian Reefer* ank. Buenos Aires 4.10. — *Jelva Dan* afg. Raumo 6.10. til Næstved. — *Jutta Dan* afg. Sfax 6.10. til Hull. — *Kamma Dan* ventes pass. Panamakanalen 11.10., nordg. — *Katja Dan* pass. Kielkanalen 6.10. p. v. t. Bristol. — *Kista Dan* forv. afg. Kbhvn. 7.10. til Szczecin. — *Laila Dan* ventes afg. Rouen 10.10. til Kemi. — *Laura Dan* pass. Kielkanalen 5.10. p. v. t. Bristol. — *Leena Dan* ventes pass. Panamakanalen 12.10., nordg. — *Lilian Dan* afg. London 6.10. til Odense. — *Linda Dan* afg. Oran 4.10. til Åbo. — *Lotta Dan* forv. afg. Sagunto 7.10. til Bremen. — *Maria Dan* forv. afg. London 7.10. til Oslo. — *Marna Dan* ventes til New York 9.10. — *Nerna Dan* pass. Gibraltar 5.10. p. v. t. Persiske Golf. — *Ninna Dan* forv. ank. Calais 7.10. Derefter Rouen. — *Paula Dan* ventes til New York 11.10. — *Randa Dan* ventes afg. Themsen 8-9.10. til Scotland. — *Selma Dan* ventes til Åbo 8.10. Derefter Helsingfors. — *Silja Dan* ventes til Toppila 9.10. Derefter Kaskö. — *Stina Dan* afg. Montevideo 4.10. til Antwerpen eller Danmark. — *Tessa Dan* ventes til Antofagasta 10.10., sydg. — *Ulla Dan* afg. Ceuta 6.10. til Bremen. — *Vilma Dan* ventes pass. Panamakanalen 9.10., sydg.

Mototramp

Stensby ank. Calcutta 26.9. — *Tureby* ank. Fremantle 4.10., derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. pass. Panamakanalen 16.10 p. v. t. Tacoma, Seattle, Vancouver.

Myren

Asbjørn forv. ank. London 8.10., derefter Hull, Nakskov. — *Astrid* Frederikshavn. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* afg. Bremen 8.10. til Rotterdam, Alexandria. — *Clara* Kbhvn., rep.

Norden

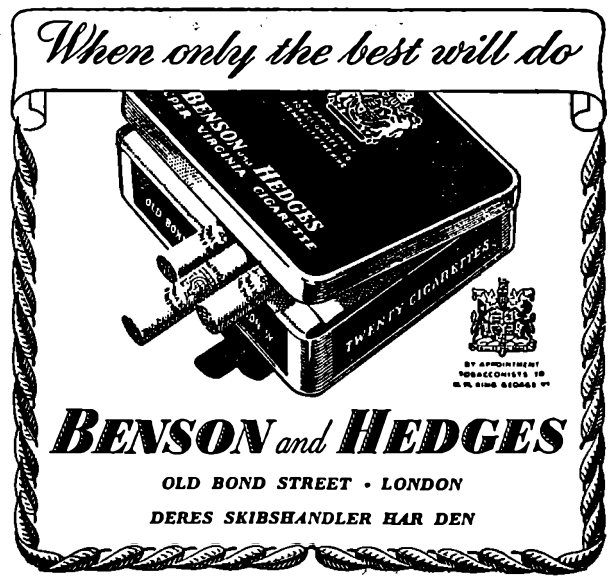
Norden ank. Fremantle 2.10. — *Nordfarer* ank. Chittagong 7.9. — *Nordhval* ank. Calcutta 1.10. — *Nordkap* ank. Amsterdam 6.10. — *Nordkyn* ank. London 5.10. — *Nordpol* afg. Djibouti 25.9. til Singapore. — *Nordvest* forv. ank. Antwerpen 9.10.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* pass. Gibraltar 7.10. p. v. t. Port Said.

Progress

Valborg Nielsen afg. Rotterdam 30.9. — *Elisabeth Nielsen* ank. Boston 5.10. — *Else Nielsen* afg. Bay Roberts 1.10. — *Lily Nielsen* ank. New Orleans 6.10. — *Henry*



Tegner afg. Sande 1.10. — *Ellen Nielsen* pass. Gibraltar 5.10. — *Hugo Nielsen* afg. Ivigtut 4.10. — *Margrete* ank. Göteborg 6.10. — *Karen* pass. Brunsbüttel 7.10. — *Marz* ank. Bureå 3.10. — *Sophie* ank. Skiensfjord 4.10. — *Thyra* pass. Terneuzen 7.10. — *Fylla* pass. Brunsbüttel 7.10.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng afg. Harstad 6.10. til Antwerpen.

Torm

Birgitte Torm ank. New York 5.10. — *Estrid Torm* ank. Montevideo 5.10. — *Herdis Torm* afg. Iquique 5.10. — *Olga Torm* afg. Port Louis 6.9. — *Gerd Torm* ank. New York 3.10. — *Tekla Torm* afg. Fortaleza 3.10. — *Agnete Torm* afg. Santos 3.10. — *Kirsten Torm* ank. Paranagua 4.10. — *Gertrud Torm* afg. Goeck 4.10. — *Ragnhild Torm* afg. Norfolk 6.10. — *Helvig Torm* ank. Alexandria 6.10. — *Thyra Torm* afg. Rio Grande do Sul 26.9. — *Gyda Torm* afg. Las Palmas 27.9. — *Anne Torm* ank. Grimsby 7.10. — *Hilde Torm* afg. Bilbao 4.10. — *Gudrun Torm* afg. Stettin 6.10. — *Alice Torm* afg. Wismar 5.10. — *Gunhild Torm* ank. Antwerpen 5.10.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Le Havre 7.10. til Bordeaux. — *Otto Petersen* afg. Antwerpen 8.10. til Dunkerque. — *P. N. Damm* ventes ank. Rio de Janeiro 11.10.

Ø.K.

Annam afg. Fremantle 30.9. til Melbourne, Sydney. — *Asia* ank. Genoa 6.10., derefter Port Said, Aden. — *Bin-tang* ank. Yokohama 30.9., derefter Hongkong, Manila. — *Falstria* afg. Kbhvn. 7.10. til New York. — *Fernplant* pass. Suez 6.10. til Port Said, Haifa. — *Fionia* afg. Aden 2.10. til Suez/Port Said, Genoa. — *India* afg. Bangkok 3.10. til Hongkong, Manila. — *Java* ank. Kbhvn. 30.8., derefter Mäntyluoto, Raumo. — *Jutlandia* pass. Suez 5.10. — *Kambodia* afg. Aden 5.10. til Suez/Port Said, Beyrouth. — *Kina* afg. Haifa 6.10. til Naples, Genoa. — *Korea* ank. Karlshamn 2.10., derefter Gdynia, Kbhvn. — *Lalandia* afg. Aden 4.10. til Singapore, Bangkok. — *Magdala* ank. Hamburg 5.10., derefter Genoa, Port Said. — *Malacca* ank. Adelaide 28.9., derefter Fremantle, Carnarvon. — *Malaya* ank. Bombay 6.10., derefter Cochín, Colombo. — *Manchuria* afg. Portland 30.9. til Vancouver, Tacoma. — *Meonia* afg. Bangkok 5.10. til Singapore, Port Swettenham. — *Mombasa* ank. Dunkirk 5.10., derefter Almeria, Marseilles. — *Mongolia* ank. Liverpool 2.10., derefter Rotterdam, Hamburg. — *Morelia* afg. Chittagong 5.10. til Madras, Colombo. — *Nikobar* afg. Port Tahsis 27.9. til Kobe, Hongkong. — *Panama* ank. Bangkok 4.10., derefter Saigon, Hongkong. — *Patagonia* afg. Otaru 2.10. til Hongkong, Manila. — *Selandia* ank. Rotterdam 6.10., derefter Hamburg, Frederiksstad. — *Serampore* ank. San Francisco 4.10., derefter Guaymas, Los Angeles. — *Siam* pass. Finisterre 6.10. til Antwerpen. — *Tranquebar* ank. Bislig 5.10., derefter Iloilo og andre philippinske havne.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S


Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN


Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 93, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
Kongens Nytorv 6 . København K.

NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/s** SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION
TØRDOK 380 FOD
FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE
BYGGEDEKORER OP TIL 450 FOD. Rigstelefon: 909
Telegramadr.: YARD

Telegram adr.: Flydedokken Telefon 269 (2 Lin.)
Rigstelefon 21
A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT
*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
Kalvebod Brygge 4
København

Telegr.-adr. »Marlusone Telefon Central 12057


TUBORG
The world famous Beer

DANSKE LLOYD
Holmens Kanal 42

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

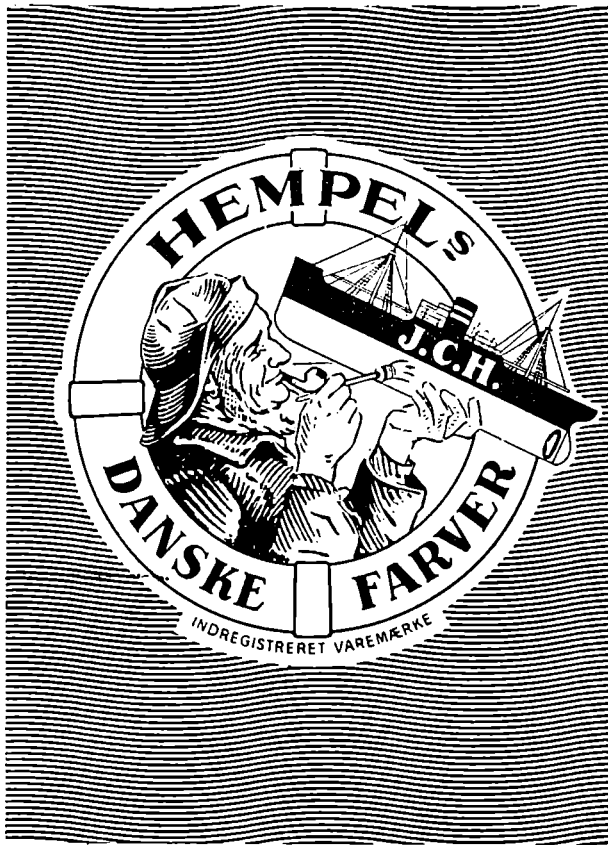
ALF JARL THURØE *Alt til elektrisk*
ST. KONGENSGADE 40 SKIBSINSTALLATION
KØBENHAVN
Telefon Central 4390
Telegr.-Adr.: ALFJARL
○
RADIO
○
VÆRKTØJ

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN»
GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

GASOLIE DIESELolie

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADEN 3 · KØBENHAVN K. · C. 5021

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktør L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Randers	S. Christoffersen & Co. Stevedore M. Jensen Næstformand og Kasserer	
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Elnar Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kalundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
Kastrup	Søren Olsen	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Julius Nielsen's Stevedore- forretning A/S	
—	Flakholm Stevedore Co. A/S	
Løgster	Chr. B. Odgaard & Co.	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Svendborg	C. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED
HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 818

Kabyskomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedores-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



TUBORG

The world famous Beer

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til SARTORI-KIEL

Telefoner:

Kiel 5445-48

Holtanau 36002/3

Br-Koog 396-7

for

SARTORI & BERGER - KIEL

KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG

Skibsmæglere og Redere — Havarilagenter — Bunkerkul og Olie

Fjernskrivelser:

Kiel-Holt. 029832

Br-Koog 021298

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 41

FREDAG DEN 17. OKTOBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

NORSKE BETRAGTNINGER

Præsidenten for Norges Rederforbund, skibsreder *Ole Bergesen*, gjorde i en stor og vægtig tale, holdt på forbundets generalforsamling d. 9. oktober, rede for den norske skibsfarts stilling og udsigter i de kommende tider. Billedet, som skibsrederen ridse op, var ikke lyst, først og fremmest på grund af den hårdhændede skattepolitik m. m., den norske regering førte overfor skibsfarten, en politik, der uvægerligt ville medføre, at den norske skibsfart ville blive mindre modstandsdygtig overfor nedgangstider og stivne uden muligheder for at følge med i udviklingen.

Skibsreder Bergesen indledte sin tale med at minde om, at han ved fjorårets generalforsamling havde udtalt, at man med uro måtte se på norsk skibsfarts fremtid på længere sigt, ikke på grund af kommende nedgangstider, som man i tide kunne tage højde for, men på grund af den politik, de norske myndigheder førte overfor skibsfarten, der gennem skatter m. m. blev knægtet så stærkt, at den ikke ville kunne følge med i udviklingen. Taleren omtalte ligeledes, at han i fjor havde henstillet til regeringen om at tage norsk fremtidig skibsfartspolitik op til drøftelse for at finde de veje, man burde gå, for at skibsfarten kunne opretholde sin internationale position til gavn for den norske samfundsøkonomi.

»Alle ydre betingelser for, at norsk skibsfart skulle være i stand til at befæste sin position på længere sigt, er,« udtalte skibsrederen, »tilstede efter tilgængelige oplysninger. Sandsynligheden for en udvikling i retning af en forøgelse af søtransporterne træder tydeligst frem for visse vigtige varegrupper. Der er således skellig grund til at tro, at der fremover vil være en ganske stærk stigning i behovet for tanktonnage, ligesom malmtransporterne ventes at ville stige betydeligt. Alle de gamle industrilande — herunder også U.S.A. — står overfor utilstrækkelige indenlandske forsyninger af råvarer til det stigende behov, og frugttransporterne er kommet godt i gang igen. Der er heller ingen grund til at tro, at transportdistancerne vil blive kortere, tværtimod, og hertil kommer, at nye landområder er under udvikling, og nye produktioner dukker op. Alt ialt er der, udtalte taleren, grund til at regne med en stigende langtidsudvikling i verden både for tanktonnage og anden tonnage, omend denne langtidsudvikling må forventes at gå i bølger med hårde nedgangstider.

»Når man i dag,« fortsatte skibsrederen, »trods gode langtidsmuligheder for den, der har initiativ og vovemod, alligevel med stor ængstelse må se på norsk skibsfarts fremtid, skyldes det, at restriktionerne og byrderne på skibsfarten ikke er blevet lettet i det forløbne år, men tværtimod blevet forøget, ligesom myndighederne stadigvæk ikke har trukket linierne op for den skibsfartspolitik, landet må følge, hvis skibsfarten skal kunne opretholdes. Statsindgrebene og skattebyrden fører til, at den norske handelsflåde stagnerer, så man ikke blot går glip af nye mulig-

heder, men også risikerer, at andre trænger ind på områder, hvor norsk skibsfart tidligere havde en stærk position. Skattebyrderne hindrer endvidere starten af nye rederier, hvad der utvivlsomt vil kunne mærkes tungt i kommende tider.« Taleren omtalte til slut, at genrejsningen og udbygningen af flåden efter krigen ene er mulig gjort gennem rederiernes egen indsats, også økonomisk trods regeringens restriktioner m. m. Ca. 3 mill. bruttotons nybygninger er nu kontraheret ved egne og udenlandske værfter, men alligevel vil norsk skibsfart stå svagere i 1956 end før krigen — ikke mindst tankflåden, takket være den åreladning, skattebyrderne er udtryk for.

50 ÅR

Tirsdag d. 14. oktober rundede skibsreder *Eigil Hahn-Petersen*, Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, 50-årsmærket, men havde foretrukket at fejre festdagen i udlandet, så de mange, der utvivlsomt ville have benyttet dagen til at bringe skibsrederen deres hilsen og hyldest og deres tak for de svundne år, måtte nøjes med at sende lykønsknin-gerne i stedet for personlig at kunne overbringe dem.

Skibsreder Eigil Hahn-Petersen er født d. 14. oktober 1902 i København som søn af skibsreder, generalkonsul A. N. Petersen og blev i 1926 ansat i Det Dansk-Franske Dampskibsselskab efter en alsidig uddannelse både herhjemme og i udlandet. Syv år senere, i 1933, blev han selskabets korresponderende reder og i 1940 medindehaver af skibsbefragtningsfirmaet A. N. Petersen. Skibsreder Eigil Hahn-Petersens rige initiativ — hans selskab var således det første, der herhjemme fulgte i A. P. Møllers kølvand og gik ind for tankfarten —, og hans store arbejds-evner har selvsagt bevirket, at han har fået lagt mange tillidshverv på sine skuldre. Han er således bl. a. medlem af bestyrelsen for Dansk Dampskibsselskab, formand for The Baltic and International Maritime Conferences eksekutivkomité, medlem af bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme og last but not least formand for Dansk Skibsadoption, og det skyldes vel ikke mindst hans indsats her, at denne institution har vundet så stor fremgang. Nævnes bør også den store indsats, han lige efter krigen gjorde for dansk skibsfart og dermed for hele det danske samfund, idet han påtog sig at varetage de danske interesser i ledelsen af UMA, den internationale skibsfartspool i London.

AALBORG VÆRFT

Direktør *Paul Hansen* fratrådte Aalborg Værft den 11. oktober 1952 efter at have ledet denne virksomhed i godt 14 år. Da Paul Hansen tiltrådte værftet i 1938, havde det ialt 800 medarbejdere, mens det ved hans fratræden har 1700 medarbejdere. Denne forøgelse af arbejdsstyrken giver et indtryk af de udvidelser, som Paul Hansen har gennemført på Aalborg Værft, og som er gået hånd i hånd med ratio-

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

— Det nyeste og mest effektive —

nalisering og modernisering af værftet, bl. a. gennem opførelse af en lang række bygninger og værksteder, anskaffelse af to flydedokke, anlæg af store byggebeddinger o. s. v. Under direktør Paul Hansens ledelse har Aalborg Værft specialiseret sig i bygning af specialtonnage såsom hurtiggående passagerskibe, isbrydere og køleskibe samt store kedelanlæg. Direktør Paul Hansen vil i fremtiden være knyttet til værftet som konsulent vedrørende tekniske problemer og vil desuden have tilknytning til Aalborg Værft på andre områder. Paul Hansen fortsætter som medlem af værftets bestyrelse.

Til administrerende direktør for Aalborg Værft er pr. 12. oktober 1952 udnævnt direktør *H. Hermann*. Samtidig er civilingeniør *S. Krag* udnævnt til underdirektør, ingeniør *Groth* til overingeniør og bogholder *Johs. Ejerskov* til kontorchef.

M.T. »DORTHE MÆRSK«

Den 9. og 10. oktober 1952 afholdtes prøvetur i Sundet med m.t. *Dorthe Mærsk*, bygget af Odense Staalskibsværft A/S til A. P. Møllers Rederier. *Dorthe Mærsk* bliver rederiets sjette skib af samme type leveret fra Odense Staalskibsværft A/S.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's højeste klasse +100 A.1 og er på ca. 17.000 tons d.w. Dimensionerne er som følger: Længde mellem p.p. 496' 0", bredde 68' 3", dybde til hoveddæk 37' 5", dybgående ca. 29' 6".

Skibet har ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2 x 7 sidetanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med rigelige og kraftige pumper og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer findes i dækshuse midtskibs, medens maskinofficererne og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige cetmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass og selvstyrer, S.A.L. log, log med elektrisk overføring, radio og radio-pejler. Desuden er der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers skumslukningsanlæg.

Maskinen består af en 6-cyl. Burmeister & Wain dieselmotor, type 1/674-VTBF-160, der er forsynet med turbocharge. Anlægget er det første i sin art, og i den anledning deltog en række inden- og udenlandske gæster i prøveturene.

Skibet føres af kaptajn *H. N. Møller*, og *P. Th. Nielsen* er maskinchef.

M.S. »PRETORIA«

Den 10. oktober afholdt Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 129, m.s. *Pretoria* til Det Østasiatiske Kompagni. *Pretoria* er et fragtmotorskib med plads til 12 I-klasses passagerer og har de samme dimensioner som de såkaldte M- og P-både, hvoraf Nakskov tidligere har leveret *Malacca*, *Malaya*, *Morelia*, *Mombasa* og *Magdala* samt *Patagonia*.

Skibets hoveddimensioner er: Største længde 474' 6", længde mellem perp. 445' 0", bredde på spant 61' 0", dybde til shelterdæk 38' 3", lasteevne 10.100 tons, og det er bygget til Lloyd's højeste klasse med lukket shelterdæk og bak og poop samt hus midtskibs. Dobbeltbunden er indrettet for brændselsolie. Skibet har 2 master og 4 samsonposter, og lossegrejerne består af 1 stk. 60-tonns bom, 1 stk. 20-tonns bom samt 12 stk. 5-tonns og 2 stk. 3-tonns bomme. Desuden står der på agterkant af midtskibshus 2 af Thomas B. Thriges nyeste 3-tonns dækskraner til betje-

ning af 4-lugen. Thrige har også leveret de elektriske lossespil, ankerspil, capstans og styremaskinen. Alle moderne navigationsinstrumenter findes ombord. Promenadedækket midtskibs er udelukkende beholdt passagererne. Alle kamrene har eget badeværelse, og de fornemte udstyrede ryge- og spisesaloner ligger lige for enderne af passagergangene. Alle skodder, paneler, bordplader o. l. i kamre, saloner, gange og badeværelser er udført af det nye brandsikre plastik-stof Warerite. Alle skibets heboelses- og opholdsrum har kunstig ventilation. Redningsbådene er placeret i gravity-davidder fra firmaet Schat i London, de elektriske bådespil er Thriges fabrikat. Til opbevaring af provianten findes særlige proviantkølerum, ligesom en del af lasten er indrettet til lastkølerum. Thomas Ths. Sabroe & Co. har leveret kølemaskineriet hertil.

Hovedmaskineriet består af en Burmeister & Wain 2-takts enkeltvirkende dieselmotor på 8050 ihk., der giver skibet en fart af 16 knob i fuldt lastet stand.

Alle lastrum samt maskinrum er forsynet med kul-syre-ildslukningsanlæg, og i styrehuset findes en røg-detektor, der viser, om der er brand i et hvilket som helst af skibets lastrum.

M.S. »REFRIGERATOR N. 5«

Den 13. oktober 1952 gik m.s. *Refrigerator N. 5* på prøvetur fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen. M.s. *Refrigerator N. 5*, der er værftets nybygning nr. 710, er bygget til V/O Transmashimport, Moskva.

Skibet, der er bygget som fryseskib for fisk, er ikke beregnet til selvstændigt fiskeri og har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 65,5 m, bredde 11,5 m, dybde 5,8 m, dødvægt ca. 900 tons, dybgang 4,32 m, fart på lastet prøvetur 10,75 knob. Skibet har bak og sammenbygget poop og bro; der er 2 lastkølerum forude og maskinrum agter. I øverste dæk er 2 lastluger. Bakken er for mandskabet, og i poop og bro er fiskefryserum, hvor fisken fryses ved cirkulation af luft ved en temperatur af $\pm 30^{\circ}\text{C}$, hvorefter den glaceres. Desuden findes her rum for kølemaskineri samt kamre for sø- og motormænd. På broen er huse for officerer, etc. samt kabys og messer. I et hus på badedækket er kamre for kaptajn og officerer samt navigationsrum. Alle kamre og messer bliver udstyret med gedigne møbler, og udsmykningen er som i de tidligere byggede russiske skibe meget tidssvarende. Belysning samt ventilation er efter de nyeste principper. Rigningen består af en enkelt mast med 4 stk. 2 tons bomme og en 5 tons bom, der alle betjenes af 4 stk. 2 tons elektriske spil. Navigationsudstyret er af nyeste typer og i den udstrækning, der er nødvendig for et skib af denne type.

Hovedmaskineriet består af en direkte omstyrbar B&W dieselmotor, type 635-VF-62 med 350 mm cylinderdiameter, 620 mm slaglængde og 6 cylindre. Motoren udvikler 1300 ihk. ved 250 omdrejninger pr. minut. Hjælpemotorerne omfatter en 4-cylindret, to 3-cylindrede og en 2-cylindret dieselmotor ligeledes af B&W's konstruktion. Der er desuden i maskinrummet en 12 m² varmekedel.

KØBENHAVNS HAVN

Københavns Havnevæsen har udsendt årsberetning og regnskabsoversigt for 1951, der blev et rekordår for havnen. Der indkom 24.296 skibe på 9.045.498 netto-registertons, hvilket i sammenligning med det foregående år og med det sidste fredså (1938) betegner en tonnage-stigning på henholdsvis 4 pct. og 11 pct. Godsomsætningen androg 7.948.804 tons imod 7.540.345 tons i 1950 og 6.340.239 tons i 1938. I disse tal er ikke medregnet færgetrafiken mellem København og Malmø.

UGENS FRAGTBERETNING

Fragtmarkederne har også været støtte i den forløbne uge. I transatlantisk fart er der sluttet en lang række både for kul fra Hampton Roads til forskellige europæiske destinationer til noget varierende rater, idet der tidligt i ugen betaltes 29/- basis Antwerpen eller Rotterdam for oktober lastning samtidigt med, at der samme dag sluttedes for november lastning til 33/-. Senere er der sluttet mange andre både til rater mellem 30/- og 33/6d. basis Antwerpen eller Rotterdam med option af tyske Nordshavn til 1/6d. mere. Kul Hampton Roads/Dublin sluttedes for okt. lastning til \$4.35, og amerikansk tonnage fik \$7 for kul fra Hampton Roads til Vestitalien. Af anden kulforretning kan nævnes: Hampton Roads/Brasilien til \$6.62½, Hampton Roads/Karachi til 60/- og flere både for kul fra Hampton Roads til Japan til rater omkring 58/- à 58/6d. Majs fra Northern Range til Triest sluttedes til \$7.50, og for 9000 ts. byg fra Baltimore til Japan betaltes \$9.50. Propsraten fra Canada til UK. lå uændret på 200/- pr. favn for både omkring 9/1200 favne. Fra St. Lawrence sluttedes mange både for korn til Europa. Til Antwerpen eller Rotterdam lå raten uændret på 42/6d. På dollarbasis betaltes \$4.80 for okt. tonnage og can. \$5 for november tonnage. Mange både sluttedes for hvede fra St. Lawrence til Karachi til rater mellem \$10.50 og \$11.20, den tidligste tonnage betaltes bedst. Korn fra St. Lawrence til Brasilien sluttedes til \$8.

Fra Vestindien er efterspørgselen minimal, og ikke en eneste sukkerbefragtning rapporteres i den forløbne uge. Golfmarkedet har været ret aktivt. Korn Golfen/UK. sluttedes til 11/6d. med sædvanlige 7½d. mindre for Antwerpen eller Rotterdam, tyske befragtere sluttede tonnage for hvede Golfen/Antwerpen-Hamburg Range til 46/6d., og hvede Golfen/Vestitalien betaltes med 55/-. Soyabønner Golfen/Japan sluttedes til \$10, korn fra Golfen til Formosa sluttedes først til \$11.50 og senere til \$14.50. Raten for sulphur Golfen/UK. var ændret 42/6d.

River Plate markedet er uden større bevægelse. Fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range sluttedes til den uændrede rate af 60/- basis 65 cbft. med option losning Danmark til 5/- mere. Parcels af majs fra Buenos Aires til Antwerpen sluttedes ligeledes uændret til 42/6d. på berth terms. Malm fra Victoria til Baltimore sluttedes til \$4.25, og samme rate betaltes for malm fra Rio til Baltimore.

Fra vestkysten af Sydamerika er efterspørgselen stadig meget ringe. Nitratbefragterne er åbne for timecharter tonnage for levering Chile for 4/6 måneder til omkring 28/-. Sukker fra Peru til US. Gulf eller Atlantic sluttedes til \$11.50.

Nordpacific markedet har igen taget mange skibe, og rateniveauet er hævet. Korn fra British Columbia til UK. sluttedes til den uændrede rate af 85/- med option af losning Antwerpen eller Rotterdam til 82/-, lumber og stykgods British Columbia til

UK. sluttedes for amerikansk tonnage til \$12.35 pr. ton d.w. cargo på fio. basis. Raten for Intercoastal lumber ligger stadig omkring \$100.000/105.000 lumpsum fio. for både af Liberty størrelse. Adskillige både sluttedes for korn til Japan til rater omkring \$8.50 for tungt korn og \$8.75 for byg. Hvede fra British Columbia til Sydafrika sluttedes til 97/6d.

Efterspørgselen fra *Far East* er stadig begrænset. Russisk 8500 tonner sluttedes fra Nordkina til Antwerpen eller Rotterdam til £37.500 lumpsum fio. for blandet kornlast, og samme rate betaltes for britisk båd af samme størrelse, begge med option af losning Genoa eller Marseille til £2500 reduktion. Fra Indien var der igen stor efterspørgsel efter tonnage for malm af forskellige slags. Ilmenite fra Koillhotam til New York sluttedes til \$10.25, malm Marmagoa/Japan sluttedes til 54/- fio., og malm Dungen/Emden betaltes med 70/-, fio.

Fra Australien er raterne uden ændringer af betydning. Sukker fra Queensland til UK. sluttedes til den uændrede rate af 120/-, hvede fra Vestaustralien til UK. betaltes med 92/6d., for bulk ex-silo, hvede i sække fra Vestaustralien til Ceylon sluttedes til 65/-, og hvede i sække fra Sydaustralien til Beira betaltes med 100/-. En enkelt båd sluttedes for havre fra Vestaustralien til Antwerpen/Hamburg Range til 100/-.

Efterspørgselen fra Sydafrika er stadig minimal. En enkelt båd sluttedes for kul fra Durban til Østafrika til 35/-. Sukker fra Mauritius til UK. sluttedes til 65/- for sækkelast.

Tonen på Middelhavsmarkederne er stadig fast. Pyrites fra Vassiliko Bay til Rotterdam sluttedes til 35/- for stor tonnage, fosfat fra Sfax til Plymouth betaltes med 34/-, og pyrites fra Huelva til Rotterdam fik tonnage til 26/6d. Fra Sortehavet sluttedes yderligere tonnage for korn til UK. til 45/- med option af losning Antwerpen/Hamburg Range til 42/6d.

På vore hjemlige markeder er der ikke større ændringer. Kul- og koksmarkedet har taget yderligere tonnage til omkring 14/- for større både for kul fra ECUK. til god dansk havn og omkring 23/- for koks både på omkring 10/1200 tons. Fra Østersøen ligger raterne for trælast lidt bedre. 300 stds. DBB. fra Kotka til Hull sluttedes til 185/- pr. std., og for props fra Sydfinland til ECUK. betaltes 132/6d. pr. favn. Raten for props fra Sydsverige til ECUK. er nu oppe i 115/- pr. favn.

Tankmarkedet er uden større ændringer. De store engelske olieselskaber er inaktive, og heller ikke de continentale befragtere viser større forretningslyst. I amerikansk kystfart er efterspørgselen derimod noget bedre, men rateniveauet er stadig omkring USMC. plus 5 pct. à 10 pct. for dirty tonnage. For clean tonnage er sluttet US. Gulf til Japan til USMC. plus 45 pct. og US. Gulf til Tyskland til USMC. plus 37½ pct.

Det økonomiske resultat af året viser en mindre forøgelse af overskuddet på ca. 100.000 kr. i forhold til 1950. Dette resultat, udtaler beretningen, kan måske talmæssigt betragtes som ikke utilfredsstillende, men på den anden side giver et overskud af denne størrelse kun ret indskrænkede muligheder for en videreførelse af den modernisering af havnen, som endnu på mange områder er hårdt tiltrængt, særlig i retning af en øget mekanisering af losnings- og lastningsarbejdet. Af havnestatistikken fremgår det forøvrigt, at anløbet af tyske skibe tonnagemæssigt omtrent har nået førkrigsniveauet (332.732 n.r.t. i 1951 mod 354.356 n.r.t. i 1938).

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted fredag den 24. oktober 1952 kl. 20 i »Søfartsklubben«s lokaler, Nyhavn 63, sluen.

Aftenens program er: Kl. 20—21: Kaptajn *John Foltmann* fra S.A.S. holder foredrag om flyvere contra søskibe, ledsaget af farvefilmen »Flyvende vikinger«. Kl. 21—22: Fællessang under ledelse af kommunelærer *Find Henriksen*.

Underholdningens leder bliver Søfartsklubben's service- og kontakmand, forfatteren *Borge Mikkelsen*.

Statsbryderen »Tyr«

Finansudvalget har nu givet tilladelse til, at den næsten 58 år gamle statsbryder *Tyr* skal sælges til ophugning.

D.F.D.S.'s ruter

Det forenede Dampskibs-Selskab har nu udsendt sin vinterfartplan, hvoraf det fremgår, at Frederikshavn—Oslo-ruten, der tidligere kun opretholdtes i vintersportsmånederne februar, marts og april, vil fortsætte sejladsen fra 31. januar uden ophør med 3 ugentlige afgang i hver retning, indtil sommerfartplanen træder i kraft ca. 15. maj. København—Oslo-ruten har fra 1. december afgang fra København en halv time tidligere, nemlig kl. 15,30 i stedet for kl. 16,00. På Esbjerg—Harwich-ruten sejles der til den 25. ds. 4 gange om ugen i begge retninger, hvorefter der kun er to afgang hver vej indtil midten af april.

PERSONALIA**80 år**

Tidligere fører i Det forenede Dampskibs-Selskab, kaptajn *Ludvig Chr. Holst*, kan den 21. oktober fejre sin 80 års fødselsdag i hjemmet i Brønshøj.

60 år

Den 19. oktober fylder lederen af D.F.D.S.'s forhyringsafdeling, kaptajn *Axel M. Hansen* 60 år. Fødselaren er bosiddende i København.

Fører af færgen Aalborg—Hvalpsund, kaptajn *Chr. Pedersen*, fylder den 24. oktober 60 år. Kaptajnen er bosiddende i Sundsøre pr. Jebjerg.

50 år

Kaptajn *Niels Agge*, som er fører i Det Østasiatiske Kompagni, runder den 24. oktober milepælen halvtreds.

Konsulaterne

Eric Simpson Smith, der den 14. august 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul i West Hartlepool under det kgl. konsulat i Newcastle, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den britiske regering.

D.S.B.

Ved kongelig resolution af 4. oktober 1952 er skibsmaskinmester under Statsbanerne *Poul Frederik Crone*, R af D., Kalundborg—Aarhus-overfarten, efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension med udgangen af december måned 1952.

VALUTAKURSER pr. 14. oktober 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.15½.

Positionsliste pr. 14. oktober 1952**A. P. Møller**

Hans Mærsk forv. afg. St. Johns, N.F. 13.10. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. St. Johns, N.F. 22.10. — *Betty Mærsk* forv. ank. London 16.10. — *Lica Mærsk* forv. afg. London 15.10. — *Marit Mærsk* forv. ank. Duala 20.10. — *Robert Mærsk* forv. ank. Antwerpen 14.10. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 21.10. — *Ellen Mærsk* ank. Kobe 10.10. — *Else Mærsk* afg. Yokohama 6.10. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Cochín 5.10. — *Agnete Mærsk* afg. Kuwait 11.10. til Khorramshahr. — *Mathilde Mærsk* forv. afg. Bangkok 14.10. til Colombo. — *Emilie Mærsk* ank. Kobe 10.10. — *Herta Mærsk* afg. Nagoya 8.10. til Hongkong. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Philadelphia 15.10. — *Vibeke Mærsk* forv. afg. Djakarta 17.10. — *Arnold Mærsk* pass. Gibraltar 4.10. til New York. — *Cornelius Mærsk* afg. Los Angeles 2.10. til Yokohama. — *Oluf Mærsk* forv. afg. Naradhivas 13.10. — *Leise Mærsk* ank. Manila 10.10. — *Sally Mærsk* ank. Colombo 10.10. — *Gertrude Mærsk* afg. Newport News 10.10. til New York. — *Leza Mærsk* afg. Bangkok 12.10. til Naradhivas. — *Hulda Mærsk* forv. afg. Portland 11.10. — *Laura Mærsk* afg. Nagoya 10.10. til Hirohata. — *Grete Mærsk* afg. San Francisco 5.10. til Manila. — *Trein Mærsk* forv. afg. Panama 11.10. til New York. — *Anna Mærsk* afg. Sagay 10.10. til Manila. — *Peter Mærsk* forv. afg. Los Angeles 11.10. til Panama. — *Olga Mærsk* forv. afg. New York 15.10. til Newport News. — *Nicoline Mærsk* afg. Yokohama 11.10. til Nagoya. — *Jeppensen Mærsk* pass. Panama 7.10. til San Francisco. — *Kate Mærsk* afg. Cardon 6.10. til Buenos Aires. — *Bente Mærsk* afg. Palermo 3.10. til Houston. — *Aase Mærsk* afg. Stanlow 8.10. til Curacao. — *Rosa Mærsk* afg. Liverpool 28.9. til Mena al Ahmadi. — *Nelly Mærsk* forv. ank. Thameshaven 11.10. — *Emma Mærsk* afg. Fao 7.10. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Thameshaven 16.10. — *Brigit Mærsk* forv. ank. Heysham 17.10. — *Inge Mærsk* forv. afg. Hamburg 14.10. — *Caroline Mærsk* afg. Boston 11.10. — *Katrine Mærsk* afg. Trinidad

6.10. — *Henning Mærsk* ank. Finnart 7.10. — *Marie Mærsk* forv. ank. Sydney 13.10. — *Eleonora Mærsk* afg. Port de Bouc 6.10. — *Valkyrien Mærsk* afg. Dunkerque 27.9. — *Jane Mærsk* afg. Sidon 9.10. — *Mette Mærsk* forv. ank. Shellhaven 23.10. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 12.10. — *Ebba Mærsk* forv. ank. Dunkerque 19.10. — *Anglo Mærsk* forv. afg. Gibraltar 14.10. — *Gerd Mærsk* afg. Etang de Berre 4.10.

Basse & Co.

London afg. Rio Grande do Sul 29.9. til Hamburg. — *Krusaa* afg. Genoa 7.10. til Gdansk. — *Oslo* ank. London 10.10. — *Paris* ank. Izmir 29.9. — *Egaa* pass. Dakar 12.10. p.v.t. Beira. — *Else Basse* ank. Livorno 13.10. — *Susaa* forv. ank. Rotterdam 14.10.

Dania

Cyril afg. Svalbard 11.10. til Stora Vika. — *Danfjord* ank. Hamburg 8.10. — *Danholm* afg. Dakar 11.10. til Antwerpen. — *Tovelil* ank. Archangelsk 6.10.

Dannebrog

Aggersborg afg. New York 12.10. til Barranquilla. — *Brattingsborg* afg. Puerto Cabeza 12.10. til Manofwarcays. — *Christiansborg* afg. Mena al Ahmadi 4.10. til Donges. — *Ellensborg* ank. Casablanca 12.10. — *Flynderborg* afg. New Orleans 11.10. til Houston. — *Frederiksborg* ank. Leixoes 2.10., derfra til Cardiff eller Port Talbot. — *Lilleborg* ank. Port Talbot 6.10., derfra til Wales. — *Nordborg* afg. Dordrecht 10.10. til Rotterdam. — *Skodsborg* forv. afg. Leixoes 20.10. til Port Talbot. — *Spigerborg* afg. Sheelharbour 10.10. til Philadelphia. — *Taarborg* afg. Bremen 13.10. til Rotterdam. — *Uranienborg* afg. Abidjan 13.10. til Cape Palmas. — *Ørneborg* afg. Leixoes 13.10. til Port Talbot.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Sidon 16.10., derfra Bari, Sidon. — *Esso København* forv. ank. Kbhvn. 16.10., derfra Nyborg. — *Esso Nyborg* forv. afg. Nyborg 15.10. til Kbhvn.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Bordeaux 12.10. til Antwerpen. — *Bornholm* ank. Rotterdam 14.10., afg. 15.10. til Hamburg. — *Bretagne* ank. Boma 9.10. — *Grønland* pass. Suez 13.10. p.v.t. Kuwait. — *Halland* afg. Flensborg 15.10. til Antwerpen. — *Irland* afg. Purfleet 13.10. til Hamburg. — *Normandiet* forv. afg. Boma 16.10. — *Shetland* ank. Piræus 14.10. — *Skotland* ank. La Mede 10.10. — *Slesvig* ank. Karachi 9.10.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 23.10. — *Concordia* forv. ank. Aalborg 19.10. — *Dania* forv. ank. Kbhvn. 18.10. — *Hafnia* forv. ank. Kbhvn. 18.10. — *Scandia* forv. ank. Aalborg 18.10.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak ank. Holsteinsborg 13.10. — *Disko* ank. Upernavik 13.10. — *Kasketot* i Julianehåb distrikt. — *Sværdfjisen* afg. Kbhvn. 14.10. til Julianehåb. — *Tikerak* afg. Frederikshåb 13.10. nordover. — *Julius Thomsen* i kystfart. — *Bjørn Clausen* pos. 13.10. 59.05 n. 43.05 v. p.v.t. Italien. — *Annette S.* pass. Kap Farvel 12.10. p.v.t. Kbhvn. — *Hanne S.* pos. 13.10. 58.56 n. 09.42 v. p.v.t. Kbhvn. — *Mogens S.* pos. 13.10. 59.20 n. 00.30 ø. p.v.t. B.W.I. og Julianehåb. — *Sigrid S.* forv. klar KGH 15.10. til Frederikshåb og Egedesminde.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Aarhus 15.10. — *Th. Adler Swanholm* ank. Hamina 12.10. — *Wm. Th. Malling* ank. Gdynia 14.10.

D.F.D.S.

Argentina afg. New York ca. 17.10. til Kbhvn./Aarhus. — *Arkansas* ank. Alexandria 12.10., derfra til Port Said, Beirut, Cypern. — *Bastholm* ank. Izmir 10.10., derfra ca. 18.10. til Iraklion. — *Birkholm* afg. Antwerpen 14.10. til Kbhvn., Odense, Kbhvn., Aalborg. — *Bolivia* ank. New York 14.10., derefter Galveston/Houston. — *Bygholm* ank. Antwerpen 10.10., derfra ca. 14.10. til Dunkirk, Lissabon, Middelhavet. — *California* afg. Las Palmas 12.10. til Bahia/Buenos Aires. — *Colombia* afg. Bahia 7.10. via Las Palmas til Madeira/Bordeaux/Kbhvn. — *Diana* afg. London 13.10. til Hull, Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* forv. ank. Kbhvn. 16.10. — *Egholm* afg. Algier 13.10. til Malta, Istanbul, Izmir o. v. — *Hebe* ank. Leith 14.10., derfra 15.10. — til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindholm* afg. Kbhvn. 13.10. til Manchester, Kbhvn., Aarhus, Aalborg. — *Hjortholm* afg. Tekirdag 8.10. til Algier, Nemours, Danmark. — *Katholm* afg. Kbhvn. ca. 14.10. til Odense, Kbhvn., Newport, Swansea, Liverpool. — *Klintholm* ank. Horsens 14.10., afg. ca. 14.10. til Kbhvn., Antwerpen, Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Bordeaux 13.10. til Pallice, Havre, Dunkirk, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Kbhvn. 11.10. til Rotterdam, Antwerpen, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Valencia 14.10., derfra 14.10. til Cartagena, Almeria, Malaga o. v. — *Maine* afg. Malta 14.10. til Piræus, Istanbul, Izmir o. v. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 13.10., herfra 16.10.

til Odense, Aalborg, London. — *Marocco* ank. Antwerpen 12.10., derfra 14.10. til Casablanca, Middelhavet. — *Melos* ank. Casablanca 13.10., derfra 14.10. til Tanger, Oran, Algier o. v. — *Nevada* afg Newport News 6.10. til Rotterdam. — *Paraguay* ank. Galveston 14.10., derefter Houston/New Orleans/ New York. — *Rhodos* ank. Kbhvn. 10.10., herfra 15.10. til Herrenwyk, Antwerpen, Middelhavet. — *Rota* ank. Kbhvn. 12.10., derfra 16.10. til Odense, Aarhus, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Samos* ank. Genoa 12.10., derfra forv. 15.10. til Marseille. — *Svanholm* ank. Aalborg 14.10., afg. ca. 18.10. til Kbhvn. — *Texas* ank. Istanbul 9.10., derfra til Tekirdag, Izmir. — *Thyra* ank. London 14.10., derfra forv. 16.10. til Kbhvn. — *Tomsk* afg. Kbhvn. 13.10. til Antwerpen, Aalborg, Randers, Aarhus, Odense, Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Hull 13.10., derfra forv. 17.10. til Kbhvn. — *Tula* afg. Kbhvn. ca. 18.10. til Manchesterkanalen, Danmark. — *Uruguay* afg. Kbhvn. ca. 18.10. til U.S.A. — *Venezuela* afg. Rio de Janeiro 11.10. til Bahia, derfra via Las Palmas til Antwerpen. — *Virginia* afg. Las Palmas 6.10. til Rio de Janeiro/Santos.

Heimdal

Axel Carl afg. New Orleans 13.10. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 13.10. — *L. H. Carl* ank. New Orleans 11.10. — *Poul Carl* ank. Melbourne 13.10.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Amsterdam 15.10. til Stettin. — *Jens Toft* afg. Setubal 15.10. til Rotterdam. — *Karen Toft* afg. Hull 15.10. til Masnedund.

Kongssund

Kongshaavn forv. ank. Aden 17.10.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Genoa 12.10. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Rio de Janeiro 14.10. — *Bella Dan* ventes afg. San Antonio 15.10., nordg. — *Egyptian Reefer* afg. Panamakanalen 9.10. — *Gerda Dan* ventes til Callao 17.10., nordg. — *Greta Dan* ventes til Callao 16.10., sydg. — *Indian Reefer* ank. Rio de Janeiro 13.10. — *Jelva Dan* ventes afg. Næstved 15.10. til Kotka. — *Jutta Dan* pass. Kap Finisterre 13.10. p.v.t. Hull. — *Kamma Dan* ventes til New Orleans 18.10., nordg. — *Katja Dan* ventes afg. Bristol 15.10. til Cardiff. — *Kista Dan* pass. Kbhvn. 13.10. p.v.t. Akureyri. — *Laila Dan* pass. Kielerkanalen 11.10. p.v.t. Kemi. — *Laura Dan* forv. afg. Cardiff 14.10. til Stornoway. — *Leena Dan* ventes til Jacksonville 19.10., nordg. — *Lilian Dan* afg. Odense 13.10. til Kotka. — *Linda Dan* ventes til Abo 15.10., derefter Kotka. — *Lotta Dan* ventes til Bremen 16.10., derefter Kemi. — *Maria Dan* ventes afg. Oslo 15.10. til Kotka via Kbhvn. — *Marna Dan* ank. New York 8.10., derefter Baltimore. — *Nerma Dan* afg. Suezkanalen 12.10. til Bahrein. — *Ninna Dan* ventes afg. London 15.10. til Frederikssund. — *Paula Dan* ventes afg. New York 17.10. til Chile. — *Randa Dan* ventes afg. Fraserburgh 15.10. — *Selma Dan* afg. Helsingfors 13.10. til Kemi. — *Silja Dan* ventes afg. Toppila 15.10. til Kaskö. — *Stina Dan* pass. Pernambuco 13.10. p.v.t. Esbjerg. — *Tessa Dan* ventes afg. San Antonio 15.10., nordg. — *Ulla Dan* afg. Bremen 14.10. til Kotka. — *Vilma Dan* ventes til Callao 19.10., sydg.

Motortramp

Stensby forv. afg. Calcutta 26.10. til Cochín. — *Tureby* ank. Fremantle 4.10., derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. pass. Panamakanalen 16.10. p.v.t. Tacoma, Seattle, Vancouver.

Myren

Asbjørn forv. afg. Hull 21.10. til Nakskov. — *Astrid* Frederikshavn. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* afg. Rotterdam 15.10. til Alexandria. — *Clara* rep. Kbhvn.

Norden

Norden afg. Fremantle 11.10. til Djakarta. — *Nordfarer* ank. Chittagong 7.9. — *Nordhval* ank. Calcutta 2.10. — *Nordkap* ank. Bordeaux 14.10. — *Nordkyn* ank. London 5.10. — *Nordpol* afg. Djibouti 25.9. til Singapore. — *Nordvest* ank. Kbhvn. 14.10.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* pass. Suez 15.10. p.v.t. Bombay.

Progress

Valborg Nielsen afg. Rotterdam 30.9. — *Elisabeth Nielsen* ank. Boston 5.10. — *Else Nielsen* pass. Gibraltar 13.10. — *Lily Nielsen* afg. New Orleans 9.10. — *Henry Tegner* ant. ank. Antwerpen 14.10. — *Ellen Nielsen* pass. Istanbul 12.10. — *Hugo Nielsen* ank. Philadelphia 12.10. — *Margrete* afg. Wismar 13.10. — *Karen* ank. London 11.10. —



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige

Forsikringsarter

FORSIKRINGS AKTIESELSKABET
N O R D L Y S E T

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.

TELF. •BYEN 2680

Marx ank. Hudiksvall 10.10. — *Sophie* ant. afg. Drammen 14.10. — *Thyra* afg. Ghent 13.10. — *Fylla* ank. Tyne 11.10.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lunnng ank. Antwerpen 12.10.

Torm

Birgitte Torm afg. New York 10.10. — *Estrid Torm* afg. Montevideo 10.10. — *Herdis Torm* afg. Iquique 5.10. — *Olga Torm* afg. Port Louis 6.9. — *Gerd Torm* ank. St. John N.B. 13.10. — *Tekla Torm* afg. Fortaleza 3.10. — *Agnete Torm* ank. Buenos Aires 7.10. — *Kirsten Torm* afg. Rio de Janeiro 10.10. — *Gertrud Torm* ank. Casablanca 13.10. — *Ragnhild Torm* afg. New York 10.10. — *Helvig Torm* afg. Beyrouth 11.10. — *Thyra Torm* afg. Rio Grande 26.9. — *Gyda Torm* afg. Las Palmas 27.9. — *Anne Torm* ank. Lorient 13.10. — *Hilde Torm* afg. Liibeck 13.10. — *Gudrun Torm* ank. Göteborg 10.10. — *Alice Torm* ank. Stettin 12.10. — *Gunhild Torm* ank. Aalborg 13.10.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Bordeaux 14.10. til Dakar. — *Otto Petersen* afg. Dunkerque 11.10. til Alexandria. — *P. N. Damm* ank. Rio de Janeiro 13.10.

Ø.K.

Annam ank. Sydney 12.10., derefter Brisbane, Port Pirie. — *Asia* pass. Messina 10.10. til Port Said, Aden. — *Bintang* afg. Kobe 14.10. til Moji, Hongkong. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 9.10. til New York. — *Fernplant* afg. Haifa 12.10. til Hamburg, Aarhus. — *Fionia* ank. Genoa 13.10., derefter London, Rotterdam. — *India* ank. Hongkong 8.10., derefter Manila og sidste philippinske havne. — *Java* afg. Raumo 14.10. til Kotka, Ilangö. — *Jutlandia* afg. Aden 9.10. — *Kambodia* ank. Beyrouth 12.10., derefter Genoa, Antwerpen. — *Kina* ank. Genoa 12.10., derefter Antwerpen, Rotterdam. — *Korea* afg. Kbhvn. 13.10. til Aalborg, Göteborg. — *Lalandia* pass. Minikoi 9.10. til Singapore, Bangkok. — *Magdala* pass. Gibraltar 12.10. til Genoa, Port Said. — *Malacca* afg. Perth 13.10. til Fremantle, Carnarvon. — *Malaya* ank. Cochín 10.10., derefter Colombo, Madras. — *Mancharia* afg. Seattle 12.10. til Coos Bay, San Francisco. — *Meonia* ank. Singapore 12.10., derefter Port Swettenham, Penang. — *Mombasa* pass. Cape de Sata 14.10. til Marseille, Genoa. — *Mongolia* pass. Brunsbüttelkoog 14.10. til Kbhvn. — *Morelia* ank. Colombo 13.10., derefter Bombay, Karachi. — *Nikobar* ank. Kobe 12.10., derefter Hongkong, Manila. — *Panama* afg. Bangkok 12.10. til Saigon, Hongkong. — *Putagonia* ank. Manila 13.10., derefter Cebu, Davao. — *Pretoria* ank. Kbhvn. 10.10., derefter Antwerpen, Hamburg. — *Selandia* ank. Frederiksstad 11.10., derefter Kbhvn., Karlshamn. — *Serampore* ank. Guaymas 13.10., derefter Los Angeles, Astoria(?). — *Siam* ank. Antwerpen 9.10. — *Tranquebar* afg. Isabela 10.10. til San Francisco, Los Angeles.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco

Telephone:
ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adn. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Nordøen«. |
| Danish American Gulf Oil Transport | D/S »Orient«. |
| Co. A/S. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafsekskab. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers | A. E. Sorensen, Svendborg. |
| Bjergnings-Entreprise. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Jens Toft. |
| Det Forenede Buggerselskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hafnia«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Viking«. |
| D/S »Helland«. | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | |

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

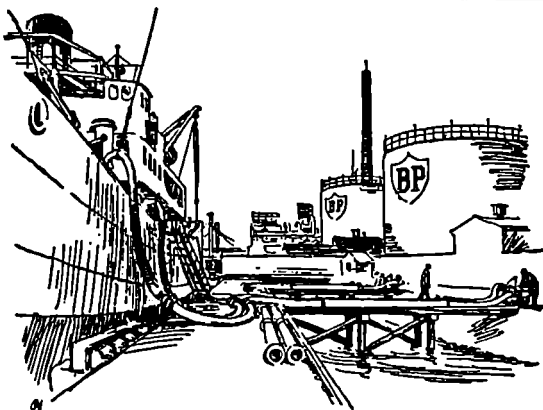
DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

Se kan få dem overalt



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 770-15 770
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bolhnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Nord«. |
| Danish American Gulf Oil Transport | D/S »Orient«. |
| Co. A/S. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Bjergnings-Entreprise. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Jens Toft. |
| Det Forenede Buggerselskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hafnia«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Heimdalen«. | D/S »Viking«. |
| D/S »Holland«. | A/S Det Østasintiske Kompagni. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 42

FREDAG DEN 24. OKTOBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

70 ÅR

Den 27. oktober fylder fyrdirektør, kommandør *Paul E. B. Sinding* 70 år og forlader med opnået aldersgrænse få dage senere, d. 1. november, den post, som han med så stor dygtighed har bestridt siden 1928.

Kommandør Sinding blev født d. 27. oktober 1882 i København som søn af kunstmaler N. E. Sinding og blev i 1904 udnævnt til sekondløjtnant i flåden. Efter en alsidig uddannelse her blev han vagerspektør og fører af inspektionsskibet *Løvenørn* i 1920, og i de kommende 8 år virkede han i fyrvæsenet, indtil han som nævnt i 1928 fik overdraget posten som direktør for den store institution. De 24 år, der er svundet siden da, har været udviklingsrige år for det danske fyrvæsen, og når det trods store vanskeligheder har været muligt for denne institution at leve op til de krav, der i dag stilles til et velfunktionerende fyrvæsen, skyldes det vel først og fremmest kommandør Sindings indsats, og han kan med rolig samvittighed i bevidstheden om veludført arbejde gå fra borde d. 1. november og overlade roret i sin efterfølger kommandørkaptajn *Leginds* hænder.

70 ÅR

I dag, fredag d. 24. oktober fylder inspektionsmaskinmester *Henrik Wolff*, København, 70 år. Inspektionsmaskinmester Wolff fik sin uddannelse i flåden men gik allerede i 1907 over til D.S.B., hvor han gjorde tjeneste i søfartsvæsenet, indtil han i 1926 blev forsat til tjeneste i generaldirektoratet, hvor hans hovedvirke i etaten kom til at ligge. Mange andre strenge har han imidlertid haft at spille på i sit lange arbejdsfyldte liv. Kendtest er vel nok hans indsats som redaktør af *Haandbog for Maskinmestre* og af *Tidsskrift for Maskinvæsen*.

60 ÅR

Lørdag d. 25. oktober fylder grosserer, skibsreder *Knud Hansen*, A/S Københavns Bunkerkul Depot, 60 år.

Skibsreder Knud Hansen blev født i København d. 25. oktober 1892 som søn af skibsreder Robert Hansen, og indtrådte efter en grundig uddannelse både herhjemme og i udlandet i Firmaet C. K. Hansen. I 1922 blev han medindehaver af firmaet og direktør for Københavns Bunkerkul Depot. Mange tillidshverv er selvsagt i tidens løb blevet lagt på skibsreder Knud Hansens skuldre. Her skal kun nævnes, at han siden 1940 har været medlem af Sø- og Handelsretten i København.

50 ÅR

Den 27. oktober fylder direktør *Bent Suenson*, Det Store Nordiske Telegraf-Selskab, 50 år. Direktør Suenson, der er søn af professor Eduard Suenson, blev som ung cand. polyt. ansat i Store Nordiske i 1925 for efter længere tjeneste i udlandet at blive underdirektør i selskabet i 1932. I 1938 efterfulgte derpå udnævnelsen til direktør. I 1947 blev han valgt til næstformand i selskabets bestyrelse. Direktør Bent Suenson, der nu er direktør for Det Store Nordiske Telegraf-Selskabs Holding Company, er bl. a. medlem af bestyrelsen for A/S Burmeister & Wain.

25 ÅRS JUBILÆUM

Underdirektør *Einar Knudsen*, A/S Burmeister & Wain, kunne d. 21. oktober fejre 25. års jubilæum. Han er født den 23. juli 1897 som søn af direktør Ivar Knudsen, A/S Burmeister & Wain. Efter endt Studicophold i Amerika blev han ansat på B. & W.'s tegnestue og i 1938 i salgsafdelingen for dieselmotorer. I 1941 blev han udnævnt til teknisk sekretær for den daværende administrerende direktør C. A. Møller, i 1943 til prokurist og i 1944 til underdirektør.

OMKRING DEN NYE FORFATNING

En række danske erhvervsorganisationer, deriblandt også Dansk Dampskibsrederiforening, har i anledning af, at forfatningskommissionen snart agter at afslutte sit arbejde, tilsendt kommissionen en henvendelse, hvori der gøres rede for organisationernes syn på visse væsentlige punkter i et kommende grundlovsforslag. Det hedder bl. a. i henvendelsen, at man må betragte det som bydende nødvendigt, at der gennemføres foranstaltninger, der byder borgerne garantier mod en ensidig lovgivning, såfremt den nuværende tokammerforfatning afløses af en eetkammerforfatning. Man udtrykker tilfredshed med, at der i kommissionen er stemning for en videregående adgang til folkeafstemning om lovgivningsspørgsmål, men henviser til, at denne bestemmelse kan blive illusorisk, hvis der indføres bestemmelser om, at en meget betydelig del af de stemmeberettigede vælgere skal stemme imod et af rigsdagen vedtaget forslag, for at dette kan forkastes. Henvendelsen peger endvidere på det uheldige i den nuværende praksis, hvor rigsdagen gennemfører betydelige ikke-lovhjemlede bevillinger som tekst-anmærkninger på finansloven og henstiller, at man ved forfatningsrevisionen drager omsorg for, at alle bevillinger af større omfang hjemles ved særlige love.

Det understreges endvidere, at adgang til folkeafstemning ikke vil yde borgerne beskyttelse mod de farer, der kan fremkomme under pludseligt opståede stærke folkestemninger og henstiller derfor, at man udvider de nuværende bestemmelser, hvor efter $\frac{1}{3}$ af folketingets medlemmer kan fordre en lovs stadfæstelse udsat, indtil nyvalg har fundet sted, således at bestemmelserne også omfatter lovforslag, der medfører væsentlige indskrænkninger i ejendomsretten og i erhvervsfriheden.

Det hedder senere i henvendelsen, at da lovgivningsmagten siden 1915 i stigende grad har vist tendens til at udelukke domstolene fra at øve kontrol med administrative afgørelser særlig ved anvendelsen af den lovgivning, der pålægger erhvervslivet betydelige indskrænkninger, må det alvorligt henstilles, at der i en eventuel ny grundlov indføres en regel om, at det ikke ved lov kan fastsættes, at administrationens afgørelser skal være endelige i forhold til domstolene. Man understreger endvidere det nødvendige i, at domstolenes ret til at påkende spørgsmål om en lovs overensstemmelse med grundloven — bl. a. om borgernes rettigheder — utvetydigt fastslås i en kommende grundlov.

Man advarer tilsidst i henvendelsen mod, at man ved en revision af grundlovens bestemmelser om

ejendomsret og næringsfrihed svækker erhvervslivets fundament, og henstiller, at rettighederne bliver således formulerede, at erhvervsfriheden og ejendomsretten derved styrkes og ikke som sket i den sidste menneskealder udhules ved gennemførelse af almindelige indskrænkninger i ejendomsretten, hvorfor der ikke ydes erstatninger, og det udtales endelig, at det ville være særdeles uheldigt, hvis grundloven, der burde sikre alle borgere og dermed også mindretal af økonomisk art m. m. visse rettigheder, i fremtiden kan ændres uden almindelig tilslutning fra befolkningen, hvorfor der advares mod en ændring af lovens prgf. 94

FRAGTRATETALLET

Fragtratetallet er beregnet til 127 for september 1952. I august måned var tallet 129. Siden årets begyndelse er fragtratetallet faldet i alt godt 45 pct., og fragtraterne ligger herefter i gennemsnit ca. 35 pct. lavere end på samme tid sidste år, men dog godt 30 pct. højere end ved Koreakrigens udbrud for 2 år siden.

Bevægelserne i fragtraterne har i den forløbne måned været meget uensartede. Gennemsnitligt har kul-, trælast-, korn- og frugtraterne været uforandret eller svagt stigende, hvorimod olie- og malmraterne har været faldende.

M.T. »HELENE MÆRSK«

A. P. Møllers Rederier, A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912's tankskibsbygning ved Mitsui Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Tamano i Japan, blev den 21. oktober søsat i Tamano.

Skibet, der fik navnet *Helene Mærsk*, kommer til at laste ca. 19.225 tons d.w. på ca. 31' 8⁵/₈" dybgang. Det får ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2 × 8 sidetanke, samt et pumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det udstyres med rigelige og kraftige pumper i stand til at losse ca. 1500 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Skibet vil få smuk og rummelig aptering for kaptajn, officerer og mandskab med cetmandskamre for alle voksne og bliver forsynet med de bedste og nyeste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, gyro compass, ekkolod, selvstyrer etc.

Hovedmaskineriet bliver Mitsui/B&W type, 9 cylindre, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, normal ydeevne 10.300 IHK ved 115 omdrejninger pr. minut, der giver skibet en fart af 15¹/₄ knob lastet. Skibet får damphjælpe-maskineri.

Den japanske prinsesse Yori, kejser Hirohitos tredieældste datter, gav skibet navn. Rederiet var repræsenteret af prokurist Georg Andersen og flere af Japankontorets ledende herrer og tilsynsførende.

M.s. »KUNGS HOLM«

Den 18. oktober søsattes Svenska Amerika Liniens nye ca. 22.000 br.t. Atlantliner m.s. *Kungsholm* ved De Schelde Værftet i Vliessingen i overværelse af en stor og repræsentativ skare med skibets gudmoder, prinsesse Sibylla af Sverige i spidsen. Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde 600' og bredde 77'. Det skal kunne medføre 800 passagerer, hvoraf 200 på I. klasse og 600 på turistklassen, og det indrettes således, at det også vil kunne anvendes til turistikrydstogter.

Hovedmaskineriet skal bestå af to enkeltvirkende B. & W. krydshoveddieselmotorer, der tilsammen skal udvikle normalt 17.500 i.h.k. Hjælpe-maskineriet, der skal bestå af 4 større og to mindre dieselmotorer, der skal drive 6 generatorer på tilsammen 3300 kw., bygges af det svenske firma Nyqvist & Holm, Trollhättan.

SUKKERROETRANSPORTERNE

Transporten af jydsk sukkerroer til den svenske sukkerfabrik i Arlöf er nu i fuld gang, og efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd erfarer, vil der i år blive eksporteret 50—60.000 tons sukkerroer fra Jylland mod ca. 45.000 tons ifjor. Det bliver omkring halvandet hundrede skibsladninger, og i år er der kommet fem nye udskibningshavne til, så sukkerroeskibene nu sejler fra 12 jydsk havne, nemlig Struer, Skive, Nykøbing Mors, Aalborg, Hobro, Hadsund, Randers, Grenaa, Ebeltoft, Århus, Horsens og Vejle.

Også i Nord- og Nordvestsjælland dyrkes der roer til Sverige, og alt i alt kan det anslås, at der bliver eksporteret 75—80.000 tons danske roer.

Afskibningerne af roer vedvarer til ca. 20. november — men også efter den tid bliver der noget at sejle med for de mange småskibe, der forøvrigt alle er danske. Roedyrkerne får nemlig det tørrede affald tilbage i form af det såkaldte bet-foder. Et kraftfoderlignende tørt produkt, der har samme foder-værdi som havre og kan opbevares i en meget lang periode.

AMERIKANSK DISKRIMINERING

Præsidenten for the Chamber of Shipping of the United Kingdom, Viscount *Runciman* fremhævede forleden dag overfor en repræsentant for Lloyd's List, at fragtafslutningerne i sulphur- og kornfarten fra U.S.A. til Storbritannien tydeligt viste, at de fragter, de amerikanske skibe opnåede, var betydeligt højere end de rater i det frie marked, som britiske og andre ikke-amerikanske skibe måtte nøjes med. Disse varer blev betalt med dollars, der var stillet til rådighed i henhold til United States Mutual Security Act, hvorfor 50 pct. deraf skulle transporteres på amerikansk køl. Alvorligere end denne bestemmelse er det imidlertid, understregede Viscount *Runciman*, at fragtraterne for disse 50 pct. i henhold til amerikanske bestemmelser ikke skal fastsættes i overensstemmelse med det frie markeds priser, men til noget, der kaldes fragtraten for amerikanske skibe. Resultatet af disse to betingelser er, at amerikanske redere, der får sikret 50 pct. af lasterne, er i stand til at skabe en såkaldt amerikansk fragtrate, der i øjeblikket, hvor det frie marked er så udpræget svagt, sætter dem i stand til at erholde betydeligt højere fragter end skibe under andre flag.

50 pct.-bestemmelsen blev oprindeligt indført for afskibningerne under Marshall-hjælpen, fortsatte Viscount *Runciman*, og de britiske redere protesterede ikke, fordi man måtte anse leverancerne i henhold til Marshall-hjælpen og til Mutual Security Act som værende gaver. Under de nuværende forhold måtte der imidlertid være tale om en diskriminering ikke alene ved fordelingen af transporterne, men også ved fastsættelsen af fragtraterne.

DØDSFALD

Den 20. oktober afgik føreren af Ø.K.s motorskib *Falstria*, kaptajn *Ejnar J. M. Mouritzen*, pludseligt ved døden ramt af en hjertelammelse, mens skibet lå i Baltimore, Maryland. Kaptajn Mouritzen, der var en af kompagniets kendteste førere, afholdt og respekteret af alle, han kom i forbindelse med, besætningsmedlemmer, passagerer og foresatte, var født i 1891 og kom som ung styrmand ind i Ø.K. i 1913, hvor han afbrød af tjeneste som reserveofficer i marinen under første verdenskrig, støt avancerede op gennem graderne for at blive fører af s.s. *Annam* i 1925. Under anden verdenskrig førte han m.s. *Erria* i allieret tjeneste og sejlede derefter næsten udelukkende i kompagniets Atlantfart, indtil han så pludseligt og uventet gik bort.

UGENS FRAGTBERETNING

Yderligere fragtstigninger har fundet sted i kul-farten fra Hampton Roads til Europa, idet adskillige både er sluttede til rater op til 37/- basis losning Antwerpen eller Rotterdam med option af tyske nordøsthavne til 1/6d. extra. Hvorledes dette marked vil udvikle sig i den kommende tid afhænger af, om den uofficielle minearbejderstrejke griber om sig i større omfang, således at der eventuelt kan blive stoppet helt for kulexporten. Af anden kulforretning fra Northern Range kan nævnes Cork eller Dublin til \$5.25, flere både til Japan til \$8.10 og på sterlingbasis til rater omkring 58/- à 59/-. Props fra Canada til UK. sluttedes til 200/- pr. favn for 1000 favne båd. Mange både sluttedes for korn fra St. Lawrence og også i denne trade måtte der betales højere rater. For britisk regning betales 11/6d. pr. qr. til UK. med den sædvanlige option af losning Antwerpen eller Rotterdam til 7½d. reduktion, tyske befragtere tog ligeledes adskillige både til den højere rate af 50/- til Antwerpen/Hamburg Range, byg fra St. Lawrence til Danmark sluttedes til 55/-, hvede St. Lawrence/Beirut sluttedes til 60/- med option af mel i sække til 75/- og endelig kan nævnes 8500 tonner sluttet for hvede fra St. Lawrence til Callao til \$7.50. For 9500 tons scrapjern fra Montreal til UK. betales \$7. fio.

Efterspørgselen fra Vestindien er stadig minimal. Cuba/Holland sluttedes til 60/- med *Cuban taxes* for befragternes regning, 7000 tonner sluttedes Cuba/Casablanca til \$8 og for 8000 ts. sukker Cuba/Japan betales 90/-.

Hvede fra Golfen til Danmark sluttedes til 65/-, hvede Golfen/UK./Cont. A/H. Range sluttedes til 12/6d. pr. qr. med 7½d. mindre, hvis losning Antwerpen eller Rotterdam og tyske befragtere betalte 50/- for hvede fra Golfen til Hamburg eller Bremen. Hvede Golfen/Brasilien sluttedes til \$8 og sulphur Galveston/UK. betales med \$9.45 for amerikansk tonnage.

River Plate markedet er stadig stille. Liner space sluttedes fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range til 45/- på berth terms og en parcel på 6000 ts. sluttedes n.a. San Lorenzo til Marseille til 42/6d. berth terms.

Fra vestkysten af Sydamerika er efterspørgselen også minimal. En enkelt båd meldes sluttet for ris fra Peru til Indonesien til \$11 fio. Nordpacific markedet var meget aktivt. Mange både sluttedes for korn fra British Columbia/Columbia River Range til Indien for lastning december/januar til 90/- til

østkysten og 97/6d. til vestkysten. Korn fra British Columbia til UK. sluttedes til den uændrede rate af 85/- med option losning Antwerpen/Hamburg Range til 3/- mindre. Hvede fra British Columbia til Sydafrika betales med 97/6d. basis 1 lossehavn, 100/- hvis 2 lossehavne, hvede fra Nordpacific til Israel sluttedes til \$12.75 med fri losning og for lumber og stykgods fra Nordpacific til UK. sluttedes til 90/- på sædvanlig fio. basis.

Fra Sydkina sluttedes ris til Indien til 65/- med fri lastning. Scrapjern fra Calcutta til UK. sluttedes til 90/- fio. og malm fra Vizagapatam til Northern Range eller Golfen sluttedes til \$10.50.

Fra Australien meldes kun om en enkelt afslutning, nemlig 9000 ts. havre fra West Australien til UK. til 107/6d. med option af Antwerpen/Hamburg Range til 105/- for løs last ex-silo.

Det sydafrikanske marked var også meget roligt. En enkelt båd sluttedes for kul Durban/Vestitalien til 60/-. Salt fra Aden til Japan betales med 45/-.

Sortehavs- og Middelhavsmarkedet var uden større ændringer. Korn sluttedes fra Sortehavet til 45/- basis UK. med option Antwerpen/Hamburg Range til 42/6d. Fra Middelhavet sluttedes bl. a.: pyrites Morphou Bay til Hamburg eller Harburg til 37/6d., fosfat fra Sfax til London River betales med 34/-, stor båd sluttedes for malm fra Casablanca til UK. til 24/- og pyrites Huelva/Danmark betales med 31/-.

På vore hjemlige markeder er forholdene uden større ændringer. Det har været lidt vanskeligere at skaffe stem for kul fra UK., hvorimod der er sluttet en del koksaster. Rateniveauet er stadig omkring 14/- for 3000 tons kulbåde og 21/6d. for 1000 tons koksbåde. Kulraterne fra Polen er stadig omkring kr. 16.50 for mindre skibe. Fra Østersøen betales der lidt højere rate for trælast. Fra Sydsverige til ECUK. sluttedes props til 125/- og for 800 stds. DBB. Sydfinland/Hull betales 185/- pr. std. 8000 ts. havre fra Leningrad til UK. sluttedes til 39/- med fri lastning.

De store engelske olieselskaber er stadig tilbageholdende men enkelte re-let forretninger er gjort på London markedet for dirty tonnage til MOT. plus 45 pct. I amerikansk kystfart er der derimod stadig betydelig aktivitet. Rateniveauet er omkring USMC. minus 5 pct. for dirty tonnage og USMC. plus mellem 30 og 45 pct. for clean. For svensk regning sluttedes 18.000 tonner Bahrein til Sverige til MOT. plus 90 pct. for clean.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

D.F.D.S.' ruter

Som bekendt medtager D.F.D.S.'s Middelhavsbåde op til 12 rundrejsepassagerer, og disse rundrejser har siden krigen været så populære, at der hidtil som regel har været en ventetid på flere måneder. Der har normalt været afsejling fra København ca. hver 14. dag, men i den nærmeste fremtid har selskabet anlagt en del ekstra både til Middelhavet og afsejlingerne bliver som følger: *Vestlige Middelhav*: m.s. *Birkholm*: omkring den 22. oktober, m.s. *Lemnos*: ca. 3. november, m.s. *Samos*: ca. 10. november, m.s. *Melos*: ca. 21 november.

Levanten: m.s. *Florida*: ca. 23. oktober, m.s. *Hjortholm*: ca. 31. oktober, m.s. *Texas*: ca. 19. november. Det er her ved blevet muligt at medtage endnu et begrænset antal passagerer til rundrejserne med enkelte af ovenfor anførte skibe.

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til de i september/oktober i Aalborg og Esbjerg afholdte eksaminer for skibsmaskinister er opnået følgende eksamensresultater:

I Aalborg:

Til den almindelige maskinisteksamen mødte 41 eksami-

nander, hvoraf 39 bestod. En elev, Bent Hansen, Aalborg maskinistekole, blev tildelt en bogpræmie fra maskinmestrenes forening.

I Esbjerg:

Til den almindelige maskinisteksamen mødte 37 eksaminander, hvoraf 31 bestod. En elev, Holger Jensen, Esbjerg maskinistekole, blev tildelt en bogpræmie fra maskinmestrenes forening.

Fra svenske værfter

Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö, har begyndt opførelsen af en ny bedding til skibe op til 45.000 t.d.w. Værftet har i øjeblikket to skibe i ordre, der er for store til de nu til rådighed stående beddinge.

Portugals handelsflåde

Den portugisiske handelsflåde er fornylig blevet forøget med et belgiskbygget 16.800 t.d.w. tankmotorskip. Et søsterskib vil blive afleveret om et år.

Dania

Dampskibsselskabet Dania afholdt ekstraordinær generalforsamling forleden dag med forslag om udvidelse af bestyrelsens medlemstal på dagsordenen. Forslaget blev enstemmigt vedtaget, og bestyrelsen supplerede sig derefter med læge Finn Heyn Christiansen.

PERSONALIA

75 år

Tidligere lodsformand ved Ålborg lodseri, kaptajn G. G. Thostrup, kan den 30. oktober fejre 75 års fødselsdag i hjemmet i Nørresundby.

Den kgl. grønlandske Handel

Statsministeriet har under den 10. oktober 1952 ansat Niels Larsen Underbjerg som skonnerfører under Den kgl. grønlandske Handel fra 1. juni 1952 at regne.

Ordensdekorationer

Under 8. oktober er underdirektør ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S Thorkild Kongsted udnævnt til ridder af Dannebrogordenen.

Under 17. oktober er det allernådigst tilladt efternævnte at anlægge og bære udenlandske dekorationer som følger:

De britiske dekorationer »1939—45 Star«, »Atlantic Star«, »Italy Star«, »Pacific Star« og »Den britiske krigsmedaille«: Kaptajn E. H. Christensen, Charlottenlund, og skibsfører B. Ørberg, Esbjerg. Den britiske dekoration »Africa Star«: Kaptajn E. H. Christensen, Charlottenlund.

VALUTAKURSER pr. 21. oktober 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.19¼.

Positionsliste pr. 21. oktober 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. London 31.10. — Gunvor Mærsk forv. ank. St. Johns, Nfld. 1.11. — Betty Mærsk forv. afg. Ridham 26.10. — Lica Mærsk forv. ank. Newfoundland 29.10. — Marit Mærsk forv. afg. Duala 30.10. — Robert Mærsk forv. ank. New York 30.10. — Gudrun Mærsk forv. ank. Le Havre 21.10. — Ellen Mærsk ank. Tamano 13.10. — Else Mærsk afg. Yokohama 6.10. til Vancouver. — Kirsten Mærsk forv. ank. Medan 20.10. — Agnete Mærsk afg. Basrah 18.10. til Khorramshahr. — Mathilde Mærsk afg. Bangkok 15.10. til Colombo. — Emilie Mærsk afg. Yokohama 18.10. til Hongkong. — Herta Mærsk afg. Manila 18.10. til Djakarta. — Jessie Mærsk forv. afg. New York 24.10. — Vibeke Mærsk ank. Semarang 17.10. — Arnold Mærsk ank. New York 15.10. — Cornelius Mærsk afg. Yokohama 20.10. til Kobe. — Oluf Mærsk forv. afg. Djakarta 21.10. til Singapore. — Leise Mærsk afg. Yokohama 19.10. til Hirohata. — Sally Mærsk forv. ank. Aden 22.10. — Gertrude Mærsk afg. New York 16.10. til Caibarien. — Lexa Mærsk ank. Singora 16.10. — Hulda Mærsk ank. Baltimore 16.10. — Laura Mærsk forv. afg. Keelung 20.10. til Hongkong. — Grete Mærsk afg. San Francisco 5.10. til Manila. — Trein Mærsk ank. New York 17.10. — Anna Mærsk afg. Keelung 19.10. til Kobe. — Peter Mærsk afg. Los Angeles 11.10. til Panama. — Olga Mærsk ank. Norfolk 17.10. — Noline Mærsk afg. Shimizu 16.10. til Vancouver. — Jeppesen Mærsk afg. San Francisco 15.10. til Manila. — Kate Mærsk afg. Cardon 6.10. forv. ank. Buenos Aires 29.10. — Bente Mærsk forv. ank. Houston 28.10. — Aase Mærsk forv. ank. Curacao 27.10. — Rosa Mærsk forv. afg. Mena al Ahmadi 21.10. til Livorno. — Nelly Mærsk forv. ank. Curacao 29.10. — Emma Mærsk afg. Mena al Ahmadi 7.10. til Gibraltar f. o. — Charlotte Mærsk forv. ank. Rotterdam 22.10. for dokning. — Brigit Mærsk afg. Heysham 19.10. for Persian Gulf. — Inge Mærsk forv. ank. Curacao 3.11. — Caroline Mærsk forv. afg. Curacao 21.10. til Singapore. — Katrine Mærsk afg. Dakar 19.10. til Curacao. — Henning Mærsk forv. ank. Tripoli 27.10. — Marie Mærsk forv. ank. Miri 31.10. — Eleonora Mærsk forv. ank. Mena al Ahmadi 23.10. — Valkyrien Mærsk afg. Mena al Ahmadi 18.10. — Mette Mærsk forv. ank. London 23.10. — Jane Mærsk forv. ank. Harburg 26.10. — Elisabeth Mærsk forv. ank. Antwerpen 4.11. — Ebba Mærsk forv. afg. Dunkirk 22.10. — Anglo Mærsk forv. ank. Singapore 8.11. — Gerd Mærsk afg. Mena al Ahmadi 20.10. til Etang de Berre. — Dorte Mærsk forv. ank. Sidon 22.10.

Basse & Co.

London pass. Canariske Øer 17.10. p. v. t. Hamburg. — Krusaa pass. Kieler Kanalen 19.10. p. v. t. Gdansk. — Oslo ank. Antwerpen 19.10. — Paris afg. Izmir 15.10. til Rotterdam. — Egaa pass. Dakar 12.10. p. v. t. Beira. — Else Basse ank. Savona 18.10. — Susaa pass. Finisterre 19.10. p. v. t. Livorno.

Danla

Cyril pass. Kbhvn. 21.10. p.v.t. Stora Vika. — Danfjord ank. Hamburg 8.10. — Danholm ank. Antwerpen 22.10. — Tovellil pass. Honningsvåg 22.10. p.v.t. Grangemouth.

C. K. Hansen

Aggersborg forv. ank. Barranquilla 19.10. — Brattingsborg afg. Tampa 18.10. til Rotterdam. — Christiansborg pass. Port Said 15.10. til Donges. — Ellensborg afg. Casablanca 14.10. til Glasgow. — Flynderborg afg. Houston 17.10. til Puerto La Cruz. — Frederiksborg ank. Leixoes 2.10., derfra til Port Talbot. — Lilleborg afg. Barry 16.10. til Huelva. — Nordborg ank. Rotterdam 10.10. for dok. — Skodsborg ank. Leixoes 16.9., derfra til Port Talbot. — Spigerborg afg. Philadelphia 18.10. til Hantsport. — Taarnborg afg. Antwerpen 18.10. til Piræus. — Uranienborg ank. Monrovia Red 20.10. — Ørneborg ank. Port Talbot 17.10., derfra til Barry.

Dansk Esso

Christian Holm ank. Bari 21.10., derfra Sidon og Bari. — Esso København forv. ank. Aruba 6.11., derfra Danmark. — Esso Nyborg forv. ank. Trinidad 3.11., derfra Curacao eller Aruba.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Antwerpen 20.10. til Flensborg. — Bornholm ank. Århus 19.10. — Bretagne afg. Pointe Noire 17.10. til Las Palmas, forv. ank. 29.10. — Grønland ank. Kuwait 22.10. — Halland ank. Antwerpen 17.10., forv. afg. 23.10. til Las Palmas. Irland ank. Hamburg 15.10. — Normandie ank. Lobito 17.10. — Shetland afg. Suez 20.10. til Persiske Golf, U.K. — Skotland pass. Lissabon 20.10. p.v.t. Finland. — Slesvig ank. Bombay 18.10.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 24.10. — Concordia forv. ank. Ålborg 25.10. — Dania forv. ank. Århus 24.10. — Hafnia forv. ank. Oslo 26.10. — Scandia forv. ank. Ålborg 27.10.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak pos. 20.10. 59.21 n. 35.01 v., p.v.t. Kbhvn. — Disko ank. Christianshåb 20.10. — Kaskelot pos. 20.10. 15 sml. syd for Kap Thorvaldsen, p.v.t. Kbhvn. — Sværdfisker pos. 20.10. 61.40 n. 20.49 v., p.v.t. Julianehåb. — Tikerak afg. Godthåb 19.10. sydover. — Julius Thomsen afg. Pr. Christiansund 20.10. nordover. — Bjørn Clausen forv. ank. Savona 23.10. — Annette S. pos. 20.10. 59.25 n. 02.50 v., p.v.t. Kbhvn. — Mogens S. pos. 19.10. 60.47 n. 37.42 v., p.v.t. BW-I. — Sigrid S. pos. 20.10. 60.34 n. 11.34 v., p.v.t. Frederikshåb.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Stettin 18.10. til Rotterdam, forv. ank. 22.10. — Th. Adler Svanholm afg. Hamina 17.10. til Rouen, forv. ank. 22.10. — Wm. Th. Malling afg. Gdynia 18.10. til Rouen.

D.F.D.S.

Alexandra afg. Grimsby 21.10. til Esbjerg, London. — Argentina afg. New York 20.10. til Kbhvn./Århus/Kbhvn. — Arkansas ank. Lattakia 20.10., derfra til Iskenderun, Izmir, Istanbul. — Bastholm ank. Piræus 19.10., derfra til Iraklion, Djidjelli, Algier. — Birkholm ank. Odense 21.10., derfra til Kbhvn., Ålborg, Antwerpen. — Bolivia afg. Philadelphia 20.10. til Houston/New Orleans/New York. — Bygholm ank. Lissabon 20.10., derfra ca. 21.10. til Algier, Malta, Piræus o. v. — California ank. Bahia ca. 24.10., der efter Buenos Aires. — Colombia afg. Madeira 19.10. til Bordeaux/Kbhvn. — Diana ank. Kbhvn. 20.10., derfra 22.10. til Odense, Ålborg, London, Hull. — Dronning Alexandrine ank. Thorshavn 21.10., derfra forv. 21.10. til Reykjavik/Grønland. — Egholm ank. Istanbul 20.10., derfra til Izmir, Alexandria, Port Said osv. — Florida afg. Frederikshavn ca. 21.10. til Kbhvn., Hamburg, Lissabon, Algier, Levanten. — Hebe ank. Kbhvn. 19.10., derfra 23.10. til Odense, Århus, Leith, Newcastle. — Hindsholm ank. Manchester 20.10., afg. ca. 28.10. til Kbhvn., Århus, Ålborg. — Hjortholm afg. Nemours 16.10. til Kbhvn., Korsør o. v. — Katholm afg. Kbhvn. 18.10. til Newport, Swansea, Liverpool, Kbhvn., Odense, Randers. — Klintholm ank. Ant-



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:

KARL GRAMMERSTORF

SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER

KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

werpen 21.10., afg. ca. 24.10. til Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. ca. 24.10. til Rotterdam, Kolding, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Kbhvn. ca. 25.10. til Antwerpen, Horsens, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Huelva 20.10. til Kbhvn., Kalundborg. — *Louisiana* afg. Kbhvn. 22.10. til Norrsundet/Wallvik/Munksund o. v. — *Maine* ank. Istanbul 18.10., derfra til Izmir, Alexandria, Beirut, Cypern o. v. — *Margrethe* ank. London 21.10., derfra forv. 23.10. til Antwerpen, Kbhvn. — *Marocco* afg. Antwerpen 15.10. til Casablanca, Middelhavet. — *Melos* afg. Agier 19.10. til Tunis, Sicilien, Italien, Marseille. — *Nevada* ank. Rotterdam 21.10., derfra til Hampton Roads. — *Oregon* afg. Nakskov ca. 23.10. til Sverige, USA. — *Paraguay* afg. New York ca. 27.10. til Kbhvn., Århus. — *Primula* ank. London 20.10., derfra forv. 23.10. til Esbjerg, Grimsby, Århus. — *Rhodos* ank. Antwerpen 20.10., derfra ca. 22.10. til Casablanca, Tanger, Middelhavet. — *Rota* ank. Leith 21.10., derfra 22.10. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Samos* afg. Almeria 20.10. til Lissabon, Leixoes, Kbhvn., Herrenwyk. — *Svanholm* ank. Gdansk 21.10., derfra til Manchester, Kbhvn. — *Texas* ank. Istanbul 9.10., derfra til Tekirdag, Izmir. — *Thyra* afg. Kbhvn. 22.10. til Odense, Århus, Ålborg, Hull. — *Tomsk* afg. Antwerpen 18.10. til Ålborg, Randers, Århus, Odense, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Kbhvn. 24.10. til Odense/Leith/Thorshavn/Trangisvaag/Vaag. — *Tula* afg. Kbhvn. 18.10. til Manchesterkanalen, Kbhvn., Næstved, Korsør, Ålborg. — *Tunis* afg. Frederikshavn ca. 23.10. til Århus, London Esbjerg. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 20.10. til Boston/New York o. v. — *Venezuela* afg. Bahia 15.10. via Las Palmas til Madeira/Antwerpen/United Kingdom/Kbhvn. — *Virginia* ank. Rio forv. 22.10., derefter Santos.

Helmdal

Axel Carl ank. Aruba 20.10. — *Hans P. Carl* ank. Melbourne 20.10. — *L. H. Carl* ank. Havana 20.10. — *Poul Carl* ank. Burnie 18.10.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Stettin 22.10. til Reykjavik. — *Jens Toft* afg. Rotterdam 22.10. til Antwerpen. — *Karen Toft* afg. Oxelösund 23.10. til Middlesbrough.

J. Lauritzen

African Reefer ventes til Aden 22.10. — *Argentinean Reefer* ventes afg. Buenos Aires 23.10. — *Bella Dan* ventes til Callao 26.10., nordg. — *Egyptian Reefer* forv. ank. Seattle 21.10. — *Gerda Dan* ventes til Panamakanalen 23.10., nordg. — *Greta Dan* ventes til Valparaiso 28.10., sydg. — *Indian Reefer* forv. afg. Rio de Janeiro 21.10. — *Jelva Dan* ventes afg. Kotka 23.10. til Themsen. — *Jutta Dan* ank. Hull. 17.10., derefter Sevilla. — *Kamma Dan* forv. ank. New Orleans 21.10., nordg. — *Katja Dan* ventes afg. Parlington 22.10. til Korsør. — *Kista Dan* ank. Island 17.10., derefter Italien. — *Laila Dan* pass. Kielerkanalen 21.10. p.v.t. Rouen. — *Laura Dan* forv. afg. Stornorway 21.10. til Lerwick. — *Leena Dan* ventes til New York 23.10., nordg. — *Lilian Dan* forv. afg. Kotka 21.10. til Tolkis. — *Linda Dan* ventes afg. Kotka 23.10. til Pasajes. — *Lotta Dan* forv. afg. Bremerhafen 21.10. til Kemi. — *Maria Dan* ventes til Kotka 21.10., derefter Bristol. — *Marna Dan* ventes til New York 23.10., derefter Chile. — *Nerma Dan* forv. ank. Bahrain 21.10., derefter Australien. — *Ninna Dan* ventes afg. Frederikssund 22.10. til Toppila. — *Paula Dan* ventes pass. Panamakanalen 23.10., sydg. — *Randa Dan* forv. ank. Klaipeda 21.10., derefter Tolkis. — *Selma Dan* pass. Kielerkanalen 21.10. p.v.t. Themsen. — *Silja Dan* pass. Kielerkanalen 21.10. p.v.t. Montreal. — *Stina Dan* afg. Kap Verdiske Øer 19.10. til Esbjerg. — *Tessa Dan* ventes til Callao 25.10., nordg. — *Ulla Dan* ventes afg. Kotka 22.10. til Jakobstad. — *Vilma Dan* ventes afg. San Antonio 25.10., nordg.

Kongssund

Kongshavn forv. ank. Port Said 24.10., derefter Rotterdam.

Mototramp

Stensby forv. afg. Calcutta 26.10. til Cochin. — *Tureby* afg. Fremantle 16.10. til Christmas Island. — *Vedby* forv. ank. Seattle 29.10., derefter Tacoma og Vancouver.

Myren

Asbjørn forv. ank. Nakskov Skibsværft 24.10. — *Astrid* Frederikshavn. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Alexandria 30.10. — *Clara* Kbhvn. rep.

Norden

Norden afg. Djakarta 21.10. til Christmas Island. — *Nordfarer* ank. Chittagong 7.9. — *Nordhval* afg. Calcutta 15.10. til Rangoon. — *Nordkap* afg. Bordeaux 15.10. til Dakar. — *Nordkyn* afg. London 15.10. til Las Palmas. —

Sikkerhed til søs

med

Decca navigator

og

Decca radar

DECCA Navigator Aktieselskab

Krystalgade 15 . Telf. Byen 8310

Nordpol ank. Saigon 15.10. — *Nordvest* ank. Hamborg 21.10.

Orient

Astoria Nakskov. — *Westralia* afg. Aden 20.10. til Bombay.

Progress

Valborg Nielsen ant. afg. Savannah 20.10. — *Elisabeth Nielsen* ant. ank. Pastelillo 21.10. — *Else Nielsen* ank. Livorno 19.10. — *Lily Nielsen* ank. Pt. Cabello 20.10. — *Henry Tegner* ank. Korsør 20.10. — *Ellen Nielsen* pass. Istanbul 12.10. — *Hugo Nielsen* afg. Philadelphia 15.10. — *Margrethe* ant. afg. Bergen 21.10. — *Karen* ank. Hull 19.10. — *Marx* pass. Brunsbüttel 21.10. — *Sophie* ank. Grangemouth 18.10. — *Thyra* afg. Ghent 13.10. — *Fylla* afg. Blyth 20.10.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng ank. Antwerpen 12.10.

Torm

Birgitte Torm afg. Rio de Janeiro 10.10. — *Estrid Torm* afg. Paranagua 20.10. — *Herdis Torm* afg. Tocopilla 14.10. — *Olga Torm* ank. Montreal 15.10. — *Gerd Torm* afg. St. John N.B. 16.10. — *Tekla Torm* ank. Boston 19.10. — *Agnete Torm* ank. Montevideo 17.10. — *Kirsten Torm* afg. Tutoya 19.10. — *Gertrud Torm* afg. Safi 16.10. — *Ragnhild Torm* afg. New York 10.10. — *Helvig Torm* afg. Istanbul 21.10. — *Thyra Torm* ank. Rotterdam 18.10. — *Gyda Torm* afg. Cape Town 19.10. — *Anne Torm* afg. Bilbao 19.10. — *Hilde Torm* afg. Gdynia 16.10. — *Gudrun Torm* ank. Gravesend 19.10. — *Alice Torm* ank. Amsterdam 19.10. — *Gunhild Torm* ank. Rotterdam 20.10.

Vendilla

E. M. Dalgas afg. Bordeaux 13.10. — *Otto Petersen* forv. ank. Alexandria 25.10. — *P. N. Damm* ank. Santos 19.10.

Ø.K.

Annam ank. Sydney 12.10., derefter Brisbane, Port Pirie. — *Asia* ank. Aden 20.10., derefter Penang, Port Swettenham. — *Bintang* afg. Kobe 14.10. til Moji, Hongkong. — *Falstria* afg. New York 19.10. til Norfolk, Baltimore. — *Fernplant* pass. Gibraltar 19.10. til Hamburg, Århus. — *Fionia* pass. Ushant 20.10. til London, Rotterdam. — *India* afg. Castanas 19.10. til Legaspi, Cebu. — *Java* ank. Hangö 20.10., derefter Rotterdam, Port Said/Suez. — *Jutlandia* afg. Colombo 17.10. — *Kambodia* afg. Genoa 19.10. til Antwerpen, Rotterdam. — *Kina* ank. Antwerpen 20.10., derefter Rotterdam, Hamburg. — *Korea* ank. Ålborg 20.10., derefter Göteborg, Oslo. — *Lalandia* ank. Bangkok 20.10. — *Magdala* pass. Gavdo 19.10. til Port Said, Aden. — *Malacca* afg. Carnarvon 16.10. til Aden, Suez/Port Said. — *Malaya* afg. Cochin 20.10. til Colombo, Madras. — *Manchuria* afg. Coos Bay 13.10. til San Francisco, Los Angeles. — *Meonia* ank. Penang 20.10., derefter Colombo, Aden. — *Mombasa* ank. Leghorn 19.10., derefter Port Said, Aden. — *Mongolia* ank. Kotka 20.10., derefter Kbhvn., Århus. — *Morelia* ank. Bombay 18.10., derefter Karachi, Aden. — *Nikobar* ank. Hongkong 19.10., derefter Manila, Cebu. — *Panama* ank. Hongkong 20.10., derefter Kobe, Osaka. — *Patagonia* afg. Cebu 20.10. til Singapore, Port Swettenham. — *Pretoria* afg. Antwerpen 20.10. til Hamburg, Rotterdam. — *Selandia* ank. Gdynia 19.10., derefter Helsinki, Nakskov. — *Serampore* afg. Guaymas 20.10. til Los Angeles, Columbia River. — *Siam* ank. Antwerpen 9.10. — *Tranquebar* pass. Farallon Depajaros 15.10. til San Francisco, Los Angeles.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER à 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEKKEDE OP TIL 450 FOD.

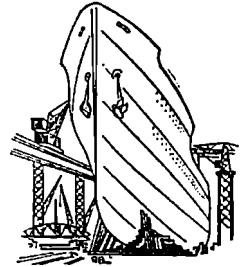
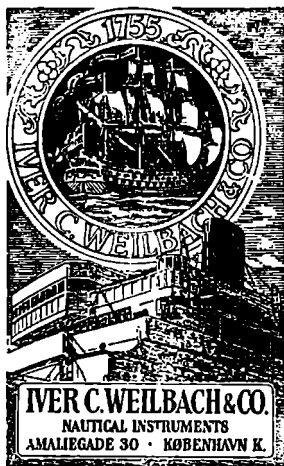
Rigstelefon: 909

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s****HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**

- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.**INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/s**
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN 5**„VIKING“**Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Søkstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger**SØLVER & SVARRER**Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog**Dampskibsaktieselskabet****„Progress“**

Kælvbod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marlusona

Telefon Central 12057

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Kabyskomfuerer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIKAKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW.

LEITH.

GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Hempel's "ROSTICO"

er en speciel "gas-proof" tankskibsfarve, modstandsdygtig over for benzin, olie og gasarter, der forekommer på tankskibe.

ROSTICO tørrer op med lakglans og anvendes udvendig på topside, dækshuse etc., samt på skod o. lign. i maskinrummet.

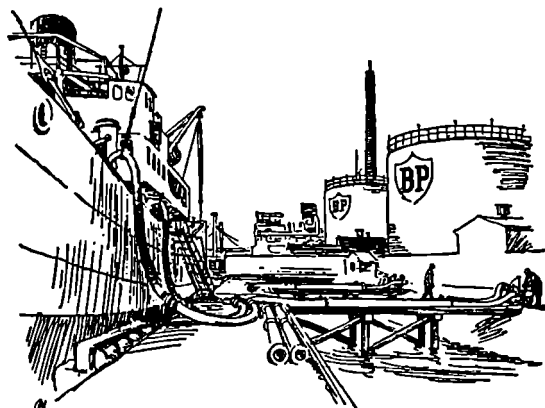
ROSTICO leveres i alle kulører i h. t. farvekort. Specialnuancer fremstilles efter ønske.

ROSTICO tåler afvaskning med svag sodaopløsning og er som alle

HEMPEL'S SKIBSFARVER
strygefærdig.



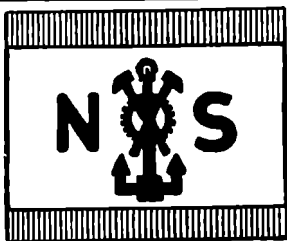
— siden 1915 —



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET. FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 770-15 770
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**



Medlemsliste

- | | |
|--|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Norden«. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Orient«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Pacific«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Draco«. | D/S »Progress«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
Bjergnings-Entreprise. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A/S Jens Toft. |
| D/S »Hafnia«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hetland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| Rhederi M. Jepsen A/S, Aabenraa. | D/S »Viking«. |
| | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 43

FREDAG DEN 31. OKTOBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

VERDENSSKIBSBYGNINGEN

Lloyd's Register har nu udsendt sin oversigt over verdensskibsbygningens status pr. 30. september 1952. Det fremgår heraf, at der da var ialt 1207 skibe på tilsammen 5.864.873 br.t. under bygning kloden over, idet der som sædvanlig savnes oplysninger fra Sovjetrusland, Kina og Polen. 343 skibe med ialt 2.062.482 br.t. eller 35,17 pct. af den totale tonnage er under bygning i Storbritannien og Nordirland. Næst i rækken kommer Japan med 82 skibe på ialt 603.500 br.t. (10,29 pct.), U.S.A. med 66 skibe på ialt 600.173 br.t. (10,23 pct.), Tyskland med 175 skibe på ialt 472.971 br.t. (8,06 pct.), Holland med 142 skibe på ialt 381.138 br.t. (6,50 pct.), Sverige med 58 skibe på ialt 375.958 br.t. (6,41 pct.), Frankrig med 50 skibe på ialt 309.291 br.t. (5,27 pct.), Italien med 54 skibe på ialt 335.104 br.t. (5,71 pct.), Norge med 49 skibe på ialt 167.342 br.t. (2,85 pct.) og endelig Danmark som nr. 10 med 26 skibe på ialt 130.175 br.t. (2,22 pct.).

325 af samtlige nybygninger med ialt 2.533.161 br.t. er dampskibe og 882 med ialt 3.331.712 br.t. er motorskibe. Tankskibene tegner sig for 250 af nybygningerne med en samlet tonnage på 2.926.974 br.t. eller for omtrent halvdelen af den under bygning værende tonnage. 100 tankskibe med ialt 1.149.476 br.t. er under bygning i Storbritannien og Nordirland, 25 med ialt 363.150 br.t. i Japan, 19 med ialt 287.324 br.t. i U.S.A., 26 med ialt 272.665 br.t. i Sverige, 13 med ialt 201.200 br.t. i Italien, 14 med ialt 172.190 br.t. i Holland, 14 med ialt 144.945 br.t. i Tyskland, 12 med ialt 88.954 br.t. i Norge, 6 med ialt 60.915 br.t. i Danmark og 6 med ialt 56.210 br.t. i Frankrig, mens resten fordeler sig på andre lande.

258 skibe med ialt 1.474.315 br.t. er under bygning for britisk regning, heraf 67 tankskibe med ialt 764.996 br.t., Norge tegner sig for 109 skibe med ialt 640.743 br.t., hvoraf 46 med ialt 460.359 br.t. er tankskibe, U.S.A. for 60 skibe med ialt 541.487 br.t., hvoraf 15 med ialt 229.262 t. er tankskibe, Panama 29 skibe med ialt 381.055 br.t., hvoraf 25 med ialt 361.755 br.t. er tankskibe, Japan 64 skibe med ialt 331.750 br.t., hvoraf 7 med ialt 91.400 br.t. er tankskibe, Frankrig 68 skibe med ialt 371.630 br.t., hvoraf 10 med ialt 98.850 br.t. er tankskibe, Italien 34 skibe med ialt 307.094 br.t., hvoraf 12 med ialt 197.385 br.t. er tankskibe, Sverige har 41 skibe med ialt 214.553 br.t., hvoraf 9 med 99.250 br.t. er tankskibe under bygning, mens tallene for Danmarks vedkommende er 29 skibe med ialt 156.975 br.t., hvoraf 7 med ialt 77.325 br.t. er tankskibe.

M.T. ASLAUG TORM

D. 25. oktober søsattes ved Uddevallavarvet et 16200 tdw. tankmotorskib *Aslaug Torm*, der er under bygning til Dampskibsselskabet Torm A/S, København.

Skibet bygges til Lloyd's højeste klasse med isforstærkning og ballastforstærkning. Det har følgende hoveddimensioner: Længde o.a. 532' 0", mellem pp. 514' 4", bredde 64' 0", dybde til hoveddæk 38' 3" og

dybgående fuldt lastet 29' 9". Det er forsynet med 9 centertanke og 10 sidetanke. Tankkapacitet 730.000 cbft. med 30.000 cbft. tørlastrum. Der findes to pumperum med hver 2 pumper, der hver har en pumpekapacitet på 390 t. vand pr. time. Der findes beboelse for kaptajn og dæksofficerer midtskibs. Alle officerer har eget bad. Maskinofficerer og øvrige besætningsmedlemmer, der alle har eetmands kamre, har deres beboelse agter. Rederiet har, som altid, lagt megen vægt på at udstyre kamre, messer m. m. så smukt og smagfuldt som muligt.

Hovedmaskineriet består af en 7-cyl. 2-takts, enkeltvirkende MAN dieselmotor, 6300 bhk. ved 115 o/m. Farten skal fuldt lastet være ca. 14½ knob.

S.S. »BRASILLEN« SOLGT

Det forenede Dampskibs-Selskab har solgt dampskibet *Brasilien*, der er på 8600 tons d.w., til det tyske rederi Nordmeer i Bremen for en sum mellem een og halvanden million kroner.

S.s. *Brasilien* byggedes i 1921 på Københavns Flydedok og Skibsværft og har fortrinsvis besejlet ruterne på Syd- og Nordamerika samt Middelhavet. I den sidste tid har skibet været oplagt i Nordhavnen.

REPARATIONSARBEJDERNE

Der har i disse dage været ført forhandlinger i København mellem de interesserede parter i anledning af de ønsker, der fra værftsarbejdernes, De samvirkende Fagforbunds og Socialdemokratiets side er blevet fremsat for at få genindført en nu ophævet klausul om, at danske skibe kun efter forhandling mellem handelsministeriet, skibsværftforeningen og centralorganisationen af metalarbejdere i Danmark kan få tilladelse til at reparere i udlandet. Baggrunden for dette ønske er den øjeblikkelige stilstand i reparationsarbejdet på de danske værfter. Det vil imidlertid utvivlsomt være meget kortsynet på ny at knæsatte dette beskyttelsesprincip, for dersom man kræver, at danske skibe skal repareres ved danske værfter, vil andre lande sikkert ramme os med de samme våben, så mange værdifulde ordrer vil gå tabt for de danske værfter, og man kan nu engang ikke — heller ikke i dette tilfælde — leve af at barbere hinanden. Hertil kommer, som direktør E. Mægaard fra Dansk Dampskibsrederiforening fornylig udtalte til pressen, at de danske rederier allerede nu lader så mange reparationer som muligt udføre ved danske værfter, men tre fjerdedele af den danske flåde sejler i oversøisk fart, og det ville både være for dyrt at dirigere disse skibe hjem til Danmark for reparation og for farligt rent konkurrencemæssigt at trække skibene ud af farten. En bestemmelse om, at tilladelsen skal indhentes gennem handelsministeriet, før reparation kan ske i udlandet, vil også være helt forfejlet, fordi alt for store summer ville gå tabt, mens der ventes på svar. Man kan ikke uden at miste store beløb lade et skib ligge i den tid, som det tager at trænge igennem det administrative apparat, som en sådan tilladelse ville kræve.

Forsikring skal man ha'.

i **BALTICA**

DE DANSKE HAVNE

Statistikken over skibsfarten på danske havne i juli i år viser nogen fremgang i sammenligning med juni, men væsentlig lavere tal end i juli i fjor. Det samlede antal anløb er opgjort til 6925 og netto-registertonnagen til 1.841.000 tons, heraf fra udlandet ca. 2900 anløb og godt 1.081.000 n.r.t. Den udlosede og indladede godsmængde var henholdsvis 1.284.000 og 466.000 tons, heraf fra og til udlandet respektive 1.034.000 og 214.000 tons.

Trafiktallene for de vigtigste havne i juli i år var følgende: København 1713 skibe på 771.834 n.r.t., udlosset 401.329 og indladet 97.590 tons gods. Ålborg-Nørresundby 553 skibe på 225.259 n.r.t., 122.937 og 82.840 tons gods. Århus 363 skibe på 130.425 n.r.t., 92.455 og 21.172 tons gods. Odense 264 skibe på 50.667 n.r.t., 55906 og 12.062 tons gods. Esbjerg 91 skibe på 91.908 n.r.t., 34.937 og 25.165 tons gods.

KØBENHAVNS HAVN

Københavns havn blev i september 1952 anløbet af ialt 2136 skibe på tilsammen 823.495 n.r.t., 1525 af anløberne var danske skibe med ialt 458.960 n.r.t., mens 258 skibe med tilsammen 97.097 n.r.t. var svenske, 42 med ialt 79.070 n.r.t. norske, 36 med ialt 45.882 n.r.t. britiske, 168 med ialt 39.025 n.r.t. tyske, 8 med ialt 36.701 n.r.t. amerikanske, 30 med ialt 24.288 n.r.t. finske og 57 med ialt 15.840 n.r.t. hollandske. Resten tilhørte andre nationer. 2 skibe med ialt 1433 n.r.t. sejlede således under panamansk flag.

ODENSE HAVN

Odense havn har udsendt beretning for året 1951-52, udarbejdet af havningeniør, cand. polyt. *H. Fischer Hansen*. Det fremgår heraf, at man allerede i 1949-50 nåede op på samme højde, udtrykt i netto-registertons, som i det største år før krigen 1937-38, men først i det nu afsluttede regnskabsår 1951-52 oversteg godstrafikken førkrigstidens rekordtal (836.863 tons imod 819.509 tons). Det samlede anløb var 2939 i 1951-52 imod 2832 i 1937-38, netto reg.-tonnagen 610.378 tons imod 544.201 tons. Eksportmængden 147.369 tons imod 106.660 tons og havne- og bropengene 1.699.776 kr. imod 1.220.643 kr. I de nævnte tal er stenfiskerbådene og lignende mindre skibe ikke medregnet. I årets løb indkom 40 skibe på over 3000 b.r.t., af hvilke s.s. *Mormacoak*, der målte 7607 b.r.t., var det største. Havnens indtægter har udgjort 2.371.608 kr., og udgifterne fordeles sig med 1.087.477 kr. til administration, vedligeholdelse etc. 401.601 kr. til afskrivninger, 408.185 kr. til renter og gæld og 419.925 kr. til henlæggelser, hvorefter der fremkommer et driftsoverskud på 54.419 kr.

SØFARTENS BIBLIOTEK

Søfartens Bibliotek har udsendt årsberetningen for 1951/52, der indeholder oplysninger om biblioteksarbejdet indenfor den danske handelsflåde. Det fremgår af disse, at søfolks behov for læsning er steget overordentlig meget, og i det forløbne regnskabsår er udlånstallet opgjort til 98.190 bøger. Heri manglede endda opgørelser fra 81 skibe, således at man må regne med, at udlånet på et år ligger på langt over 100.000 bøger.

Ialt 309 handelsskibe har nu bøger ombord, og desuden er der udlånt bogskabe til søfartsskoler, sømandshjem og til marinens skibe og institutioner. Også fyrskibene og hospitalsskibet *Jyllandia* har et ret stort antal bøger ombord. Ialt cirkulerer der over 30.000 bøger blandt disse skibe, og der er således gode bytemuligheder for skibene, idet danske skibe, som mødes i det fremmede, kan bytte bøgerne indbyrdes antal mod antal. Desuden kan skibene naturligvis bytte bøger direkte med hovedbiblioteket,

når de kommer til dansk havn. Der er i årets løb indkøbt og indbundet ca. 2.000 nye bøger for ialt 29.000 kr., og desuden er der modtaget godt 2.000 bøger som gaver. Samtidig har man dog måttet kassere 1.800 bøger, som var helt opslidt. På grund af den stadig stigende læselyst havde biblioteket dog ønske om at købe et endnu større antal bøger, men det havde ikke midler dertil, da dets driftsudgifter er stadig stigende som følge af dyrtiden. Udgifterne i 1951/52 udgjorde kr. 98.129,02, medens indtægterne kun nåede 95.920,99 kr., således at biblioteket fik et underskud på godt 2.000 kr. De stigende priser på bøger og indbindinger medfører desuden, at biblioteket får mindre for sine penge, og man håber derfor, at bibliotekets venner vil betænke det med midler til bogkøb og med boggaver.

I årets løb har biblioteket udgivet en søfartssangbog, der indeholder over 300 sange fra salmer og fædrelandssange til fornøjelige sømandsviser og nogle af de kendte gamle chanties. Den er udsendt gennem boghandelen og koster 3,50 kr. heftet.

Et andet af bibliotekets virkefelter er foranstaltningen af underholdningsaftener for søfolk. Disse aftener arrangeres i samarbejde med Søfartsklubben og finder sted i klubbens lokaler hver anden og fjerde fredag i vintermånederne. De omfatter en times foredrag eller oplæsning og en times fællessang, hvor naturligvis søfartssangbogen benyttes.

DEN VESTTYSKE HANDELSFLÅDE

Den vesttyske handelsflåde har i henhold til pressemeddelelser i første halvdel af 1952 haft en nettovalutafortjeneste, der modsvarede 269,2 mill. DM, hvilket betyder en stigning på over 100 mill. DM i forhold til sidste halvdel af 1951. Modværdien af handelsflådens indtægter i fremmed valuta er efter oplysning fra forbundstrafikministeriet steget fra 126 mill. DM i sidste halvdel af 1951 til 178,1 mill. DM i første halvdel af 1952. Samtidig steg indtægterne i tysk valuta fra 104,6 mill. DM til 181,8 mill. DM.

Her overfor står udgifter i fremmed valuta modsvarende 90,7 mill. DM mod 63,6 mill. DM i sidste halvdel af 1951. Handelsflåden omfattede ved udgangen af juni måned 1952 1579 handelsskibe på ialt 1.305.533 b.r.t. Heraf er 54,9 pct. hjemmehørende i Hamborg, 22,6 pct. i Bremen og de resterende i de øvrige tyske søhavne. Af den i Bremen hjemmehørende flåde på over 300 b.r.t. består 55 pct. af motorskibe, 39 pct. af dampskibe og 6 pct. af tankskibe, der næsten udelukkende er motorskibe. Af Hamborgs flåde (over 300 b.r.t.) er 42 pct. motorskibe, 43 pct. dampskibstonnage samt 15 pct. tanktonnage, overvejende motorskibe.

UHELD HOS B. & W.

D. 27. oktober kolliderede to af B. & W.'s højbanekraner på Refshaleøen med det resultat, at den ene af dem styrtede ned på jorden. 8 arbejdere måtte køres på hospitalet, hvor det heldigvis viste sig, at kun 2 af dem var alvorligere kvæstet, dog ingen livsfarligt. Den materielle skade er betydelig — op mod 500.000 kr. — men uheldet formenes ikke at ville virke forsinkende på arbejdet med den pågældende nybygning, en 10.000 tons båd til Ø.K.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nye søkort

Det kongelige Søkartarkiv har udsendt nye tryk af fire danske søkort med de minestronge ruter indtegnet. Det drejer sig om kortene nr. 100 (Kaltegal), nr. 125 (Sundet og Bælterne, nordlige blad), 126 (Sundet og Bælterne, sydlige blad) og 188 (Østersøen mellem Gedser Rev og Christiansø). De nye kort er overordentlig smukt udført med angivelse af de minestronge ruters afmærkning og med fyrvinklerne angivet i farver.

Samtidig foreligger fra Søkartarkivet en nyoptrykt fortegnelse over de kort, farvandsbeskrivelser og andre tryksager, arkivet har til forhandling.

UGENS FRAGTBERETNING

Det, der i særlig grad har præget fragtmarkedet i den forløbne uge, er aktiviteten i den transatlantiske trade. Der har ganske vist ikke været mange kulafslutninger, men til gengæld har efterspørgselen fra St. Lawrence været meget betydelig, og nye ratesigneringer har været en følge heraf.

Kul fra Hampton Roads til Europa tog som nævnt ovenfor kun relativt få både, idet kuleeksportørerne på grund af kulstrejken kun kunne disponere frit over de kul, der var rullende eller allerede var ved kaj. Denne strejke meldes iøvrigt nu forbi, og der vil derfor antagelig i den kommende tid igen blive efterspørgsel efter kultonnage. Ratemæssigt set har der ikke fundet store ændringer sted, idet niveauet har ligget på mellem 37/- og 38/- basis Antwerpen eller Rotterdam med de sædvanlige tillæg for tyske Nordsøhavne. Props fra Canada til UK. søger stadig enkelte både til omkring 200/- pr. favn for 1000 favne både. Korn fra St. Lawrence til UK. sluttedes for britisk regning til 12/- pr. qr. med continentale losseoptioner til sædvanlige reduktioner, korn St. Lawrence/Antwerpen-Hamburg Range sluttedes for tysk regning til 50/-, og korn St. Lawrence/Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$6.75. Mange både sluttedes for korn til Middelhavet, således til Jugoslavien til 65/- og på dollarbasis \$8.75 à \$9, til Vestitalien betaltes \$7.50, og hvede St. Lawrence/Alexandria sluttedes til 65/- resp. \$8.75. Af anden forretning kan nævnes: Malm Wabana/Rotterdam/Weser Range til 28/-, fio., og for kul fra Sydney CB. til Rio betaltes \$6.50 med fri lastning.

Efterspørgselen fra Vestindien er stadig ringe. En 2500 tonner sluttedes Cuba/Bordeaux-Hamburg Range til \$9 basis to lossehavne. Fra Golfen sluttedes korn til UK. til 13/- pr. qr., hvede Golfen/Rotterdam direkte sluttedes til \$8.25 med hurtig losning, og for korn Golfen/Vestitalien betaltes \$9. Løs hvede Golfen/Haifa sluttedes til \$9.75 med option af mel i sække til \$10.75. Amerikansk tonnage fik \$9.35 for sulphur fra Galveston til UK., sulphur Galveston/Santos sluttedes til \$9, og endelig kan nævnes, at hvede i sække fra Golfen til Basra sluttedes til \$13.50.

River Plate markedet melder ikke om afslutninger af nogen art i den forløbne uge. Malm fra Rio til Rotterdam sluttedes til 44/-, og malm Rio/Baltimore betaltes med \$4.40.

Vestkysten af Sydamerika er stadig livløs, og også efterspørgselen fra Nordpacific var mere behersket end i de sidste par uger. Der sluttedes dog et ikke ubetydeligt antal både til uændrede rater, således korn fra British Columbia til UK. til 85/- med op-

tion af losning Cont. Antwerpen/Hamburg Range til 82/-, korn til Indien sluttedes på basis af den uændrede rate af 90/- til øst- og 97/6d. til vestkysten af Indien, hvede fra Prince Rupert til Japan betaltes med \$9 option byg til \$9.25, lumber og stykgods til UK. sluttedes til 87/6d. fio. med fragten betalbar i dollars.

Der er stadig ingen efterspørgsel fra Nordkina, men flere både sluttedes for ris fra Sydkina til Indien til den uændrede rate af 65/-. Fra Indien var markedet roligere. Scrapjern fra Calcutta til Genua meldes sluttet til lumpsum £28.500 fio.

Også aktiviteten på det australske marked var begrænset. Hvede fra Vestaustralien til UK. sluttedes til 95/- for bulklast ex-silo, og hvede i bulk ex-silo fra Vestaustralien til Indien betaltes med 60/-. Løst sukker fra Fiji til UK. sluttedes til 111/-.

Markederne fra Sortehavet og Middelhavet var stort set uændrede. Korn fra Sortehavet til UK. sluttedes til 45/- med 2/6d. mindre for losning Continentet A/H. Range. Fra Middelhavet kan nævnes: 5000 ts. pyrites Vassiliko Bay til Immingham til 37/6d., 9000 ts. pyrites Morphou Bay til Hamburg til 36/6d., fosfat fra Sfax til 2 havne UK. til 34/-, 5000 ts. malm fra Almeria til Antwerpen til 27/- med fri losning. Pyrites fra Huelva til Garston sluttedes til 34/- for 8000 tonner.

På vore hjemlige markeder er der ikke mange nyheder. Kul fra ECUK. til god dansk havn betaler stadig omkring 13/6d. for 3000 tonnere, og for både på 8/1000 ts. ligger raten for lignende forretning omkring 21/-. Fra Østersøen rapporteres kun få trælastafslutninger. Props fra Mellemskandinavien til ECUK. sluttedes til 150/- pr. favn, korn fra Leningrad til UK. betaltes med 37/6d. option Antwerpen/Hamburg Range til 35/-, fri lastning. Props fra Sydsverige til ECUK. sluttedes til 124/- pr. favn basis 3 lastepladser.

På tankmarkedet har udsvingene været minimale. Franske befragtere har betalt USMC. minus 10 pct. for dirty tonnage fra Persian Gulf, men lignende forretning skal senere være gjort til USMC. minus 30 pct. I transatlantisk fart er sluttet 16.000 tonner Amuay/Hamburg til MOT. plus 45 pct. for dirty, novbr./decbr., samme rate betaltes for dirty 12.000 tonner til Sverige. I amerikansk kystfart er rate-niveauet stadig omkring USMC. minus 5 pct. à 10 pct. for dirty og USMC. plus ca. 40 pct. for clean tonnage. 18.000 tonner sluttedes for 12/18 måneders dirty trade til USMC. plus 15 pct. og båd af lignende størrelse fik MOT. plus 90 pct. for 12 måneders clean trade.

Navigationsskolerne

Fanø Navigationsskole har nu afsluttet sine prøver. 8 eksaminander bestod skibsførereksamen, 9 styrmands-eksamen og 5 eksamen for radiotelegrafister. *Frands Poulsen*, Nors, fik tildelt konsul D. Lauritzens flidspræmie, *Emil C. Bantz*, Korsør, Foreningen til Søfarens Fremmes flidspræmie og *Tage E. Jensen*, Esbjerg, I. C. Hempels legatfonds flidspræmie. Præmierne bestod alle i prismekikkerter.

Skibsregisteret

Det forenede Bogserselskab A/S, København, har afhændet m.s. *Fri* af København, OYEV, til aktieselskabet Ved Reherbanen, København. Selskabets bestyrelse består af politinspektør Jens Christian Jersild, Hellerup, direktør Kim Bærentzen, Charlottenlund, og prokurist Edvin Frithiof Risum Andersen, København.

Et interessentskab, bestående af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912, A/S, København, er ejer af nybygget m.s. (tankskib) *Dorthe Mærsk* af København, OYNG, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 10.639 og 6342 tons.

A/S Det Østasiatiske Kompagni, København, er ejer af nybygget m.s. *Pretoria* af København, OYNM, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 8621 og 5052 tons.

A/S Dampskibsselskabet Heimdal, København, er ejer af s.s. *L. H. Carl* af København, OYMC, brutto- og nettotonnagen ifølge interimis-nationalitets-certifikat henholdsvis 2384 og 1113 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Ragnhild Torm* af København, OYVB, er nu henholdsvis 2337 og 1220 tons.

Fra svenske værfter

Aflieferinger. D. 3. oktober afleverede Lindholmen, Göteborg, et 16.350 tdw. tankmotorskib *Maranhao* til Conselho Nacional de Petroleo, Rio de Janeiro. Hovedmaskineriet består af en 2-takts enkeltvirkende Götaverken dieselmotor 6000ehk. Farten er 14,75 knob.

D. 14. oktober afleverede Kockums Mek. Verkstad, Malmø, et 16.000 tdw. tankmotorskib *Pollux* til Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen. Hovedmaskineriet består af en 2-takts, 6-cyl., dobbeltvirkende Kockum MAN dieselmotor, 6000 ehk. Farten er 14,75 knob.

Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Rederiet Anholt«, af København. K. K. Meyer er udtrådt af, og skibsreder Kristian Wraae Folting, Høje Skodsborgvej 6, Skodsborg, er indtrådt i bestyrelsen. Den K. K. Albertsen meddelte prokura er tilbagekaldt.

PERSONALIA

70 år

Kaptajn *H. C. Røder* fylder den 5. november 70 år. Kaptajn Røder, hvis store indsats under 2. verdenskrig er kendt og anerkendt videnom, bor nu i Brønshøj.

60 år

Kaptajn *Poul Jacobsen*, som gennem nogle år har været fører i *D/S Draco*, fylder den 5. november 60 år. Kaptajnen er bosiddende i Valby.

D.S.B.

Efter indstilling af Ministeren for offentlige Arbejder er ved kongelig resolution af 22. oktober 1952 styrmænd under Statsbanerne *Christian Otto Christiansen*, Storebælls-overfarten, udnævnt til overfartsleder ved Storebælls-overfarten under Statsbanerne fra 1. december 1952 at regne.

Lodsvæsenet

Lods *Peder Alfred Gruelund* ved Randers Fjord lodseri afskediges efter ansøgning på grund af alder af lodsvæsenets tjeneste fra udgangen af december 1952 at regne.

VALUTAKURSER pr. 28. oktober 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.18.

Positionsliste pr. 28. oktober 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. London 2.11. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. St. John's Nfld. 29.10. — *Betty Mærsk* forv. ank. Barry Dock 29.10. — *Lica Mærsk* forv. ank. Indian Bay 31.10. — *Marit Mærsk* forv. afg. Takoradi 28.10. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 30.10. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Dunkirk 27.10. — *Ellen Mærsk* ank. Nagoya 26.10. — *Else Mærsk* ank. Vancouver 18.10. — *Kirsten Mærsk* afg. Medan 22.10. til Hongkong. — *Agnete Mærsk* afg. Karachi 26.10. til Bombay. — *Mathilde Mærsk* ank. Colombo 23.10. — *Emilie Mærsk* ank. Hongkong 23.10. — *Herta Mærsk* ank. Djakarta 25.10. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Le Havre 4.11. — *Vibeke Mærsk* afg. Balik Papan 26.10. til Japan. — *Arnold Mærsk* afg. Portland 23.10. til Baltimore. — *Cornelius Mærsk* afg. Hirohata 25.10. til Bangkok. — *Olu/ Mærsk* ank. Singapore 23.10. — *Leise Mærsk* afg. Osaka 25.10. til Keelung. — *Sally Mærsk* afg. Massawa 25.10. til Port Said. — *Gertrude Mærsk* ank. Caibarien 21.10. — *Ieza Mærsk* afg. Cebu 25.10. til Sagay. — *Hulda Mærsk* ank. New York 25.10. — *Laura Mærsk* afg. Hongkong 24.10. til Saigon. — *Grete Mærsk* ank. Manila 25.10. — *Trein Mærsk* ank. New York 17.10. — *Anna Mærsk* ank. Yokohama 26.10. — *Peter Mærsk* afg. Panama 20.10. til New York. — *Olga Mærsk* afg. Charleston 20.10. til Panama. — *Nicoline Mærsk* afg. Shimizu 16.10. til Vancouver. — *Jeppesen Mærsk* afg. San Francisco 15.10. til Manila. — *Kate Mærsk* afg. Cardon 6.10. til Buenos Aires. — *Bente Mærsk* afg. Palermo 3.10. til Houston. — *Aase Mærsk* ank. Curacao 26.10. — *Rosa Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 21.10. til Leghorn. — *Nelly Mærsk* afg. Thameshaven 13.10. til Curacao. — *Emma Mærsk* afg. Fao 7.10. til Rotterdam. — *Charlotte Mærsk* ank. Rotterdam 23.10. — *Brigit Mærsk* afg. Heysham 19.10. til Persian Gulf. — *Inge Mærsk* afg. Hamburg 15.10. til Curacao. — *Caroline Mærsk* afg. Emmastad 20.10. til Singapore. — *Katrine Mærsk* afg. Dakar 19.10. til Curacao. — *Henning Mærsk* ank. Banias 26.10. — *Marie Mærsk* afg. Sydney 15.10. til Miri. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 23.10. til Dunkirk. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 18.10. — *Mette Mærsk* afg. London 26.10. til Rotterdam. — *Jane Mærsk* ank. Harburg 26.10. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 13.10. til Antwerp. — *Ebba Mærsk* afg. Dunkirk 21.10. til Tripoli. — *Anglo Mærsk* afg. Gibraltar 17.10. til Singapore. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 20.10. — *Dorthe Mærsk* afg. Sidon 23.10. til Bordeaux.

Basse & Co.

London ank. Hamburg 26.10. — *Krusaa* ank. Gdynia 21.10. — *Oslo* pass. Gibraltar 27.10. p.v.t. Haifa. — *Paris* forv. ank. Rotterdam 28.10. — *Egaa* pass. Dakar 12.10. p.v.t. Beira. — *Else Basse* ank. Genoa 25.10. — *Susaa* ank. Livorno 26.10.

Dania

Cyrl pass. Malmö 27.10. p.v.t. Svalbard. — *Danfjord* ank. Hamburg 8.10. — *Danholm* afg. Antwerpen 27.10. til Bureå. — *Tovelil* pass. Kopervik 27.10. p.v.t. Grangemouth.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Sidon 1.11., derfra Leghorn og Sidon. — *Esso København* forv. ank. Aruba 6.11., derfra Nyborg og Esbjerg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Trinidad 2.11., derfra Curacao, Nyborg og Kalundborg.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Hamburg 23.10. — *Bornholm* ank. Aarhus 19.10. — *Bretagne* afg. Las Palmas 28.10. til Antwerpen. — *Grønland* afg. Kuwait 23.10. til Landsend f. o. — *Hal-land* forv. ank. Las Palmas 31.10. — *Irland* ank. Hamburg 15.10. — *Normandiet* ank. Boma 26.10. — *Shetland* ank. Kuwait 28.10. — *Skotland* pass. Holtenu 27.10. p.v.t. Gl. Karleby. — *Slesvig* afg. Bombay 23.10. til Hongkong.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. udl. Aalborg 1.11. — *Concordia* forv. afg. Stettin 31.10. til Rotterdam. — *Dania* forv. ank. Aalborg 1.11. — *Hafnia* forv. ank. Stettin 1.11. — *Scandia* forv. udl. Aalborg 1.11.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak ank. Kbhvn. 27.10. — *Disko* afg. Ivigtut 27.10. til Kbhvn. — *Kaskelot* pos. 26.10. 59.40 n. 33.40 v. p.v.t. Kbhvn. — *Sværdfisken* ank. Julianehåb 25.10. — *Tikerak* ank. Julianehåb 26.10. — *Julius Thomsen* afg. Godthåb 26.10. nordover. — *Bjorn Clausen* afg. Savona 27.10. til Livorno. — *Annette S.* forv. afg. Kbhvn. 29.10. til Nanortalik, Godthåb og Holsteinsborg. — *Mogens S.* afg. Julianehåb 26.10. til Godthåb. — *Sigrid S.* forv. afg. Frederikshåb 27.10. til Egedesminde. — *Sonja Kaligtok* pos. 27.10. 62.00 n. 23.00 v. p.v.t. Kbhvn.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Rotterdam 26.10. — *Th. Adler Svanholm* afg. Rouen 27.10. til Tyne. — *Wm. Th. Malling* ank. Wear 26.10.

D.F.D.S.

Argentina afg. New York 20.10. til Kbhvn./Aarhus/Kbhvn. — *Arizona* afg. Nakskov ca. 29.10. til Aalborg/Kbhvn., Brasilien. — *Arkansas* ank. Istanbul 25.10., derfra til Tekirdag, Izmir. — *Bastholm* afg. Algier 27.10. til Antwerpen, Kbhvn., Aarhus, Randers, Aalborg. — *Birkholm* ank. Aalborg 27.10., derfra forv. 28.10. til Antwerpen, Tanger, Middelhavet. — *Bolivia* afg. New York ca. 10.11. til Oslo/Kbhvn. — *Bygholm* afg. Malta 27.10. til Piræus, Alexandria, Port Said, Beirut o. v. — *California* afg. Bahia 27.10. til Buenos Aires. — *Colombia* afg. Bordeaux 27.10. til Kbhvn./Aarhus/Aalborg. — *Diana* ank. London 27.10., derfra forv. 29.10. til Hull, Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Holsteinsborg forv. 28.10. til Sukkertoppen/Godthaab/Kbhvn. — *Egholm* ank. Istanbul 20.10., derfra til Izmir, Alexandria, Port Said, Beirut o. v. — *Florida* afg. Hamburg 28.10. til Antwerpen, Dunkirk, Lissabon, Levanten. — *Hebe* afg. Aarhus 25.10. til Leith, Newcastle, Middlesbrough, forv. Leith 28.10. — *Hindsholm* ank. Manchester 20.10., afg. ca. 30.10. til Kbhvn. Aarhus, Aalborg. — *Hjortholm* ank. Korsør 28.10., derfra 29.10. til Svendborg, Aalborg/Nr. Sundby, Kbhvn. — *Katholm* ank. Newport 25.10., afg. ca. 29.10. til Swansea, Liverpool, Kbhvn., Odense, Randers. — *Klintholm* ank. Kbhvn. 27.10., afg. ca. 1.11. til Antwerpen, Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Rotterdam 28.10. til Kolding, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Kbhvn. 25.10. til Antwerpen, Horsens, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Kbhvn. 27.10., herfra forv. 29.10. til Kalundborg, Kbhvn. — *Louisiana* ank. Norrsundet 25.10., afg. 28.10. til Wallvik/Munksund/Kramfors/Utansjö/Östrand/Aarhus. — *Maine* ank. Istanbul 18.10., derfra til Izmir, Alexandria, Beirut o. v. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 27.10., herfra 29.10. til Odense, Aalborg, London. — *Marocco* afg. Algier 27.10. til Tunis, Messina, Catania, Neapel o. v. — *Melos* ank. Livorno 25.10., derfra forv. 28.10. til Genoa, Marseille, Spanien. — *Nevada* afg. Rotterdam 22.10. til Hampton Roads. — *Oregon* ank. Wallvik 26.10., afg. forv. 28.10. til Norrsundet/Svartvik/Kramfors/Svanö/Kbhvn. — *Paraguay* ank. New York 25.10., afg. ca. 28.10. til Kbhvn./Aarhus. — *Rhodos* ank. Casablanca 27.10., derfra 28.10. til Oran, Algier, Tunis, Italien, Marseille. — *Rota* ank. Kbhvn. 25.10., derfra 29.10. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leith o. v. — *Samos* afg. Leixoes 27.10. til Kbhvn., Herrenwyk, Kbhvn. — *Svanholm* ank. Gdansk 21.10., afg. ca. 28.10. til Manchester, Kbhvn. — *Texas* ank. Tekirdag 25.10., derfra til Izmir, Piræus, Lissabon, Danmark. — *Thyra* ank. Hull 28.10., derfra forv. 31.10. til Kbhvn. — *Tonsk* ank. Odense 28.10., afg. ca. 29.10. til Kbhvn., Antwerpen, Danmark. — *Trondhjem* ank. Leith 28.10., derfra 29.10. til Thorshavn/Trangisvaag/Vaag. — *Tula* ank. Manchesterkanalen 24.10., afg. ca. 28.30.10. til Kbhvn., Næstved, Korsør, Aalborg. — *Tunis* ank. London 28.10., derfra forv. 30.10. til Esbjerg, London. — *Uruguay* afg. Antwerpen 23.10. til Boston/New York o. v. — *Venezuela* ank. Casablanca forv. 28.10., derefter Antwerpen/UK/Kbhvn. — *Virginia* ank. Santos 25.10., afg. forv. 29.10. til Rio de Janeiro/Bahia/Madeira-Danmark.

Draco

Salling ank. Leningrad 26.10. — *Skern* afg. Istanbul 26.10.

C. K. Hansen

Aggersborg afg. Santa Maria 23.10. til New York. — *Brattingsborg* forv. ank. Rotterdam 5.11. — *Christiansborg* ank. Donges 26.10. — *Ellensborg* ank. Glasgow 22.10., derfra til Wales. — *Flynderborg* ank. Puerto La Cruz 26.10., derfra til Curacao. — *Frederiksborg* ank. Leixoes 2.10., derfra til Port Talbot. — *Lilleborg* afg. Huelva 27.10. til Kalundborg. — *Nordborg* ank. Rotterdam 10.10., derfra til Bremen. — *Skodsborg* forv. ank. Port Talbot 28.10. — *Spigerborg* afg. Hansport 23.10. til Philadelphia. — *Taarnborg* pass. Finisterre 22.10. til Piræus. — *Uranienborg* afg. Dakar 25.10. til Hamburg. — *Ørneborg* forv. ank. Vigo 28.10. — *Herbrand* afg. Rotterdam 22.10. til Curacao.

Helmdal

Axel Carl ank. Bluefields 26.10. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 27.10. — *L. H. Carl* ank. New Orleans 28.10. — *Poul Carl* ank. Sydney 27.10.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Helsingør 27.10. til Reykjavik. — *Jens Toft* afg. Boulogne 29.10. til Caen, Lissabon. — *Karen Toft* ank. Middlesbrough 29.10.

Kongssund

Kongshaun pass. Port Said 25.10. p.v.t. Rotterdam.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Merca 27.10. — *Argentinean Reefer* ank. Rio de Janeiro 27.10. — *Bella Dan* ventes til Panamakanalen 3.11., nordg. — *Egyptian Reefer* ventes afg. Portland 29.10. — *Gerda Dan* ventes til New York 1.11., nordg. — *Greta Dan* ventes afg. Valparaiso 31.10., sydg. — *Indian Reefer* ventes afg. Buenos Aires 30.10. — *Jelva Dan* pass. Kielerkanalen 27.10. p.v.t. Gravesend. — *Jutta Dan* afg. Grimsby 24.10. til Sevilla. — *Kamma Dan* ventes afg. New Orleans 5.11. til Chile. — *Katja Dan* ventes til Korsør 29.10., derefter Gefle. — *Kista Dan* afg. Reykjavik 27.10. til Napoli. — *Laila Dan* ank. Rouen 24.10., derefter Stora Vika. — *Laura Dan* pass. Kbhvn. 27.10. p.v.t. Riga. — *Leena Dan* ventes til Baltimore 29.10. — *Lilian Dan* pass. Kielerkanalen 27.10. p.v.t. Rochester. — *Linda Dan* pass. Dover 27.10. p.v.t. Pasajes. — *Lotta Dan* ventes afg. Kemi 30.10. til Rochester. — *Maria Dan* pass. Kielerkanalen 28.10. p.v.t. Bristol. — *Marna Dan* ventes afg. New York 30.10. til Chile. — *Nerma Dan* afg. Bahrein 24.10. til Hobart. — *Paula Dan* ventes til Guayaquil 1.11., sydg. — *Randa Dan* ventes afg. Kotka 29.-30.10. til Rochester. — *Selma Dan* afg. fra Themsens 27.10. til Kotka. — *Silja Dan* pass. Scillyøerne 24.10. p.v.t. Montreal. — *Stina Dan* ventes til Esbjerg 29.10. — *Tessa Dan* ventes til Panamakanalen 30.10., nordg. — *Ulla Dan* ventes pass. Kielerkanalen 29.10. p.v.t. Cardiff. — *Vilma Dan* ventes afg. Antofagasta 1.11., nordg. — *Ninna Dan* afg. Toppila ca. 30.10. til Næstved.

Motortramp

Stensby afg. Calcutta 28.10. til Cochin. — *Tureby* ank. Geraldton 27.10. — *Vedby* forv. ank. Seattle 29.10., derefter Tacoma, Vancouver.

Myren

Asbjørn ank. Nakskov 24.10. — *Astrid* Frederikshavn. — *Birte* Frederikshavn. — *Chr. Sass* forv. ank. Alexandria 30.10., derefter Morphou Bay, Cypren, Holland. — *Clara* Kbhvn., rep.

Norden

Norden ank. Christmas Island 24.10. — *Nordfarer* anl. Colombo 29.10. p.v.t. Aden. — *Nordhval* ank. Madras 28.10. — *Nordkap* afg. Freetown 27.10. til Takoradi. — *Nordkyn* afg. Las Palmas 22.10. til Hobart. — *Nordpol* ank. Tourane 28.10. — *Nordvest* ank. Rotterdam 26.10.

Orient

Astoria afg. Nakskov 29.10. til U.S.A.-E.C. — *Westralia* afg. Bombay 29.10. til Madras.

Progress

Valborg Nielsen ant. afg. Norfolk 26.10. — *Elisabeth Nielsen* ank. Puerto Padre, Cuba, 25.10. — *Elsa Nielsen* ventes pass. Oran 29.10. — *Lily Nielsen* ant. ank. Houston 28.10. — *Henry Tegner* ant. ank. Oslo 28.10. — *Ellen Nielsen* pass. Galata 12.10. — *Hugo Nielsen* afg. Ivigtut 24.10. — *Margrete* ant. ank. Antwerpen 28.10. — *Karen* ank. Drammen 25.10. — *Marx* ank. London 23.10. — *Sophie* ant. afg. Grangemouth 28.10. — *Thyra* afg. Ghent 27.10. — *Fylla* ant. afg. Malmö 28.10.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige

Forsikringsarter

FORSIKRINGS AKTIESELSKABET
NORDLYSET

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.

TELEF. *BYEN 2680

L. R. Schmith & Co.*Jane Lanng* afg. Bremen 28.10. til Swansea.**Torm**

Birgitte Torm ank. Santos 26.10. — *Estrid Torm* afg. Recife 26.10. — *Herdis Torm* afg. Panamakanalen 22.10. — *Olga Torm* ank. Montreal 15.10. — *Gerd Torm* ank. Rouen 26.10. — *Tekla Torm* ank. Baltimore 24.10. — *Agnete Torm* afg. Montevideo 24.10. — *Kirsten Torm* afg. Barbados 26.10. — *Gertrud Torm* afg. Safi 16.10. — *Ragnhild Torm* ank. Genoa 26.10. — *Helvig Torm* afg. Gocek 24.10. — *Thyra Torm* afg. Rotterdam 24.10. — *Gyda Torm* ank. Durban 24.10. — *Anne Torm* afg. Bremen 27.10. — *Hilde Torm* ank. Bilbao 26.10. — *Gudrun Torm* afg. Beckton 25.10. — *Alice Torm* ank. Halmstad 26.10. — *Gunhild Torm* ank. Hull 22.10.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Dakar 25.10. til Abidjan. — *Otto Petersen* afg. Alexandria 28.10. til Naxos. — *P. N. Damm* ank. Rio de Janeiro 29.10.

Ø.K.

Annam afg. Brisbane 25.10. til Port Pirie, Bristol Channel. — *Asia* afg. Aden 20.10. til Penang, Port Swettenham. — *Bintang* afg. Hongkong 23.10. til Manila, Singapore. — *Falstria* ank. New York 24.10., derefter Kbhvn., Aarhus. — *Fernplant* ank. Aarhus 27.10., derefter Kbhvn. — *Fionia* ank. Hamburg 27.10., derefter Gdynia, Kbhvn. — *India* ank. Cebu 24.10., derefter Zamboanga, Davao. — *Java* pass. Brunsbüttel 24.10. til Rotterdam, Port Said/Suez. — *Jutlandia* afg. Singapore 23.10. — *Kambodia* ank. Antwerpen 25.10., derefter Rotterdam, Hamburg. — *Kina* afg. Hamburg 26.10. til Göteborg, Kbhvn. — *Korea* afg. Oslo 27.10. til Middlesbrough, Antwerpen. — *Lalandia* ank. Bangkok 20.10., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Magdala* afg. Aden 25.10. til Penang, Port Swettenham. — *Malacca* pass. Chagos 23.10. til Aden, Suez/Port Said. — *Malaya* afg. Madras 25.10. til Rangoon, Calcutta. — *Manchuria* afg. Los Angeles 26.10. til Panamakanalen. — *Meonia* afg. Penang 22.10. til Colombo, Aden. — *Mombasa* pass. Suez 26.10. til Aden, Karachi. — *Mongolia* ank. Aarhus 28.10., derefter St. Thomas, Curacao. — *Morelia* afg. Aden 27.10. til Suez/Port Said, Beyrouth. — *Nikobar* ank. Manila 25.10., derefter Cebu. — *Panama* afg. Osaka 27.10. til Nagoya, Yokohama. — *Patagonia* ank. Singapore 24.10., derefter Port Swettenham. — *Pretoria* ank. Rotterdam 25.10., derefter Marseille, Genoa. — *Selandia* ank. Nakskov 26.10., derefter Kbhvn., Göteborg. — *Serampore* ank. Astoria 26.10., derefter Columbia River, Puget Sound. — *Siam* afg. Antwerpen 27.10. til Bahrein f. o. — *Tranquebar* pass. Farallon Depajaros 15.10. til San Francisco, Los Angeles.

VINKE & CO.Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
VinkecoTelephone:
ROTTERDAM 11 48 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorw.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861

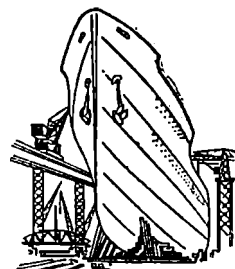


- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 . KØBENHAVN 5



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Søjhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog

IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 . KØBENHAVN K.



TUBORG

The world famous Beer

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD

Rigstelefon: 909

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DET BLØDE
MINERALVAND -
(SORT ETIKETTE)

Carlsberg

LEVERANDØR TIL DET. KGL. DAN.

TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

Se kan få dem overalt

PA HAVET

Butler's
WHISKY
Special Reserve

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

JAN M. LYNGBY A/S
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. C. 13 770-15 770
TELEGR. »JANBY»

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellniekajen 9,1 m. Til Larrens Plads 8,1 m. til Islands drygge nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m. i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnesiden 5,0—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pølse eller ved andet Skibss 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. Alle Afgifter undt. Knippsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lødstvang. Lødspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsning og Lødning. I Frihavnen besørger Løsning og Lødning 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 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 35 Tons samt 3 private, faste Kraner (Barmeister & Wain) til Løft indtil 150 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 5 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 5 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,8 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,0—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjtstønder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lødstvang. Lødspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Løsning og lastning: Løsning og lastning besørger af hævørende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 3 mobile bensin-elektriske køre-kraner med henholdsvis 3 og 4 t 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 på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 3,3 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lødstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 øre, udg. 37,5 øre. Reducerede afgifter for sejlfartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og oliefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodstaketer af 1911, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Løsning og lastning foretages af private efter faste takster. Kran løftende 60 tons. Moderne skibsværft: 2 tordokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 900 tons bæreevne. Kran løftende 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m., ca. 1000 lob.m. bolværk til større skibe (5,5—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandede stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesammenslutnings normaltakster. Bugserdampor uforuden. Ingen lødsafgift når lods ikke benyttes, iøvrigt moderat. 2 kraner til løsning af homogene laster samt stykgodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt, flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalerbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: 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 lødstvang uden ved bugsering (se lodst.). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakt 5,00 kr. Løsnings- og lastningsomkostn. efter moderat takster. Dobb. jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibsmølle. Ophalerbedding til skibe indtil 375 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{1/5}



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: Skibsværftene

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikanten af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tordokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

FRA UGE TIL UGE

RADIOENS JULEHILSNER

Danmarks kortbølgesender har atter i år fået overdraget hvervet at viderebringe julehilsenerne til de danske søfolk på de 7 verdenshave. Der vil fra kortbølgeafdelingens side blive gjort, hvad der er menneskeligt muligt for at give udsendelserne den bedst tænkelige tekniske kvalitet, og man håber, at de danske søfolk efter jul vil gøre Statsradiofonien den meget store tjeneste at sende rapporter til Radiohuset i København om, hvordan modtagelsen har været, og om man var tilfreds med arrangementet af udsendelserne.

Hilsenerne, som alle vil blive læst af speakere, tænkes udsendt i dagene 15.—24. december incl. og bliver ordnet således, at man i en udsendelse koncentrerer sig om danske skibe i et bestemt område af verden. I samarbejde med rederierne vil der blive udarbejdet skønsmæssige positionslistor for samtlige danske skibe, og hilsenerne vil derefter blive ordnet og sendt med retningsantenne til følgende syv områder, som det skulle være teknisk muligt at dække med den sender, Statsradiofonien råder over:

- I. Europæiske farvande samt det østlige Atlanterhav ud til ca. 30° vest (*excl.* Middelhavet). (Skibe, der anløber danske havne indenfor omtalte tidsrum, medtages ikke i opgørelsen).
- II. Middelhavet og farvandene mellem Suez kanalen og Forindien, incl. den Persiske Golf.
- III. Farvandene mellem Forindien og Bagindien samt farvandene omkring Indonesien.
- IV. Farvandene ved Kina, Japan, Australien samt New Zealand.
- V. Farvandene omkring Sydamerika.
- VI. Farvandene langs Nordamerikas østkyst og det vestlige Nordatlantehav ud til ca. 30° vest.
- VII. Farvandene langs Nordamerikas vestkyst samt det østligste Stillehav.

Nærmere datoer, tidspunkter og bølgelængder for udsendelserne til hvert af de syv områder vil fremkomme, dels i søfartsavisen via Lyngby radio og dels i Statsradiofoniens regulære udsendelser til søfolk ombord i danske skibe. Det vil måske være på sin plads at give tiderne og bølgelængderne for disse udsendelser, som finder sted hver mandag, onsdag og fredag kl. 23,30—23,50 GMT, 31,51 m, 9,520 mc/s, retning Sydamerika og hver tirsdag, torsdag og lørdag kl. 02,30—02,50 GMT, 31,51 m, 9,520 mc/s, retning Nord Amerika, kl. 04,00—04,20 GMT, 31,51 m, 9,520 mc/s, retning Nord Amerika, kl. 10,00—10,20 GMT, 19,76 m, 15,180 mc/s, retning Østen, Australien, New Zealand, kl. 15,00—15,20 GMT, 19,78 m, 15,165 mc/s, retning Sydasien, kl. 17,00—17,20 GMT, 31,51 m, 9,520 mc/s, retning Mellemste Østen.

M.S. JENS WAL

H. C. Christensens Stålskibsværft af 1949, Marstal, havde den 31. oktober prøvetur med sin nybygning nr. 55, motorskibet *Jens Wal*.

M.s. *Jens Wal* er bygget til skibсреder N. Wal Hansen, Vedbæk, og måler under 150 brutto-registertons

med en lasteevne på 240 tons d.w. Til bygningen er anvendt stål fra Det danske Stålvalseværk i Frederiksværk, og skibet er bygget til Bureau Veritas klasse I 3/3 L. 1. 1. Ice og til dansk lovs fordringer. Dets længde overalt er 31,83 m, største bredde 6,48 m, dybde til hoveddæk 2,95 m og dybgang 2,69 m. Dets indretning og udstyr svarer ret nøje til de to søsterskibes, m.s. *Caroline* og m.s. *Majlith*, som værftet tidligere har bygget.

KØBENHAVNS HAVN

Havnedirektør Mogens Blach forelagde havnens budgetforslag for året 1953 i havnebestyrelsens møde den 31. oktober. Budgetforslaget slutter med et overskud på 1,4 mill. kr., hvilket er 3/4 mill. kr. mere end budgetoverskuddet i år og godt 130.000 kr. mere end overskuddet på den nyeste regnskabskalkule for 1952. På indtægtssiden regnes med indtægter af havneafgifter m. m. på ialt 6.740.000 kr., lejeindtægter af ejendomme 3.253.200 kr. og renteindtægter 4.294.700 kr. Ialt regnes der med en indtægt på 14.949.100 kr. i 1953 mod en forventet indtægt på ialt 13.616.300 kr. i år. Hovedparten af den forventede indtægtsstigning falder på vareafgifterne, der ventes at stige fra 4,6 mill. kr. til 5 mill. Også udgifterne ventes at ville stige men ikke så stærkt som indtægterne. Budgetforslaget regner således med udgifter til ialt 13.545.200 kr. mod sidste regnskabskalkules 13.346.000 kr.

Havnedirektøren kom forøvrigt i sin forelæggelse tale ind på de stærkt forøgede forpligtelser, som den forlængede levealder har stillet såvel offentlige som private pensionskasser overfor, og rejste herunder spørgsmålet om muligheden for en forlængelse af tjenestetiden, dels gennem en forhøjelse af den nu gældende aldersgrænse, 65 år, for retten til at erholde afsked med pension og dels gennem en adgang for arbejdsduelige funktionærer og arbejdere til at forblive i tjenesten udover det fyldte 70 år. Disse havnedirektørens tanker gav senere anledning til en lang og udbytterig debat, der mundede ud i en opfordring til havnedirektøren om at arbejde videre med sagen i samarbejde med jurister for at nå frem til et forslag til fremlægning for havnebestyrelsen senere hen.

DE SMÅ SØFARTSNATIONER

The National Federation of American Shipping har fornylig udsendt en rapport, der behandler de små søfartsnationers voksende konkurrence i verdensskibsfarten. Det hedder i rapporten, at mens 36 mindre skibsfartsnationer i 1939 rådede over ialt ca. 6 mill. tdw., var tallet i 1952 steget til 11.847.000 tdw. for at nå op over 13 mill. tdw., når disse landes nuværende nybygningsprogrammer er gennemført. Disse landes handelsflåder vokser nu betydeligt hurtigere end de store søfartsnationers. Før krigen betød konkurrencen fra disse landes flåder kun lidt, fastslår rapporten, men forholdene er anderledes nu med deres så stærkt forøgede tonnage og et vigende marked. Nu kan disse nationer, hvis handel ikke er vokset i samme forhold som deres handelsflåder, i be-

tydelig grad reducere deres behov for fremmed tonnage og i mange tilfælde endda tilbyde andre lande tonnage. Rapporten angiver endvidere den procentvise forøgelse af visse landes flåder i forhold til 1939: Argentina 333, Canada 114, Kina 111, Honduras 548, Indien 119, Israel 2.039, Mexico 584, Peru 265, Polen 210, Portugal 1.085, Tyrkiet 130 og Venezuela 126. Adskillige nationer, der ikke havde nogen handelsflåde i 1939, råder nu over megen tonnage, som f. eks. Colombia, Costa Rica, Liberia, Schweiz, Indonesien og Pakistan. Alt ialt er der i øjeblikket ca. 1.389.500 tdw. under bygning til disse små nationer eller 11.7 pct. af deres nuværende tonnage. 40 pct. af nybygningerne er almindelige lastskibe og op mod halvdelen af alle nybygningerne bliver bygget i Storbritannien, Tyskland og Holland.

Arsagen til den så stærke forøgelse af de små søfartsnationers handelsflåder må, fastslår rapporten endelig søges dels i de store vanskeligheder disse lande, særlig de neutrale, havde under krigen med at dække deres transportbehov og dels i ønsket om at spare fremmed valuta.

KONSULATERNE

Leif Buch Hansen, der ved kongelig resolution af 28. august 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk konsul i Stavanger med distrikt omfattende Rogaland fylke, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den norske regering.

Frederik Christian Knudsen, der ved kongelig resolution af 9. juli 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk konsul i Accra med distrikt omfattende Guld-kysten, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den britiske regering.

AARHUS FLYDEDOK

Aarhus Flydedok har af den polske regering fået overdraget arbejdet med færdigbygningen af et ca. 4000 tdw. dampskib *Gdynia*, hvis skrog er blevet bygget i Stettin og derpå bugseret til Aarhus. Arbejdet vil give værftet god beskæftigelse vinteren igennem.

SVENDBORG NAVIGATIONSSKOLE

Den 1. november kunne Svendborg navigations-skole fejre sit 100-års jubilæum, men da man ved indvielsen af den nye skolebygning for kort tid siden allerede havde fejret det kommende jubilæum, indskrænkede festlighederne sig på selve dagen til en mindre sammenkomst for skolens lærere, elever samt enkelte indbudte, deriblandt navigationsdirektør Guldhammer, ligesom skolen både lørdag og søndag åbnede sine døre for alle interesserede.

STÅLVÅLSEVÆRKET

Det danske Stålvålværk i Frederiksværk nåede den 14. december 1951 op på de 100.000 tons færdigjern, fremstillet i 1951. Det var en milepæl og en rekord, men da valseværket hele tiden har været under udvidelse, kunne man også vente stigende produktionschifre. Inden året løb ud, nåede man op på 106.000—107.000 tons. Stålvålværkets kapacitet er dermed fuldt på højde med skrottilgangen.

Overfor Erhvervenes Oplysningsråd udtaler direktør A. Østergaard, at man i 1952 håber på at nå de 110-115.000 tons. Man ligger inde med så mange og så store ordrer, at man regner med fuld beskæftigelse i den store virksomhed også i 1953. Forbruget af skrot er gået op til det dobbelte efter den udvidelse, der muliggør en produktion på pladevalseværket på 60.000 tons om året.

Af hensyn til den danske skibsbygningsindustri bestræber man sig for den størst tænkelige produktion af skibsplader, idet de danske leverancer udefra i stedse stigende grad har svigtet på dette område —

det var England, der var hovedleverandør. Da den danske skibsbygningsindustri skønsmæssigt anvender en 80.000 tons skibsplader om året, vil valseværket altså her kunne dække en væsentlig del af forbruget til denne industri.

For at skaffe fuld beskæftigelse på *profilvalseværket* — hvis kapacitet er 50.000 tons årlig — har stålvålværket i udstrakt grad påtaget sig lønvalsning for svensk og norsk regning. Til Norge drejer det sig således om blokke, som modtages til udvalsning til »platinere«, et halvprodukt, som i Norge videreudvalses til blikplader til hermetikindustrien. På lignende måde modtager man blokke til udvalsning til svenske industrier. Man modtager stadig nye ordrer og denne lønvalsning andrager ca. 10 pct. af valseværkets kapacitet.

BJERGNINGSSELSKABERNE

Ved et møde i Bergen fornylig, hvori deltog direktør Beyer, Norsk Bjergningskompani og direktør Kjær, Svitizers Bjergningsentreprise, oplystes det, at Norsk Bjergningskompani er gået ind i bjergnings-selskabernes Middelhavsunion og sender sit største bjergningsskib, *Salvator*, derned. Unionen består foruden af Svitizers Bjergningsentreprise og Norsk Bjergningskompani af Neptunbolaget i Stockholm og Göteborgs Bogserings- & Bærgnings A/B samt det engelske bjergningsselskab Lands & Co. Ltd.

ORION

Dampskibsselskabet Orion har holdt ekstraordinær generalforsamling med forslag om udvidelse af bestyrelsens medlemsantal som eneste punkt på dagsordenen.

Formanden, højesteretssagfører Gorrissen, forelagde forslaget, der kræver en vedtægtsændring. Ifølge vedtægternes prgf. 5 består bestyrelsen af den korresponderende reder og indtil 4, mindst 2 medlemmer, hvilket sidste punkt ændres til 5 mindst 2 medlemmer.

Forslaget vedtoges enstemmigt, men da kvalificeret majoritet ikke var repræsenteret, vil det være at forelægge en ny generalforsamling til endelig vedtagelse.

TYSK TANKSKIBSBYGNING

Der er i øjeblikket en stor mængde tankskibstonnage i ordre ved Tysklands skibsværfter, og den største part heraf bygges til udenlandske rederier. Det er opgjort, at der ialt er bestilt 54 tankskibe med en samlet dødvægt på 851.000 tons i Tyskland, og af disse er kun 10 på tilsammen 53.900 tons bestemt for tyske rederier. De vigtigste tyske værfter indenfor tankskibsbygningen er Deutsche Werft, Howaldtswerke og Bremer Vulcan.

DE STORE SEJLSKIBE

Da den store tyske 4-mastede bark *Pamir* for nogen tid siden kom til Rotterdam fra San Lorenzo, blev der utvivlsomt sat punktum for den tyske skibsreder Hans Schliewens håb om at kunne genoplive sejlskibsfarten med store kombinerede skole- og lastskibe, idet en kreditor omgående lagde beslag på skibet ved dets ankomst til havnen. Skibsreder Hans Schliewen købte som bekendt efter krigen de tidligere finske storsejlere *Pamir* og *Passat* og ofrede ca. 8 mill. D-mark på at sætte dem i stand og udruste som kombinerede skole- og lastskibe, hvorpå de blev sat i fart først på året, men resultatet blev såre kummerligt, og indtil nu regner man med, at skibene har sejlet med et underskud på ca. 800.000 D-mark. Begge de to skibe vil sikkert nu sammen med barken *Mos-hulu* og skonnerten *Carl Vinnen*, begge ligeledes tidligere finske skibe købt af Hans Schliewen, ende deres dage på et ophugningsværft.

UGENS FRAGTBÆRETNING

Minearbejderstrejken i USA blev ikke af længere varighed, og kulbefragtingen fra Northern Range er genoptaget omend i noget begrænset omfang. Raterne fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam har været noget varierende, idet der rapporteres sluttet til mellem 37/- og 40/-. Sidste afslutninger har ligget omkring 39/6d. for ult. novbr./primo decbr. tonnage. Af anden kulforretning kan nævnes: Hampton Roads til Japan til \$8.25. Soyabønner fra Norfolk til Danmark sluttedes til 55/- med fri losning og for byg fra Northern Range til Danmark betales 55/-, ligeledes med fri losning. En 6500 tonner sluttedes Albany/UK. til 13/- pr. qr. og for hvede fra Northern Range til Dunkirk betales \$6.10. Fra Wabana sluttedes en kontrakt om transporten af 100.000 ts. malm til Rotterdam eller tysk Nordseehavn til 28/-, fio. Fra St. Lawrence sluttedes hvede til Jugoslavien til \$8.50 og på sterlingbasis til 62/6d., byg St. Lawrence/Danmark betales med 55/-, St. Lawrence/Rotterdam eller Antwerpen sluttede tungt korn til \$6.50, til Vestitalien betales \$7.25 og byg St. Lawrence/Japan sluttedes til \$10.

Der er stadig kun begrænset efterspørgsel fra Vestindien, men der har dog været mere liv på dette marked end i lange tider. Adskillige både sluttedes således for sukker fra Cuba til UK til 62/6d., 2200 tonner sluttedes Cuba/Lattakia til \$13 og Liberty båd sluttedes Cuba/Japan til \$13.

Fra Golfen var efterspørgselen ringe. Korn til UK. sluttedes til \$10 med option losning Antwerpen/Hamburg Range til \$9.75, amerikansk *liner* tonnage accepterede \$7 for sulphur fra Galveston til UK., hvede fra Golfen til Recife sluttedes til \$7.75 og et svensk motorskib 8000 ts. dw., 540.000 cbft. bale sluttedes fra Golfen til Japan med bomuld og stykgods til \$80.000 lumpsum fio.

River Plate markedet er stadig apatisk. En parcel på 5000 ts. expellers etc. sluttedes fra Montevideo til UK. til 65/- basis 65 cbft. og for en parcel på 1500 ts. hørfrø fra n.a. San Lorenzo til Dunkirk betales 55/-. Malm fra Victoria til Baltimore sluttedes til \$4.25.

Nordpacific markedet har været noget mindre aktivt, men rateniveauet er opretholdt. Korn fra British Columbia til UK. sluttedes til den uændrede rate af 85/- med option af losning Antwerpen eller Rotterdam til 82/-. Korn til Indien sluttedes ligeledes til den uændrede rate af 90/- til øst- og 97/6d. til vestkysten. En enkelt prompt båd sluttedes for korn fra

Nordpacific til Karachi til \$16, men der sluttedes flere både i senere positioner for lignende forretning til \$12/\$12.25, korn Nordpacific/Chittagong sluttedes til \$15, lumber fra Nordpacific til Sydafrika sluttedes for Liberty størrelse til omkring \$145.000 lumpsum fio.

Fra Østen er der stadig kun ringe forretning. Ris fra Shanghai til Colombo sluttedes til 62/6d. Kul fra Calcutta sluttedes til Rangoon til 42/6d., en 3800 tonner fik £17.500 lumpsum fio. for scrapjern til UK., malm fra Marmagoa til Rotterdam sluttedes til 58/6d., malm Marmagoa/Northern Range betalte \$11 og samme rate betales for malm Bombay/Northern Range.

Australske kornbefragtere var lidt mere aktive og nogle både sluttedes for hvede fra Vestaustralien til UK. til 95/- basis løs last ex-silo med sædvanlige lasteoptioner, Vestaustralien til Vestitalien sluttedes til 92/6d. for løs hvede ex-silo. Sukker fra Queensland til UK. betales med 125/- for december og 122/6d. for janr. lastning. Zinccentrates fra Port Pirie til UK./Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til 120/-.

Det sydafrikanske marked er helt dødt. Sukker fra Mauritius til UK. sluttedes til 79/- for løs last.

Fra Sortehavet sluttedes yderligere tonnage for korn til UK. til 45/- med option af losning Antwerpen/Hamburg Range. Malm fra Bona til Rotterdam sluttedes til 21/6d., som er en lille forbedring. Pyrites fra Huelva til Holland betales med 27/6d. og fosfat fra Casablanca til UK. sluttedes til 30/-.

Efterspørgselen på vore hjemlige markeder for tonnage til kul og koks er ikke særlig stor og raterne, der er betalt i den forløbne uge, har vist lidt svagere tendens. Større både fra ECUK. til god dansk havn er sluttet til 14/- og mindre tonnage har fået rater omkring 20/-. Fra Østersøen er der stadig enkelte laster tilbage. For 210 favne props fra Kalmar til ECUK. betales 130/- og 550 favne props fra Mellemfinland til ECUK. sluttedes til 150/- pr. favn.

På tankmarkedet har der heller ikke i den forløbne uge været større bevægelse. London markedet er roligt, hvorimod der stadig er en del efterspørgsel i amerikansk kystfart. Af afslutninger kan nævnes: 16.000 tonner, dirty, Persian Gulf/Portugal, MOT. plus 5 pct., en del dirty både sluttedes fra Persian Gulf til Formosa til USMC, flat, clean tonnage Persian Gulf/Japan fik USMC. plus 25 pct. I amerikansk kystfart sluttedes uændret til USMC. minus 10 pct. for dirty tonnage. Let gasolie sluttedes Caribbean/Sverige til MOT. plus 80 pct.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Navigationsskolerne

Ved de nu afsluttede eksaminer på Københavns navigationsskole har 28 elever bestået skibsførereksamen, 41 styrmandseksamen og 17 radiotelegrafisteksamen.

Ny lodskutter

Svendborg Skibsværft afleverede den 4. november den nye lodskutter til Esbjerg. Den nye kutter er på 75 tons og er forsynet med alle moderne navigationsmidler. Hovedmaskineriet består af en 260 hk. Alpha dieselmotor, der giver den en fart på 10—11 knob.

Df. Fenris skal sælges

Statsbanernes gamle isbryderfærge på Storebælt *Fenris* er nu blevet udbudt til salg. *Fenris* har ikke været i funktion siden isvinteren i 1947 og ligger nu i Svendborg havn. Færgen er 58 år gammel, men er stadig fuldt sejlklar og velholdt.

Statshavnene

På det forleden dag forelagte finanslovforslag for 1953—54 er tilskudet til statshavnene opført med 6,9 mill. kr. imod 6,5 mill. kr. i indeværende finansår.

For Esbjerg havns vedkommende regner man med et underskud på 4,1 mill. kr. Der påregnes udført oprensingsarbejder for 4,2 mill. kr., hvoraf 2,2 mill. kr. til ud-

dybning af sejløbet over Grådyb Barre og 1,9 mill. kr. til oprensning af havnebassinene. Havnen i Hirtshals forventer et underskud på ca. 1 mill. kr. Til oprensningsarbejder her skal anvendes 200.000 kr. og til reparation af mølnerne 450.000 kr. Til havneudvidelserne i Skagen skal der i det kommende finansår anvendes 3,3 mill. kr. og til havneudvidelsen i Frederikshavn ca. 4 mill. kr.

Aktieselskabsregisteret

Dampskibsselskabet Heltand A/S af København. Under 26. oktober 1950 er selskabets vedtægter ændrede. Aktiekapitalen er udvidet med 245.000 kr. B-aktier. Den tegnede aktiekapital udgør herefter 735.000 kr., hvoraf 490.000 kr. er gamle aktier løbe nr. 1—490 og 245.000 kr. B-aktier løbe nr. 491—735. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt. Ved salg af B-aktier har selskabet forkøbsret. B-aktierne lyder på navn.

Fra svenske værfter

Afleveringer. Uddevallavarvet har fornylig afleveret det 16.120 tdw. tankmotorskib *Astrid Elisabeth* til A/S D/S Mithilda, Bergen. Hovedmaskineriet består af en 2-takts, enkeltvirkende MAN dieselmotor 6300 ahk. Farten er 14,8 knob.

Öresundsvarvet, Landskrona, afleverede den 6. oktober motortankskibet *Bellina*, 16.000 tdw., til Rederiaktiebolaget Dalen, Göteborg. Hovedmaskineriet består af en 8-cyl. Gölaverken dieselmotor 7000 ihk. Farten er 14½ knob.

Søsætning. Den 16. oktober søsattes ved Eriksberg, Göteborg, et 18,400 tdw. tankmotorskib *Gorm* under bygning til Skibs A/S Gylfe, Oslo. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, enkeltvirkende, 8-cyl. Eriksbergs B. & W. dieselmotor 7600 ihk. Farten skal være 14½ knob.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører i D/S Thore, kaptajn *T. J. Juliusson*, kan den 11. november fejre 75 års fødselsdag i sit hjem i København.

70 år

Overfartsleder ved Storebæltsoverfarten, kaptajn *H. P. Trondhjem*, fylder den 9. november 70 år. Kaptajnen har sit hjem i Korsør.

Tidligere fører i Det forenede Dampskibs-Selskab, kaptajn *H. P. Jarltorp*, fylder den 12. november 70 år. Kaptajnen har sit hjem i Klampenborg.

60 år

Skibsmaskinmester *G. W. Hansen*, Fåborg-Mommark-overfarten, fylder den 10. november 60 år.

VALUTAKURSER pr. 4. novbr. 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04¼, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 50.25 (ikke varebeta-linger), Bukarest 62.50, Cairo 19.93, Capetown 19.45, Frankfurt a/Main 164.70, Helsingfors 3.01½, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Jakarta 62.00, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo —, Montreal 7.16½, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98¾, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv —, Tokio 1.95, Warszawa 174.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 4. november 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. London 4.11. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Indian Bay 4.11. — *Betty Mærsk* forv. ank. Newfoundland 13.11. — *Lica Mærsk* forv. ank. Indian Bay 7.11. — *Marit Mærsk* forv. afg. Takoradi 4.11. — *Robert Mærsk* forv. ank. New York 3.11. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 14.11. — *Ellen Mærsk* afg. Osaka 1.11. til Hongkong. — *Else Mærsk* forv. afg. Vancouver 2.11. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Kobe 3.11. — *Agnete Mærsk* afg. Bombay 1.11. til Cochín. — *Mathilde Mærsk* forv. ank. Kuwait 5.11. — *Emilie Mærsk* afg. Manila 30.10. til Djakarta. — *Herta Mærsk* forv. afg. Semarang 3.11. til Surabaya. — *Jessie Mærsk* forv. ank. Le Havre. — *Vibeke Mærsk* afg. Balikpapan 26.10. til Kobe. — *Arnold Mærsk* afg. Newport News 31.10. til Philadelphia. — *Cornelius Mærsk* afg. Hirohata 25.10. til Bangkok. — *Oluf Mærsk* ank. Penang 30.10. — *Leise Mærsk* afg. Hongkong 3.11. til Saigon. — *Sally Mærsk* afg. Port Said 29.10. til Genoa. — *Gertrude Mærsk* afg. Caibaríen 1.11. til Panama. — *Leza Mærsk* forv. afg. Hongkong 4.11. til Keelung. — *Hulda Mærsk* afg. New York 31.10. til Newport News. — *Laura Mærsk* forv. afg. Bangkok 5.11. til Manila. — *Grete Mærsk* afg. Bugo 29.10. til Yokohama. — *Trein Mærsk* ank. Baltimore 31.10. — *Anna Mærsk* afg. Kobe 31.10. til San Francisco. — *Peter Mærsk* afg. Boston 31.10. til Norfolk. — *Olga Mærsk* afg. Panama 26.10. til San Francisco. — *Nicoline Mærsk* afg. San Francisco 31.10. til Los Angeles. — *Jeppesen Mærsk* ank. Manila 1.11. — *Kate Mærsk* afg. Buenos Aires 30.10. til Curacao. — *Bente Mærsk* forv. afg. Houston 4.11. til Casablanca og Rouen. — *Aase Mærsk* afg. Kingston 1.11. til Punta Cardon. — *Rosa Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 21.10. til Leghorn. — *Nelly Mærsk* afg. Curacao 30.10. til Gibraltar og Algier. — *Emma Mærsk* afg. Fao 7.10. til Rotterdam. — *Charlotte Mærsk* afg. Hamburg 2.11. til St. Kitts. — *Bright Mærsk* afg. Heysham 19.10. til Persiske Gulf. — *Inge Mærsk* afg. Hamburg 15.10. til Curacao. — *Caroline Mærsk* afg. Eminastad 20.10. til Singapore. — *Katrine Mærsk* afg. Curacao 31.10. til Rio de Janeiro og Santos. — *Henning Mærsk* afg. Banias 27.10. til Teneriffe. — *Marie Mærsk* afg. Miri 31.10. til Singapore. — *Eleonora Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 23.10. til Dunkirk. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 18.10. til Port de Bouc. — *Mette Mærsk* afg. Rotterdam 1.11. til Curacao. — *Jane Mærsk* afg. Harburg 29.10. til Mena al Ahmadi. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 13.10. til Antwerpen. — *Ebba Mærsk* afg. Tripoli 2.11. til Antwerpen. — *Anglo Mærsk* afg. Gibraltar 17.10. til Singapore. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 20.10. til Etang de Berre. — *Dorthe Mærsk* forv. afg. Bec d'Ambes 4.11. til Ras Tanura.

Basse & Co.

London ank. Hamburg 26.10. — *Krusaa* ank. Gdansk 21.10. — *Oslo* ank. Haifa 4.11. — *Paris* afg. Hamburg 3.11. til Århus. — *Egaa* pass. Durban 1.11. p.v.t. Beira. — *Else Basse* ank. Torrevecchia 1.11. — *Susaa* ank. Bona 2.11.

Dania

Cyrl afg. Malmö 27.10. til Svalbard. — *Danfjord* ank. Gdansk 3.11. — *Danholm* ank. Bureå 2.11. — *Tovelil* ank. Grangemouth 30.10.

C. K. Hansen

Aggersborg afg. New York 1.11. til La Guaira. — *Bratlingsborg* forv. ank. Rotterdam 7.11. — *Christiansborg* afg. Donges 29.10. til Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* ank. Cardiff 31.10., derfra til Lissabon. — *Flynderborg* ank. Puerto La Cruz 26.10., derfra til Curacao. — *Frederiksborg* ank. Leixoes 2.10., derfra til Port Talbot. — *Lilleborg* forv. ank. Cuxhaven 5.11., derefter til Kalundborg. — *Nordborg* afg. Bremen 1.11. til Swansea. — *Skodsborg* forv. afg. Port Talbot 3.11. til Las Palmas. — *Spigerborg* afg. Philadelphia 30.10. til Sheetharbour. — *Taarnborg* afg. Piræus 1.11. til Saloniki, derefter til Istanbul. — *Uranienborg* pass. Finisterre 3.11. til Le Havre. — *Ørneborg* ank. Bilbao 3.11., derfra til Holland.

Dansk Esso

Esso København forv. ank. Aruba 7.11., derefter Nyborg og Esbjerg. — *Christian Holm* forv. ank. Leghorn 7.11., derefter Sidon og Bari. — *Esso Nyborg* ank. Curacao 4.11., derefter Nyborg og Kalundborg.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Flensborg 23.10. — *Bornholm* afg. Århus 31.10. — *Bretagne* ank. Antwerpen 4.11. — *Grønland* afg. Port Said 3.11. — *Holland* ank. Bathurst 4.11. — *Irland* afg. Hamburg 29.10. — *Normandiet* ank. Maladi 1.11. — *Shetland* pass. Aden 4.11. — *Skotland* afg. Kokkola Red 4.11. — *Stesvig* afg. Bombay 23.10. til Hongkong.

De forenede Kulimportører

Cimbria ank. Ålborg 12.11. — *Concordia* ank. Kbhvn. 9.11. — *Dania* ank. Ålborg 8.11. — *Hafnia* ank. Fredericia 12.11. — *Scandia* ank. Malmö 13.11.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak afg. Kbhvn. 4.11. til Ivigtut, Frederikshåb, Egedesminde, Holsteinsborg og Sukkertoppen. — *Disko* pass. Fair Isle 3.11. p.v.t. Kbhvn. — *Kasketot* pos. 3.11. 58.35 n. 02.41 ø. p.v.t. Kbhvn. — *Sværdfisken* i Julianehåb. — *Tikerak* afg. Godthåb 3.11. til Sukkertoppen. — *Annette* S. pos. 3.11. 60.20 n. 08.40 v. p.v.t. Nanortalik. — *Dr. Alexandrine* pos. 3.11. 60.20 n. 20.33 v. p.v.t. Kbhvn. — *Mogens* S. ank. Egedesminde 1.11. — *Stigrid* S. ank. Egedesminde 30.10. — *Sonja Kaligtok* ank. Kbhvn. 3.11.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Kbhvn. 5.11. til Stettin. — *Th. Adler Svanholm* afg. Kbhvn. 5.11. til Gdansk. — *Wm. Th. Malling* afg. Kolding 4.11. til Stettin.

Draco

Salling afg. Leningrad 3.11. — *Skern* forv. ank. Gibraltar 7.11.

D.F.D.S.

Argentina afg. Kbhvn. ca. 12.11. til USA. — *Arizona* afg. Kbhvn. ca. 6.11. via Las Palmas til Sydamerika. — *Arkansas* ank. Istanbul 25.10., derefter til Tekirdag, Izmir. — *Bastholm* afg. Antwerpen 2.11. til Kbhvn., Århus, Randers, Ålborg. — *Birkholm* ank. Antwerpen 31.10., derfra forv. 4.11. til Tanger, Malta, Catania, Valencia. — *Bolivia* afg. New York ca. 10.11. til Oslo/Kbhvn. — *Bygholm* afg. Port Said 3.11. til Beirut, Lattakia, Mersin, Cypern, Izmir, Istanbul. — *California* ank. Buenos Aires forv. 4.11. — *Colombia* ank. Kbhvn. 1.11., afg. forv. 6.11. til Århus/Ålborg, Øst-sverige, USA. — *Diana* ank. Kbhvn. 3.11., herfra 6.11. til Århus, Hull, Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. ca. 7.11. — *Egholm* afg. Istanbul 3.11. til Izmir, Alexandria, Port Said, Beirut o.v. — *Florida* afg. Dunkirk 4.11. til Lissabon, Algier, Malta, Levanten. — *Georgia* i Kbhvn.-London ruten afg. Kbhvn. 1.11., fra London ca. 13.11. — *Hebe* ank. Kbhvn. 3.11., afg. 5.11. til Nakskov, Odense, Århus, Leith, Newcastle, Middlesbrough. — *Hindsholm* afg. Manchester 31.10. til Kbhvn., Århus, Ålborg. — *Hjortholm* ank. Ålborg/Nr. Sundby 2.11., derfra forv. 6.11. til Kbhvn., Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *Katholm* afg. Liverpool ca. 6.11. til Kbhvn., Odense, Randers. — *Klintholm* ank. Antwerpen 4.11., afg. ca. 7.11. til Horsens, Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Gdynia 4.11. til Kbhvn., herfra ca. 7.11. til Rotterdam, Kbhvn. — *Korsholm* ank. Kbhvn. 4.11., afg. ca. 8.11. til Antwerpen, Kbhvn. — *Lemnos* ank. Kbhvn. 31.10., herfra 4.11. til Hamburg, Antwerpen, Middelhavet. — *Louisiana* ank. Kramfors 1.11., derfra til Utansjö/Östrand/Århus — USA. — *Maine* ank. Istanbul 18.10., derfra til Izmir, Alexandria, Beirut, Cypern o.v. — *Margrethe* ank. London 4.11., derfra ca. 5.11. til Antwerpen, Kbhvn. — *Marocco* afg. Neapel 3.11. til Livorno, Genoa, Marseille. — *Melos*

afg. Valencia 3.11. til Almeria, Cadiz, Malaga, Lissabon, Leixoes. — *Nevada* ank. Hampton Roads ca. 8.-9.11. — *Oregon* ank. Svartvik 1.11., afg. ca. 4.11. til Kramfors/Svanö /Kbhvn./Göteborg/New York. — *Paraguay* afg. New York 28.10. til Kbhvn./Århus/Kbhvn. — *Rhodos* afg. Tunis 3.11. til Salerno, Neapel, Civitavecchia, Livorno, Genoa o.v. — *Rota* ank. Leith 4.11., derfra forv. 5.11. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Samos* ank. Kbhvn. 1.11., herfra 4.11. til Herrenwyk, Kbhvn., Hamburg, Antwerpen, Middelhavet. — *Svanholm* ank. Manchester 4.11., derfra til Kbhv. — *Texas* ank. Izmir 29.10., derfra til Algier, Danmark. — *Thyra* ank. Kbhvn. 4.11., herfra 5.11. til Odense, Ålborg, Hull. — *Tomsk* afg. Kbhvn. 1.11. til Antwerpen, Esbjerg, Ålborg, Århus, Odense. — *Trondhjem* afg. Vaag 3.11. til Kbhvn., forv. her 6.11. — *Tula* ank. Kbhvn. 4.11., herfra til Næstved, Korsør, Ålborg. — *Tunis* afg. London 4.11. til Odense, derfra 7.11. til Ålborg, London. — *Uruguay* ank. Boston ca. 5.11., derefter New York/Philadelphia. — *Venezuela* ank. Antwerpen 3.11., derfra ca. 6.11. til UK/Kbhvn. — *Virginia* afg. Rio de Janeiro 2.11. til Bahia/Las Palmas/Madeira-Danmark.

Heimdal

Axel Carl afg. Bluefields 2.11. — *Hans P. Carl* ank. Melbourne 3.11. — *L. H. Carl* ank. Kingston 4.11. — *Poul Carl* ank. Brisbane 1.11.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Reykjavik 5.11. — *Jens Toft* afg. Caen 5.11. til Lissabon. — *Karen Toft* afg. Middlesbrough 4.11. til Bilbao.

Kongssund

Kongshavn pass. Port Said 25.10. til Rotterdam.

J. Lauritzen

African Reefer pass. Aden 3.11. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Buenos Aires 5.11. — *Bella Dan* forv. pass. Panamakanalen 5.11., nordg. — *Egyptian Reefer* afg. Portland 29.10. — *Gerda Dan* forv. afg. New York 5.11. til Philadelphia. — *Greta Dan* forv. afg. Valparaiso 5.11., nordg. — *Indian Reefer* ank. Rio de Janeiro 3.11. — *Jelva Dan* forv. afg. Thomsen 6.11. til Bilbao. — *Jutta Dan* forv. afg. Sevilla 4.11. til Algiers. — *Kamma Dan* forv. afg. New Orleans 5.11. til Chile. — *Katja Dan* ank. til Gefle 4.11., derefter Rouen. — *Kista Dan* forv. pass. Gibraltar 4.11. p.v.t. Napoli. — *Laila Dan* forv. afg. Stora Vika 6.-7.11. til Kemi. — *Laura Dan* forv. afg. Jakobstad 4.11. til Mäntyluoto, derefter Preston via Kbhvn. — *Leena Dan* ventes til New York 7.11., derefter Chile. — *Lilian Dan* forv. afg. Thomsen 5.11. til Århus. — *Linda Dan* pass. Lissabon 4.11. p.v.t. St. Louis du Rhone. — *Lotta Dan* pass. Kiekerkanalen 4.11. p.v.t. Rochester. — *Maria Dan* forv. afg. Bristol 4.11. til Cardiff, derefter Sicilien. — *Marna Dan* ventes pass. Panamakanalen 5.11., sydg. — *Nerma Dan* ventes til Singapore 5.11. — *Ninna Dan* forv. afg. Næstved 6.11. til Gdansk. — *Paula Dan* ventes til Callao 5.11., sydg. — *Randa Dan* forv. afg. Rochester 6.11. til Amsterdam. — *Selma Dan* forv. afg. Kotka 4.11. til Jakobstad. — *Silja Dan* ventes til Montreal 6.11., derefter Danmark. — *Stina Dan* afg. fra Esbjerg 4.11. til Raumo. — *Tessa Dan* ventes til New Orleans 5.11., nordg. — *Ulla Dan* afg. Cardiff 3.11. til Ellesmere Port. — *Vilma Dan* ventes pass. Panamakanalen 12.11., nordg.

Motortramp

Stensby forv. ank. Cochín 4.11. — *Tureby* ank. Geraldton 27.10. — *Vedby* laster i British Columbia til Østkysten USA.

Myren

Asbjørn ank. Nakskov 24.10. — *Astrid* ank. Kbhvn. forv. 5.11. — *Birte* afg. Frederikshavn 6.-7.11. til Polen/Frankrig. — *Chr. Sass* afg. Alexandria 7.-8.11. til Morphou Bay/Holland. — *Clara* rep. i Kbhvn.

Norden

Norden ank. Christmas Island 4.11. — *Nordfarer* ank. Aden 6.11. — *Nordhval* ank. Bombay 6.11. — *Nordkap* ank. Takoradi 31.10. — *Nordkyn* afg. Las Palmas 22.10. til Hobart. — *Nordpol* afg. Tourane 3.11. til Haiphong. — *Nordvest* pass. Gibraltar 4.11. p.v.t. Marseille.

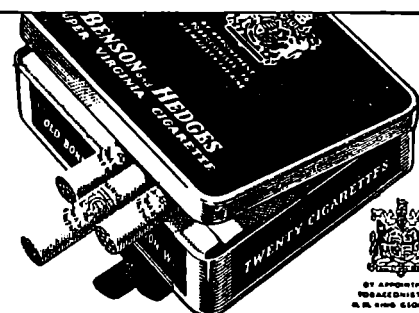
Orient

Astoria pass. Dover 1.11. p.v.t. østkyst USA. — *Westralia* afg. Bombay 31.10. til Madras.

Progress

Valborg Nielsen afg. New York 29.10. — *Elisabeth Nielsen* ank. Puerto Padre 25.10. — *Else Nielsen* afg. Oran

When only the best will do



BENSON and HEDGES

OLD BOND STREET • LONDON

DERES SKIDSHANDLER HAR DEN

29.10. — *Lily Nielsen* ank. Houston 28.10. — *Henry Tegner* afg. Oslo 30.10. — *Ellen Nielsen* pass. Galata 31.10. — *Hugo Nielsen* ank. København 3.11. — *Margrete* ank. Tyne 1.11. — *Karen* afg. Stettin 3.11. — *Marx* pass. Holtenau 3.11. — *Sophie* ank. Skive 2.11. — *Thyra* afg. Ghent 27.10. — *Fylla* ank. Pernoviken 31.10.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lang ank. Swansea 2.11.

Torm

Birgitte Torm ank. Buenos Aires 2.11. — *Estrid Torm* afg. Port of Spain 1.11. — *Herdis Torm* afg. Charleston 1.11. — *Olga Torm* ank. Montreal 15.10. — *Gerd Torm* ank. Nakskov 3.11. — *Tekla Torm* afg. New York 1.11. — *Agnete Torm* ank. Parnagua 29.10. — *Kirsten Torm* ank. Philadelphia 1.11. — *Gertrud Torm* ank. Philadelphia 1.11. — *Ragnhild Torm* ank. Alexandria 2.11. — *Helvig Torm* ank. Casablanca 3.11. — *Thyra Torm* afg. London 30.10. — *Gyda Torm* afg. Durban 29.10. — *Anne Torm* ank. Gdansk 2.11. — *Hilde Torm* ank. Hamborg 3.11. — *Gudrun Torm* ank. Kbhvn. 31.10. — *Alice Torm* ank. Mäntyluoto 1.11. — *Gunhild Torm* afg. Mariager 2.11.

Vendilla

E. M. Dalgas ventes afg. Abidjan 6.11. til Burutu. — *Otto Petersen* ank. Izmir 4.11. — *P. N. Damm* ventes afg. Vitoria 5.11. til Le Havre via Las Palmas.

Ø.K.

Annam ank. Port Pirie 1.11., derefter Suez/Port Said, Bristol Channel. — *Asia* afg. Penang 4.11. til Port Swettenham, Singapore. — *Bintang* afg. Manila 31.10. til Singapore, Bangkok. — *Falstria* afg. New York 28.10. til Kbhvn., Århus. — *Fernplant* ank. Kbhvn. 31.10. — *Fionia* afg. Gdynia 4.11. til Kbhvn. — *India* ank. Davao 2.11., derefter Legaspi, Penang. — *Java* pass. Finisterre 2.11. til Port Said/Suez, Aden. — *Jutlandia* ank. Yokohama 2.11. — *Kambodia* afg. Hamburg 3.11. til Kbhvn. — *Kina* ank. Kbhvn. 28.10., derefter Aalborg, Göteborg. — *Korea* ank. Antwerpen 3.11., derefter Hamburg, Marseille. — *Lalandia* ank. Bangkok 20.10., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Magdala* ank. Penang 4.11., derefter Port Swettenham, Singapore. — *Malacca* afg. Port Said 3.11. til Dunkirk, Antwerpen. — *Malaya* ank. Rangoon 28.10., derefter Chalna, Calcutta. — *Manchuria* afg. Guaymas 31.10. til Panama Canal, St. Thomas. — *Meonia* pass. Guardafui 2.11. til Aden, Suez/Port Said. — *Mombasa* afg. Aden 20.10. til Karachi, Bombay. — *Mongolia* pass. Lizard 1.11. til St. Thomas, Curacao. — *Morelia* afg. Beyrouth 2.11. til Genoa, Antwerpen. — *Nikobar* ank. Cebu 3.11., derefter sidste Philippinske havne og Pacific kysten. — *Panama* afg. Yokohama 1.11. til Hongkong, Manila. — *Patagonia* afg. Penang 2.11. til Madras, Colombo. — *Pretoria* pass. Gibraltar 3.11. til Marseille, Genoa. — *Selandia* ank. Göteborg 4.11., derefter Middlesbrough, Hamburg. — *Serampore* afg. Vancouver 1.11. til Japan, Hongkong. — *Siam* ank. Taranto 4.11., derefter Port Said/Suez, Aden. — *Tranquebar* ank. Los Angeles 2.11., derefter San Francisco, Colombia River.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. Y udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, til Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
Kongens Nytorv 6 . København K.

NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/S** SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION
TØRDOK 380 FOD
FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE
Telegramadr.: YARD BYGGEDEKKE OP TIL 450 FOD. Rigestelefon: 909

Telegram adr.: Flydedokken Telefon 269 (2 Lin.)
Rigestelefon 21
A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT
Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner

„VIKING“
Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang ill. katalog

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
Kalvebod Brygge 4
København
Telegr.-adr. »Marlusone Telefon Central 12057

ALF JARL THURØE Alt til elektrisk
ST. KONGENSGADE 40 SKIBSINSTALLATION
KØBENHAVN
Telefon Central 4390
Telegr.-Adr.: ALFJARL
RADIO
VÆRKTØJ

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

Kabyskomfurer
for kul, olie og elektricitet
Forlang forslag med tilbud
BRØNNUMS MASKINFABRIK
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN»
GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
 Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
 Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
 Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

GASOLIE DIESEL OLIE

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 · KØBENHAVN K. · C. 5021

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktør L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Randers	S. Christoffersen & Co. Stevedore M. Jensen Næstformand og Kasserer	
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Haasing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kalundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
København	Søren Olsen	
—	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Julius Nielsen's Stevedore- forretning A/S	
—	Flakholm Stevedore Co. A/S	
Løgstør	Chr. S. Odgaard & Co.	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Baasballe	Baasballe
N. Sundby	Honry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Svendborg	C. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikanten af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandværkskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

TELGR.-ADR. »SHIPPING« — STATS-TELF. 10—TELF. 200
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 490

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

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

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: »ANDRÉA« RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statustelefon 17

Telegr. Adr. »Hassager«

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

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Rigstelefon 2
Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 45

FREDAG DEN 14. NOVEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

TANKTONNAGEN

I Scandinavian Shipping Gazettes sidste nummer oplyses det, at man i almindelighed regner med, at verdens oliebehov takket være den omsiggribende mekanisering m. m. vil stige med 3—5 pct. årligt i de kommende år, og at behovet i visse situationer som f. eks. den, der er skabt af Korea-krigen, vil kræve en 8—10 pct. forhøjelse af olieproduktionen. med tilsvarende stigning i behovet for tanktonnage. En støt årlig stigning på 5 pct. af verdens olieforbrug i de kommende fem år vil, skriver bladet henvisende til en artikel i *The Motor Ship*, betyde, at verdens tankflåde i løbet af denne tid må forøges med ca. 5.500.000 br.t. tanktonnage, men hvis oliebehovet kun normalt vil stige med 3 pct. årligt i de kommende fem år, falder behovet for ny tanktonnage op til 1957 til noget under 3.000.000 br.t., og i så fald vil de 9 mill. br.t. tanktonnage, der nu er under bygning eller i ordre med færdigbygning indenfor denne tid, være mere end tilstrækkelig, ikke mindst når man tager hensyn til, at de nye tankskibes gennemsnitsfart er langt højere end de nuværende tankskibes, således at deres årlige transportkapacitet er betydelig højere. Bladet anbefaler derfor til slut med støtte i engelske og amerikanske udtalelser, at man ved den kommende udvikling af tankflåderne tager hensyn til statistikkens klare tale og udviser en vis forsigtighed ved udarbejdelsen af nybygningsprogrammerne.

M.S. »POONA«

D. 7. november overtog Det østasiatiske Kompagni sin nybygning m.s. *Poona*, der er blevet bygget på Deutsche Werft i Hamburg. M.s. *Poona*, der søsattes d. 13. september, er på 10.160 tons dw. og har følgende hoveddimensioner: Længde mellem pp. 445', bredde 61', dybde til øverste dæk 38' 3" og dybgående ca. 27' 3". Hovedmaskineriet består af en 6450 elk. MAN dieselmotor. Farten er 15 knob. Skibet er afgået på sin jomfrurejse til Østen.

M.S. »HANNE SVEN«

N. V. Scheepswerf Gideon i Groningen, Holland, har fornylig afleveret nybygningen m.s. *Hanne Sven* til rederiet Oluf Svendsen, København. M.s. *Hanne Sven*, der er et søsterskib til m.s. *Oluf Sven*, som Gideon-værftet afleverede til rederiet i foråret, er på 226 n.r.t. og lidt under 500 br.t. og laster 925 tdw. — 62.000 cbft. grain, 59.000 cbft. bale. Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde 63,15 m, bredde 9,3 m, dybgående 3,65 m. Hovedmaskineriet består af en 1000 ihk. Crossley dieselmotor, der giver skibet en normal fart på 12½ knob. Skibet er forsynet med en 10 tons og tre 3 tons bombe, betjent af 4 hydrauliske spil, bygget i Esbjerg. Den elektrohydrauliske styremaskine er leveret af Svendborg Skibsværft. Apteringen for officerer og mandskab omfatter hyggelige og smukt monterede kamre og messer. Skibet er med kaptajn J. Ertmann Jensen som fører og A. K. Philipsen som maskinchef afgået på sin jomfrurejse til Spanien, Afrika.

60 ÅR

Onsdag d. 12. november fyldte en af landets kendte skibsmæglere, indehaveren af det gamle skibsmæglerfirma Casper Andréa's Eftf., Nakskov, skibsmægler *Halfdan Rasmussen* 60 år. Skibsmægler *Halfdan Rasmussen* indtrådte for 40 år siden, i 1912, i det gamle firma, hvis indehaver han nu er, og som han med stor dygtighed har ført frem til dets nuværende, betydelige omfang.

Skibsmægler *Halfdan Rasmussen*'s store faglige indsigt og hans betydelige arbejdskraft er der selvsagt også blevet lagt beslag på udenfor firmaets egne virkefelter. Han er således medlem af bestyrelsen for Provinsmæglerforeningen og næstformand i Sammenslutningen af danske havne samt medlem af Femern-rute-komiteen. Allerede i 1929 blev han endvidere medlem af Nakskov byråd for senere at træde ind i bestyrelsen for Den Danske Købstadsforening m. m., ligesom også en lang række lokale tillidshverv er blevet lagt på hans skuldre, bl. a. som medlem af bestyrelsen for Lollands Handels- og Landbrugsbank, Nakskov Handelsstands Arbejdsgiverforening m. v.

DØDSFALD

Den kendte havariexpert, kaptajn *Laurits Wind*, der afgået ved døden efter længere tids svagelighed d. 7. november, 71 år gammel.

Kaptajn *Wind*, der var født d. 10. august 1881 som søn af skovrider *Otto Wind*, kom tidligt til søs og sejlede derpå i en årrække som fører af Siam Steam Navigation Co.'s skibe i Østen, indtil han for en snes år siden gik i land for godt og blev knyttet til assuranceselskabet Danske Lloyd som havariexpert. Kaptajn *Wind* var en retskaffen og helstøbt personlighed, hvis mange venner med vemod vil modtage efterretningen om hans bortgang.

KULIMPORTEN

Importen af kul i oktober udgør 348.000 tons (mod 279.000 i september) og af koks 147.000 tons (september: 129.000), hvortil kommer 30.000 tons brunkuls-briketter (26.500).

Af de 348.000 tons kul har England leveret 214.000, Polen 122.000, Vesttyskland 9000 og Frankrig 3000. Koksene fordeler sig med 69.000 tons fra Vesttyskland, 51.000 fra England, 6000 fra Polen, 17.000 fra Belgien og 3000 fra Holland. Endelig er de 30.000 tons brunkuls-briketter kommet fra Østtyskland.

1866

Som et led i finansieringsplanerne for en mindre nybygning til 5—6 mill. kr. til Sverigesruterne har bestyrelsen for Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 besluttet at udvide selskabets aktiekapital med 625.000 kr. til 2,5 mill. kr. Gamle aktionærer får fortrinsret, idet de for hver 300 kr. gamle aktier kan købe for 100 kr. nye aktier til kurs 103. Hvad gamle aktionærer ikke måtte tegne sig for, bliver udbudt i fri tegning til kurs 193. Teg-

Forsikring skal man ha'.

i **BALTICA**

ningen finder sted i midten af december måned. I 1947 udvidede 66-selskabet også aktiekapitalen med 625.000 kroner.

FRIHAVNEN

De 8. november var der rejsegilde på det ombyggede Amerika pakhuis i Københavns Frihavn. Ingeniørfirmaet Manniche & Hartmann, der udfører det store arbejde, har taget de mest moderne arbejdsmetoder med anvendelse af færdigstøbte elementer til mure og etageadskillelser i brug, så arbejdet kan være tilendebragt, inden juletrafikken fra Amerika for alvor sætter ind d. 17. december, to dage efter at Amerikapakhuset er lovet færdigt.

NYT FRA PORTUGAL

Den portugisiske regering har ved lov af 23. oktober 1952 ophævet kravet om, at skibe — såvel portugisiske som udenlandske — der anløber portugisiske havne, skal forelægge behørigt udstedt eller viseret sundhedsbevis.

Denne ophævelse er sket i overensstemmelse med det internationale sanitære regulativ, som blev vedtaget d. 25. maj 1951 under den IV. verdenssundhedskongres og trådte i kraft d. 1. oktober 1952.

DEN SVENSKKE HANDELSFLÅDE

Den svenske handelsflåde blev i september i år forøget med 4 i Sverige byggede motorskibe på ialt 28.045 br.t., medens 3 motorskibe på ialt 10.011 br.t. blev indkøbt i udlandet. I samme tidsrum forliste 1 dampskib på 1225 br.t., medens tre mindre skibe på ialt 459 br.t. blev ophugget. Til udlandet solgtes 4 dampskibe på ialt 1957 br.t. og 1 motorskib på 2564 br.t. Nettoresultatet blev altså, at dampskibenes antal formindskedes med 8 enheder med ialt 3.657 br.t., mens motorskibenes antal steg med 6 på ialt 35.478 br.t. Handelsflådens formindskedes altså i månedens løb med to skibe, mens tonnagen steg med 31.821 br.t. Ved månedens udgang bestod flåden derpå af ialt 539 dampskibe med tilsammen 644.113 br.t., 740 motorskibe med ialt 1.765.157 br.t. og 631 motorsejlere på ialt 65.535 br.t. eller tilsammen 1910 skibe på ialt 2.474.805 br.t.

NORGES HANDELSFLÅDE

Efter en nettotilgang på 87.581 tons i juli kvartal talte den norske handelsflåde pr. 30. september 5617 skibe på tilsammen 6.167.473 brutto register-tons, oplyser Norges statistiske departement.

HVALFANGSTEN

Hvalfangsten i Antarctic, der begynder d. 2. jan. 1953, vil blive drevet af ialt 16 kogerier og 3 landstationer. 7 af kogerierne er norske — ifjor deltog 10 norske kogerier i fangsten — 3 er engelske, 2 japanske, 1 sydafrikansk, 1 russisk, 1 hollandsk og 1 drives i fællesskab af Tyskland, Grækenland og Panama. 2 af kyststationerne er norske og 1 argentinsk.

SOVJETRUSLANDS HANDELSFLÅDE

National Federation of American Shipping oplyser, at den russiske handelsflåde pr. 1. juli 1952 bestod af ialt 1.910.000 br.t., hvoraf passagerskibene tegnede sig for 256.000 tons, dry-cargo-skibene sig for 1.466.000 tons og tankskibene sig for 188.000 tons. I 1939 bestod den russiske flåde af ialt 2.204.000 br.t. Landets nybygningsprogram skal efter samme kilde bestå af ialt 57.000 br.t., hvoraf 26.000 tons skal være tankskibe og resten dry-cargo-skibe, hvorimod Rusland ikke selv synes at bygge passagerskibe i øjeblikket men får dem bygget i andre jernlæppelande.

GASTURBINEN

The Shell Transport and Trading Co. Ltd. har på basis af de erfaringer, der er blevet indhøstet om bord i motortankskibet *Auris*, hvor en gasturbine nu har været i drift i et år, besluttet at bygge et 18.000 tdw. tankskib, hvis hovedmaskineri skal bestå af to gasturbiner på tilsammen 8300 bhk. I m.t. *Auris* blev, som tidligere omtalt, et af de fire dieselelgregater, der oprindelig leverede strøm til det dieselelektriske hovedmaskineri, for et år siden erstattet med en gasturbine, der nu har været prøvet med et meget gunstigt resultat. Der har praktisk taget ikke været foretaget eftersynsarbejder på turbinen ude til søs året igennem, og i havn har eftersynene været minimale. Ingen af turbinens vitale dele har således været åbne siden sidste marts måned. Forbruget af smørelie var mindre end en halv gallon pr. etmål.

BOMBAY'S HAVN

Havnemyndighederne i Bombay er i øjeblikket ved at udarbejde to store projekter til en udvidelse og modernisering af havnen. Det ene projekt omfatter en udvidelse af oliehavnen på Butcher Island og går ud på konstruktionen af en olie-kaj, der skal kunne modtage tre tankskibe ad gangen. Kajen skal være ca. 2400' lang og ca. 100' bred. Projektet omfatter endvidere etableringen af seks undervandsrørledninger fra kajen på Butcher Island til to olieraffinaderier, som opføres på Trombay Island. Det forventes, at arbejdet vil kunne påbegyndes i april 1953 og være færdigt i juli 1954. Projektet er anslået til at skulle koste ca. 45 mill. rupees. Det andet projekt tilsigter en forbedring af de allerede eksisterende dokanlæg Princess- og Victoria-dokkerne, bl. a. konstruktionen af en ny indgangssluse til de to dokker, forlængelse af visse kajer i Victoria Dock, anlæg af en ny tørdok m. m. Arbejdet, der påregnes at ville komme til at koste ca. 43 mill. rupees, forventes påbegyndt i foråret 1954 og afsluttet indenfor en tre-årig periode.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

S.s. Adolf Ronnebaum ex Brasilien

D.F.D.S.s dampskib *Brasilien*, der som omtalt er blevet solgt til Tyskland, har under tysk flag fået navnet *Adolf Ronnebaum*.

Skibsregisteret

Rederiaktieselskabet Dantank, København, er ejer af m.s. (tankskib) *Herbrand* af København, OYNC, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 9051 og 5484 tons. Selskabets bestyrelse består af skibsrederne Bennet C. Kjellerup Hansen, Rungsted, Knud Hansen, Hellerup, Christian Conrad Johan Harhoff, København, og Preben Harhoff, Charlottenlund. Selskabets korresponderende reder er Firma C. K. Hansen, København.

Skibsreder Niels Waldemar Hansen, Vedbæk, er ejer af nybygget galease med hjælpemotor *Jens Wal* af Køge, OYNZ, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 149 og 70 tons.

M.s. *Patris* af Marstal, OZBG, er udslettet som solgt til udlandet.

Rederiaktieselskabet af 1944, København, er ejer af nybygget m.s. *Hanne Sven* af København, OYNL, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 500 og 226 tons. Selskabets direktør er Poul Bernhardt Per Svendsen, Gentofte.

S.s. *Brasilien* af Vejle, OXGB, er udslettet som solgt til udlandet.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Nicoline Mærsk* af København, OXZO, er nu henholdsvis 6740 og 3910 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Birgitte Torm* af København, OYLE, er nu henholdsvis 6102 og 3556 tons.

Fra svenske værfter

Sosætninger. D. 14. oktober søsattes ved AB Oskarshamns Varv, Oskarshamn, et 2990 tdw. lastdampskib *Vestanvik* under bygning til Rydbergs Rederier, Göteborg. Hovedmaskineriet skal bestå af en 1060 hk. Oskarshamns triple-ekspansionsdampmaskine. Farten skal være ca. 11 knob.

UGENS FRAGTBERETNING

Forholdene på fragtmarkederne har været lidt roligere i den forløbne uge og i enkelte trades har der kunnet konstateres mindre ratenedgange.

I transatlantisk fart sluttedes der igen adskillige både for kul fra Northern Range til forskellige europæiske destinationer, men efterspørgselen var knapt så livlig, og sidste officielt rapporterede båd fra Hampton Roads til Rotterdam eller Antwerpen meldes sluttet til 38/-, men i begyndelsen af indeværende uge meldes om afslutningen af 9000 tonner til 36/-. I øvrigt kan nævnes, at kul Hampton Roads Nordfrankrig sluttedes til \$5.95 og på sterlingbasis betaltes 42/6d. Amerikansk liberty sluttedes Hampton Roads/Porto Marghera til \$8.80. Af anden kulforretning kan nævnes: kul Hampton Roads/Japan til rater mellem \$8.10 og \$8.25, kul Hampton Roads/Rio sluttedes til \$5.85 for novbr. og \$5.70 for decbr., Hampton Roads/Buenos Aires betaltes med 55/-. Korn fra Northern Range til Jugoslavien blev gjort til \$9.50 for en spot båd og \$10.50 for senere novbr. tonnage, korn Northern Range/Eire betaltes med 11/9d. pr. qr. Der er ikke mange kornordrer tilbage fra St. Lawrence i denne sæson. En enkelt båd sluttedes for hvede til Jugoslavien til 62/6d., St. Lawrence/Brasilien sluttede 9000 ts. hvede til \$8.25 og senere til \$8.35, hvede St. Lawrence/Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$5.75 med hurtig losning option Marseille eller Genua til \$1 merc, men med knap så hurtig losning.

For europæisk regning er der ikke større efterspørgsel efter sukkertonnage fra Vestindien. *Ministry of Food* har nogle få mindre laster fra Cuba til UK. til omkring 60/-. Fire både sluttedes med sukker Cuba/Japan til henholdsvis \$13 og på sterlingbasis til 95/- for novbr. lastning og 90/- for febr./marts afskibning.

Korn fra Golfen til Genua sluttedes til \$7.50; for britisk regning betaltes 12/- pr. qr. basis UK. med sædvanlige losseoptioner, prompt tonnage fik \$8.25 for korn fra Golfen til Brasilien, hvorimod lignende forretning for decbr. kun betaltes med \$8; soyabønner fra Golfen til Japan betaltes med \$9.50. Kul fra Golfen til Santos sluttedes til \$6.25, og 9000 ts. petroleumkoks fra Port Arthur til Vestitalien betaltes med \$7 fio.

River Plate markedet er stadig livløst, og der ventes ikke større forandringer førend den nye høst kommer frem til afskibningshavnene i begyndelsen af det nye år. Sukker fra Brasilien til Japan sluttedes til 82/6d. fio., malm fra Victoria til Baltimore sluttedes til \$4.50 for decbr. og \$4.10 for janr., malm Rio/Baltimore betaltes med \$4.10 janr. lastning.

Nordpacific markedet ligger en smule svagere, Korn til UK. sluttedes til 83/9d. med sædvanlige

losseoptioner, lumber og stykgods fra British Columbia til UK. sluttedes til 89/-, hvede fra Nordpacific til Indien sluttedes til 90/- til øst- og 97/6d. til vestkysten, en amerikansk båd fik \$15.50 for hvede fra Nordpacific til Karachi. Kul fra Seattle til Japan sluttedes til \$7.25 fio. og malm fra Vancouver Island til Japan sluttedes til \$7 fio.

Markederne i det fjerne Østen er stadig uden større aktivitet. Malm fra Philippinerne til Northern Range sluttedes til \$9. Fra Indien kan nævnes: malm Calcutta/Japan 61/3d. fio., kul Calcutta/Japan 55/- og kul Calcutta/Singapore 47/-.

Fra Australien var der ret livlig efterspørgsel efter tonnage for afskibning af den nye høst, og adskillige både sluttedes for hvede til 92/6d. basis løs last ex-silo fra Vestaustralien til U.K. med sædvanlige lasteoptioner, løs havre sluttedes fra Vestaustralien til UK. til 105/-, option Antwerpen/Hamburg Range til 102/6d.; mel i sække fra Vestaustralien til Ceylon sluttedes til 67/6d. og sukker fra Queensland til UK. sluttedes til den uændrede rate 122/6d.

Fra Sydafrika rapporteres ingen afslutninger. Sukker fra Mauritius til UK. sluttedes til 79/- for løs last.

Korn fra Sortehavet til UK. sluttedes til 43/9d. med option af Antwerpen/Hamburg Range til 41/3d. Middelhavsmarkederne er uden større rateudsving. Bauxite fra Eleusis Bay til Rotterdam sluttedes til 30/-, malm fra Melilla til Rotterdam betaltes med 26/6d., pyrites Huelva/Rotterdam sluttedes til 27/-, og for 4000 ts. fosfat fra Casablanca til WCUK. betaltes 30/6d.

Raterne for kul og koks fra UK. til Danmark er stort set uændrede. Fra Polen er der ikke større efterspørgsel for Danmarks vedkommende, hvorimod adskillige både er sluttede for kul til Sverige, især til de nordlige havne. Raterne ligger omkring sv. kr. 12.50 for større både til Stockholm med omkring sv. kr. 2 mere for Hernösand. Af trælastafslutninger kan nævnes: 500 favne props Gefle og Stugsund til ECUK. til 133/- pr. favn og for 600 favne props fra Kalmar til ECUK. betaltes 123/- pr. favn.

På tankmarkedet er efterspørgselen for europæisk regning stadig yderst begrænset, hvorimod amerikanske befragtere stadig viser betydelig aktivitet i kystfarten. Af afslutninger kan for europæisk regning nævnes: Persian Gulf/Tyskland, dirty til USMC. flat, decbr., hvorimod en spot båd måtte acceptere lignende forretning til USMC. minus 25 pct. I amerikansk kystfart lå rateniveauet omkring USMC. minus 7½ à 10 pct. for dirty og omkring USMC. plus 45 pct. for clean tonnage.

D. 28. oktober søsattes ved Kockums Varv, Malmø, et ca. 16.000 tdw. tankmotorskip *Johannishus*, under bygning til Trelleborgs Ångfartygs AB, Trelleborg. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, 7-cyl. enkeltvirkende Kockum MAN dieselmotor, 6300 ehk. Farten skal være 14,6 knob.

Fra norske værfter

Den første norskbyggede Götaverken dieselmotor er fornylig leveret af Fredrikstads mek. Verksted til m.s. *Byklefjell*, der er under bygning på værftet til rederiet Olsen & Ugelstad. Motoren er på 4500 bhk. Skibet skal afleveres d. 25. november.

Norske værfter har i år haft 15 hvalfangerbåde under bygning, hvoraf de 13 allerede er afleveret, mens de to sidste først vil blive færdige næste år. 8 af de 13 færdigbyggede både er for norsk regning, 1 for britisk og 4 for japansk regning.

Rosenberg mek. Verksted Stavanger, afleverede d. 11. november et 16.200 tdw. tankmotorskip *Astarte* til A/S Athene, (Jørgen Bang) Kristiansand. Hovedmaskineriet

består af en Doxford dieselmotor, 5500 ehk., bygget af the North Eastern Marine Engineering Co., Ltd. Wallsend. Farten er 13,75 knob.

Bog anmeldelse

Nautisk Almanak 1953. Udgivet af Iver C. Weilbach & Co.

Firmaet Iver C. Weilbach & Co. har nu udsendt sin af alle søens folk kendte og skattede nautiske almanak i en ny udgave for året 1953. Den nye udgave, den 32. firmat udsender, opfylder som sine forgængere sin opgave efter tidens krav og står absolut på højde med det bedste, der udgives kloden over af denne art. Almanakken følger som den har gjort det siden 1946 de retningslinier for opstillingen af de astronomiske tabeller, som oprindeligt blev indført af Naval Observatory, Washington, U.S.A. Almanakkens forside viser i år et billede fra den gamle danske Ejderkanal, hvis historie fortælles i en længere illustreret artikel i almanakken. Bogen fås hos enhver boghandler og koster kr. 10.—.

Carlsberg-nyt

Den 18. november sender Carlsberg Bryggerierne en ny drik på markedet. Det er en tonic vand, Carlsberg Indian Quinine Tonic, der er fremstillet af de fineste originale råvarer og tilsat kinin. Den er forfriskende og stimulerende, hvadenten den serveres ren, eventuelt med en skive citron, eller blandet med gin.

Den nye Indian Tonic vil blive bragt i handelen med Carlsbergelefanten som kendetegn — den med elefanten.

PERSONALIA**50 år**

D. 14 november fylder maskinchef i rederiet J. Lauritzen *F. Larsen* 50 år. *F. Larsen* er maskinchef i m.s. *Gerda Dan*.

D.S.B.

Ved kongelig resolution af 28. oktober 1952 er skibsmaskinmester under Statsbæunerne, *Thorvald Florander*, R. af D., Gedser-overfarten, efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension med udgangen af januar måned 1953.

VALUTAKURSER pr. 11. novbr. 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.07½.

Positionsliste pr. 11. november 1952**A. P. Møller**

Hans Mærsk forv. ank. Bremen 10.11. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. London 20.11. — *Betty Mærsk* forv. ank. Indian Bay, Nfld. 13.11. — *Lica Mærsk* forv. ank. Indian Bay, Nfld. 10.11. — *Marit Mærsk* forv. ank. Dakar 10.11. — *Robert Mærsk* forv. ank. Baltimore 9.11. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. New York 14.11. — *Ellen Mærsk* afg. Hongkong 7.11. til Bangkok. — *Else Mærsk* forv. ank. Panama 15.11. — *Kirsten Mærsk* afg. Yokohama 9.11. — *Agnete Mærsk* afg. Bombay 1.11. til Hongkong. — *Mathilde Mærsk* forv. afg. Basrah 12.11. til Khorramshahr. — *Emilie Mærsk* forv. afg. Djakarta 11.11. til Tjilatjap. — *Herta Mærsk* afg. Balikpapan 8.11. til Kobe. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Dunkirk 10.11. — *Vibeke Mærsk* ank. Kobe 8.11. — *Arnold Mærsk* afg. New York 7.11. til Panama. — *Cornelius Mærsk* afg. Bangkok 7.11. til Djakarta. — *Oluf Mærsk* forv. ank. Colombo 9.11. — *Leise Mærsk* afg. Saigon 9.11. til Bangkok. — *Sally Mærsk* forv. afg. Casablanca 10.11. til New York. — *Gertrude Mærsk* afg. Panama 6.11. til San Francisco. — *Leza Mærsk* ank. Kobe 9.11. — *Hulda Mærsk* afg. Newport News 2.11. til Panama. — *Laura Mærsk* forv. ank. Iloilo 11.11. — *Grete Mærsk* ank. Kobe 9.11. — *Trein Mærsk* ank. Baltimore 31.10. — *Anna Mærsk* afg. Kobe 31.10 til San Francisco. — *Peter Mærsk* forv. afg. New York 14.11. til Hampton. — *Olga Mærsk* afg. San Francisco 8.11. til Manila. — *Nicoline Mærsk* afg. Los Angeles 3.11. til Panama. — *Jeppesen Mærsk* afg. Davao 8.11. til Yokohama. — *Kate Mærsk* afg. Buenos Aires 30.10. til Curacao. — *Bente Mærsk* ank. Houston 30.10. — *Aase Mærsk* forv. ank. Corner Brook 17.11. — *Rosa Mærsk* forv. afg. Leghorn 11.11. — *Nelly Mærsk* forv. ank. Gibraltar 11.11. — *Emma Mærsk* forv. ank. Rotterdam 10.11. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Cardon 19.11. — *Brigit Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 14.11. — *Inge Mærsk* afg. Curacao 6.11. til Dakar. — *Caroline Mærsk* afg. Emmastad 20.10. til Singapore. — *Katrine Mærsk* forv. ank. Rio de Janeiro 13.11. — *Henning Mærsk* forv. afg. Teneriffe 10.11. — *Murie Mærsk* afg. Singapore 7.11. til Mena al Ahmadi. — *Eleonora Mærsk* forv. ank. Dunkirk 16.11. — *Valkyrien Mærsk* forv. afg. Port de Bouc 9.11. — *Mette Mærsk* forv. ank. Curacao 15.11. — *Jane Mærsk* afg. Gibraltar 8.11. til Mena al Ahmadi. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Palermo 15.11. for dok. — *Ebba Mærsk* forv. ank. Antwerpen 13.11. — *Anglo Mærsk* forv. afg. Singapore 10.11. til Mena al Ahmadi. — *Gerd Mærsk* afg. Elang de Berre 6.11. til Mena al Ahmadi. — *Dorthe Mærsk* afg. Bec d'Ambes 3.11. til Ras Tanura.

Basse & Co.

London pass. Finisterre 11.11. p. v. t. Dakar. — *Krusau* pass. Ushant 10.11. p. v. t. Alexandria. — *Oslo* afg. Fama-gusta 10.11. til Larnaca. — *Paris* ank. Aarhus 5.11. — *Egaa* ank. Beira 5.11. — *Else Basse* afg. Torrevecchia 6.11. til Vestmanø. — *Susaa* afg. Philippeville 10.11. til Helsingfors.

Draco

Salling ank. Amsterdam 9.11. — *Skern* afg. Gibraltar 7.11.

Dania

Cyrl pass. Harstad 11.11. p. v. t. England. — *Danfjord* ank. Gdansk 3.11. — *Danholm* ank. Åbo 10.11. — *Tovell* afg. Grangemouth 11.11. til Ballangen.

Dansk Esso

Christian Holm ank. Leghorn 8.11., derfra Sidon og Bari. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 28.11., derfra Esbjerg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 23.11., derfra Kalundborg.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Flensborg 23.10. — *Bornholm* ank. Murmansk 7.11., derefter Kalundborg. — *Bretagne* ank. Antwerpen 4.11., derefter Las Palmas. — *Grønland* pass. Gibraltar 9.11. p. v. t. Finnart. — *Halland* forv. ank. Matadi 16.11. — *Inland* afg. Hamborg 29.10. til Texas. — *Normandiet* ank. Matadi 1.11., derefter Boma. — *Shetland* afg. Port Said 9.11. til Gibraltar f. o. — *Skotland* pass. Brunsbüttel 9.11. p. v. t. Istanbul. — *Slesvig* afg. Hongkong 8.11. til Kobe.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Stettin 16.11. — *Concordia* forv. ank. Aalborg 17.11. — *Dania* forv. ank. Aalborg 14.11. — *Hajnia* forv. ank. Fredericia 13.11. — *Scandia* forv. ank. Malmø 13.11.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak pos. 10.11. 60.29 n. 36.44 v. på v. t. Ivigtul. — *Disko* forv. afg. Kbhvn. 13.11. til Julianehåb og Godthåb. — *Sværdfisken* pos. 10.11. 60.34 n. 17.38 v. på v. t. Kbhvn. — *Tikerak* ank. Godthåb 10.11. — *Julius Thomsen* pos. 8.11. udfor Søndrestrømfjord på v. t. Upernavik via Egedesminde. — *Annette S.* forv. ank. Nanortalik 10.11. — *Mogens S.* pos. 7.11. 63.17 n. 51.55 v. på v. t. Færøerne. — *Sigrid S* ank. Godthåb 7.11.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Oslo 11.11. til Stettin, Aarhus. — *Th. Adler Svanholm* forv. ank. Vesterås 12.11. — *Wm. Th. Malling* afg. Aarhus 11.11. til Gdansk, Kbhvn.

D.F.D.S.

Argentina ank. Kbhvn. 10.11., afg. ca. 13.11. til U.S.A. — *Arizona* afg. Kbhvn. 8.11. via Las Palmas til Sydamerika. — *Arkansas* ank. Istanbul 25.10., derfra til Algier, Valencia, Daum. — *Bastholm* ank. Aarhus 8.11., derfra 11.11. til Randers, Aalborg, Gandia, Valencia. — *Birkholm* afg. Algier 10.11. til Malta, Catania, Palermo, Valencia, Danmark. — *Bolivia* afg. New York 10.11. til Oslo/Kbhvn. — *Bygholm* ank. Mersin 7.11., derfra til Famagusta, Limassol, Izmir, Istanbul. — *California* ank. Buenos Aires 5.11., derfra til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Colombia* ank. Sandarne 11.11., derfra til Norrsundet/Skutschær/Gefle o. v. — *Diana* ank. Hull 10.11., afg. ca. 14.11. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 12.11. til Thorsh./Grønland. — *Egholm* afg. Izmir 9.11. til Alexandria, Port Said, Beirut, Latakia, Cypern, Iskenderun. — *Florida* afg. Lisbon 9.11. til Algier, Malta, Levanten. — *Hebe* ank. Leith 11.11., derfra forv. 12.11. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. ca. 19.11. til Newport, Swansea, Liverpool. — *Hjortholm* afg. Kbhvn. 9.11. til Antwerpen, Dunkirk, Levanten. — *Katholm* afg. Liverpool 8.11. til Kbhvn., Odense, Randers. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. ca. 15.11. til Gdynia. — *Korsholm* ank. Antwerpen 11.11., afg. ca. 14.11. til Kbhvn. — *Lemnos* afg. Antwerpen 10.11. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier, Tunis o. v. — *Louisiana* ank. Utansjö 9.11., derfra til Svanö/Aarhus-U.S.A. — *Maine* ank. Izmir 8.11., derfra til Alexandria, Beirut, Cypern o. v. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 11.11., afg. ca. 13.11. til Odense, Aalborg, London. — *Marocco* afg. Marseille 10.11. til Tarragona, Valencia, Cartagena, Almeria, Kbhvn. — *Melos* afg. Lisbon 10.11. til Leixoes, Kbhvn. — *Nevada* afg. Norfolk 11.11. til Kontinentet. — *Oregon* ank. Göteborg 10.11., afg. ca. 11.-12.11. til U.S.A. — *Paraguay* ank. Aarhus 11.11., afg. ca. 14.11. til Kbhvn./U.S.A. — *Rhodos* afg. Livorno 10.11. til Genoa, Marseille, Valencia, Kbhvn. — *Rota* ank. Kbhvn. 10.11., herfra 12.11. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leith o. v. — *Samos* ank. Kbhvn. 7.11., herfra 11.11. til Hamburg, Antwerpen, Middelhavet. — *Svanholm* ank. Manchester 5.11., afg. ca. 22.-25.11. til Kbhvn. — *Texas* afg. Izmir 8.11. til Sicilien, Algier, Danmark. — *Thyra* ank. Hull 11.11., derfra 14.11. til Kbhvn. — *Toms* ank. Esbjerg 10.11., afg. 11.11. til Aalborg, Aarhus, Odense. — *Tula* afg. Næstved 11.11. til Korsør, Aalborg, Antwerp., Danmark. — *Tunis* ank. London 11.11., derfra 14.11. til Kbhvn. — *Uruguay* ank. New York 7.11., afg. ca. 12.11. til Philadelphia/Galveston o. v. — *Venezuela* ank. London 9.11., afg. forv. 11.11. til Kbhvn. — *Virginia* ank. Dakar ca. 17.11., derefter Madeira/Lissabon/Kbhvn.

C. K. Hansen

Aggersborg forv. ank. La Guaira 7.11. — *Brattingsborg* pass. Hook v. Holland 9.11. til Rotterdam. — *Christians-*

borg afg. Suez 7.11. til Mena al Ahmadi. — *Ellensborg* ank. Lisbon 10.11., derfra til Newport. — *Flynderborg* forv. afg. Jacksonville 11.11. til Philadelphia. — *Frederiksborg* ank. Leixoes 2.10., derfra til Port Talbot. — *Lilleborg* ank. Svendborg 8.11. for dok. — *Nordborg* afg. Swansea 10.11. til Barry. — *Skodsborg* pass. Finisterre 7.11. til Las Palmas. — *Spigerborg* forv. ank. Philadelphia 10.11. — *Taurnborg* ank. Istanbul 4.11. — *Uranienborg* ank. Amsterdam 9.11., derefter til Hamburg. — *Ørneborg* pass. Ushant 9.11. til Dordrecht. — *Herbrand* ank. Willemstad Curacao 8.11.

Heimdal

Axel Carl afg. Pensacola 8.11. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 10.11. — *L. H. Carl* afg. Cristobal 9.11. — *Poul Carl* ank. Brisbane 6.11.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Island 14.11. til Kbhvn. — *Jens Toft* afg. Casablanca 12.11. til Lissabon. — *Karen Toft* forv. afg. Bilbao 15.11. til Rotterdam.

Kongssund

Kongshaun forv. ank. Rotterdam 12.11.

J. Lauritzen

African Reefer ventes til Genova 14.11. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Buenos Aires 11.11. — *Bella Dan* ventes til Charleston 13.11., nordg. — *Egyptian Reefer* pass. Panamakanalen 11.11. — *Gerda Dan* ventes afg. Baltimore 18.11. til Philadelphia. — *Greta Dan* ventes til Callao 12.11., nordg. — *Indian Reefer* ventes afg. Santos 11.11. — *Jelva Dan* ventes afg. Bilbao 12.11. til Emden. — *Jutta Dan* ventes afg. Oran 12.11. til Sydfinland. — *Kamma Dan* ventes pass. Panamakanalen 12.11., sydg. — *Katja Dan* pass. Kielerkanalen 11.11. p. v. t. Rouen. — *Kista Dan* ventes afg. Napoli 12.11. til Marseille. — *Laila Dan* ank. Kemi 9.11., derefter Rochester. — *Laura Dan* ventes afg. Kbhvn. 12.11. til Preston. — *Leena Dan* ventes afg. New York 14.11. til Chile. — *Lilian Dan* ventes til Aarhus 12.11., derefter Toppila. — *Linda Dan* afg. St. Louis du Rhone 9.11. til Valencia. — *Lotta Dan* pass. Kielerkanalen 10.11. p. v. t. Toppila. — *Maria Dan* forv. pass. Gibraltar 11.11. p. v. t. Palermo. — *Marna Dan* ventes til Callao 13.11., sydg. — *Nerma Dan* afg. Singapore 7.11. til Port Kembla. — *Ninna Dan* ventes afg. Gdansk 12.11. til Stockholm. — *Paula Dan* ventes til Valparaiso 17.11., sydg. — *Randa Dan* afg. Amsterdam 10.11. til Mäntyluoto. — *Selma Dan* afg. Jakobstad 8.11. til Cardiff. — *Silja Dan* ventes afg. Montreal 15.11. til Danmark. — *Stina Dan* ventes afg. Åbo 12.11. til Kotka. — *Tessa Dan* ventes til New Orleans 16.11., derefter Chile. — *Ulla Dan* ventes pass. Helsingør 12.11. p. v. t. Haukipudas. — *Vilma Dan* ventes til New Orleans 15.11., nordg.

Motortramp

Stensby laster Cochín. — *Tureby* afg. Geraldton 7.11. til Christmas Island. — *Vedby* laster Vancouver Island til New York og Philadelphia.

Myren

Asbjørn ank. Nakskov 24.10. — *Astrid* Kbhvn. — *Birte* forv. afg. Gdynia 13.11. til Bordeaux. — *Chr. Sass* ank. Morphou Bay 12.11., derefter Holland. — *Clara* Kbhvn. rep.

Norden

Norden ank. Fremantle 11.11. — *Nordfarer* ank. Suez 12.11. — *Nordhval* ank. Karachi 10.11. — *Nordkap* afg. Winneba 11.11. til Lagos. — *Nordkyn* afg. Las Palmas 22.10. til Hobart. — *Nordpol* ank. Haiphong 6.11. — *Nordvest* afg. Leighorn 11.11. til Beirut.

Orient

Astoria pass. Dover 1.11. p. v. t. U.S.A.s østkyst. — *Westralia* ank. Calcutta 10.11., derefter U.S.A.s østkyst.

Progress

Valborg Nielsen ank. Pastelillo 4.11. — *Elisabeth Nielsen* afg. Baltimore 6.11. — *Else Nielsen* ventes 13.11. til Wilmington, Delaware. — *Lily Nielsen* afg. New Orleans 6.11. — *Henry Tegner* ank. Antwerpen 8.11. — *Ellen Nielsen* ank. Valencia 7.11. — *Hugo Nielsen* ank. Kbhvn. 3.11. — *Margrete* afg. Kbhvn. 10.11. — *Karen* pass. Skagen 6.11. — *Marx* afg. ant. 11.11. fra Stettin. — *Sophie* afg. Warnemünde 10.11. — *Thyra* forv. Rotterdam 14.11. — *Fylla* afg. Pernoviken 8.11.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lannig ank. Flensborg 11.11.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige
Forsikringsarter

FORSIKRINGS AKTIESELSKABET NORDLYSET

DR. TVÆRGADEN 21 — KØBENHAVN K.

TELEF. • BYEN 2680

Torm

Birgitte Torm ank. Buenos Aires 2.11. — *Estrid Torm* afg. New York 10.11. — *Herdís Torm* ank. Carleton 7.11. — *Olga Torm* afg. Montreal 5.11. — *Gerd Torm* ank. Nakskov 3.11. — *Tekla Torm* afg. New York 1.11. — *Ane Torm* afg. Rio de Janeiro 7.11. — *Kirsten Torm* afg. Boston 10.11. — *Gertrud Torm* afg. St. John 8.11. — *Ragnhild Torm* ank. Istanbul 10.11. — *Helvig Torm* afg. Agadir 5.11. — *Thyra Torm* afg. Ceuta 4.11. — *Gyda Torm* afg. Durban 29.10. — *Anne Torm* ank. Gdansk 2.11. — *Hilde Torm* ank. Ymuiden 8.11. — *Gudrun Torm* ank. Kbhvn. 31.10. — *Alice Torm* ank. Emden 9.11. — *Gunhild Torm* afg. Gdynia 7.11.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Burutu 9.11. — *Otto Petersen* afg. Izmir 11.11. til Istanbul. — *P. N. Damm* ventes anl. Las Palmas 20.11. p. v. t. Bordeaux.

Ø.K.

Annam ank. Port Pirie 1.11., derefter Suez/Port Said, Bristol Channel. — *Asia* afg. Singapore 9.11. til Bangkok, Saigon. — *Bintang* afg. Singapore 9.11. til Bangkok. — *Falstria* ank. Aarhus 11.11., derefter Kbhvn. Göteborg. — *Fionia* ank. Kbhvn. 5.11. — *India* ank. Legaspi 8.11., derefter Penang, Madras. — *Java* pass. Cap Bon 7.11. til Port Said/Suez, Aden. — *Jutlandia* ank. Yokosuka 2.11. — *Kambodia* ank. Kbhvn. 5.11., derefter Göteborg, Antwerpen. — *Kina* ank. Göteborg 7.11., derefter Oslo, Hamburg. — *Korea* afg. Hamburg 10.11. til Marseille, Genoa. — *Lalandia* afg. Bangkok 10.11. til Singapore, Port Swettenham. — *Magdala* afg. Singapore 9.11. til Bangkok, Manila. — *Malacca* pass. Gibraltar 10.11. til Dunkirk, Antwerpen. — *Malaya* ank. Chalna 2.11., derefter Calcutta, Madras. — *Munchuria* afg. Cristobal 7.11. til St. Thomas, Antwerpen. — *Meonia* ank. Beyrouth 10.11., derefter Genoa, London. — *Mombasa* ank. Bombay 7.11., derefter Colombo, Madras. — *Mongolia* pass. Flores 4.11. til St. Thomas, Curacao. — *Morelia* pass. Gibraltar 10.11. til Antwerpen, Rotterdam. — *Nikobar* afg. Bislig 10.11. til sidste Philippinske havne og Pacifikkysten. — *Panama* afg. Hongkong 9.11. til Manila og sidste Philippinske havne. — *Patagonia* afg. Colombo 10.11. til Aden og Suez/Port Said. — *Poona* ank. Kbhvn. 8.11., derefter Hamburg, Antwerpen. — *Pretoria* pass. Messina 9.11. til Port Said, Aden. — *Selandia* ank. Middlebrough 8.11., derefter Hamburg, Rotterdam. — *Serampore* afg. Vancouver 1.11. til Japan, Hongkong. — *Siam* afg. Taranto 10.11. til Port Said/Suez, Aden. — *Tranquebar* afg. Los Angeles 6.11. til Colombia River, Seattle.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

Telephone:
ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K., tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEBEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

TUBORG



The world famous Beer

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til SARTORI-KIEL

Telefoner:

Kiel 5445-48

Holtenu 36002/3

Br-Koog 396-7

for

SARTORI & BERGER - KIEL

KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG

Skibsmæglere og Redere — Havariagenter — Bunkerkul og Olie

Fjernskrifer:

Kiel-Holt. 029832

Br-Koog 021298

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



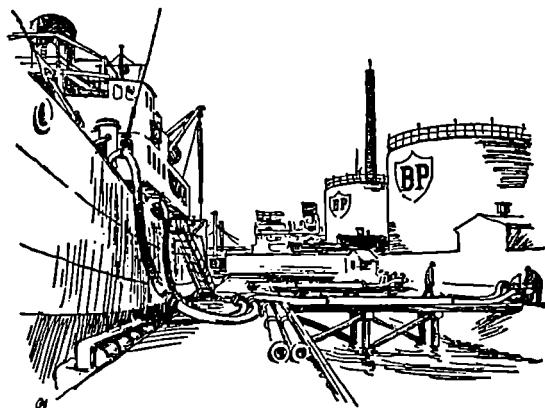
DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDSOLSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

De kan få dem overalt



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13 770-15 779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
-MOTORER**



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa.
 D/S »Activ«, København.
 D/S af 1912.
 Chr. Andersen.
 D/S »Baltic«.
 A. H. Basse, Rederi A/S.
 D/S Bothnia.
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
 C. Clausen.
 D/S Concordia, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 Danish American Gulf Oil Transport
 Co. A/S.
 D/S »Dannebrog«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 D/S »Draco«.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Buggerselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdall«.
 D/S »Helland«.
 Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa.
- Albert Jensen A/S.
 D/S »Jutlandia«.
 Rederi A/S Kongssund.
 Rederi A/S Kosmos, Aarhus.
 J. Lauritzen.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller.
 A. P. Møller, Tank & Liniebaade.
 D/S »Nautic«.
 D/S »Nordøen«.
 D/S »Orient«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phonix«, Esbjerg.
 D/S »Progress«.
 I/S Einar Schmith & Lanng.
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab.
 D/S Svendborg A/S.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise*
 A. E. Sorensen, Svendborg.
 A/S Tankskibsrederiet.
 A/S Jens Toft.
 D/S »Torm«.
 D/S »Vendila«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 A/S Det Østasiatiske Kompagni.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 46

FREDAG DEN 21. NOVEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

SIKKERHEDSKONVENTIONEN

Den nye konvention om sikkerhed til søs, der blev vedtaget på Søfartskonferencen i London i 1948, trådte i kraft d. 19. november i år. Konventionen er meget omfangsrig og indeholder bl. a. bestemmelser om radiotjenesten og radioanlæg om bord i skibe, forskrifter for skibes bygning og udstyr m. v., nye, skærpede bestemmelser om sikkerhedstjenesten i skibe, bestemmelser angående bemanningen af redningsbåde i visse passagerskibe, og om transport til søs af farligt gods og endelig nogle nye bestemmelser om særlige sikkerhedsforanstaltninger i skibe, bl. a. angående redningsflåder i alle ikke-passagerskibe på 500 br. t. og derover. Redningsflåderne, der skal være af en af myndighedernes godkendt type, skal være anbragt således, at de kan flyde op af sig selv, hvis skibet skulle synke og således, at det ikke er nødvendigt at flytte dem under losning eller lastning. Der findes endvidere forskrifter om redningsmateriellet i passagerskibe, der bl. a. skal omfatte flydemidler i et sådant omfang, at de kan optage alle ombordværende personer. I forskrifterne for skibes udstyr m. m. lægger man særlig mærke til bestemmelserne om installationen af godkendte brandalarm- eller brandvisningsanlæg i skibene m. m.

Skønt konventionen altså som nævnt trådte i kraft d. 19. ds., vil der sikkert gå nogen tid, før man kan overse, hvorledes de enkelte lande fortolker dens mange bestemmelser, ligesom man endnu i nogen tid må regne med, at det vil blive nødvendigt for søfartsmyndighederne i de forskellige lande at give visse dispensationer. Det gælder vel ikke mindst bestemmelserne om anskaffelsen af de nye redningsflåder og deres installation om bord.

FRAGTRATETALET

Det danske fragtratetal er beregnet til 121 for oktober 1952. I september måned var tallet 127. Siden årets begyndelse er fragtratetallet faldet i alt knap 50 pct., og fragtraterne ligger herefter i gennemsnit ca. 40 pct. lavere end på samme tid sidste år, men er stadig højere end ved Koreakrigens udbrud for 2 år siden.

Den meget stærke nedgang i indeværende år må ses på baggrund af, at de konjunkturfølsomme trampfartsrater var stærkt stigende gennem året 1951 som følge af højkonjunktoren på fragtmarkederne efter Koreakrigens udbrud i midten af året 1950.

Bevægelserne i fragtraterne har i den forløbne måned ligesom i foregående måned været meget uensartede. Den nedadgående bevægelse har især gjort sig gældende for frugt-, olie- og malmraternes vedkommende, hvorimod navnlig trælast- og kornraterne viser stigning. Enkelte noteringer har været uforandrede, således inden for gruppen kul.

M.S. CORT ADELER

Skandinavisk Linietrafik, København, har lejet m.s. Cort Adeler af A/S Larvik-Frederikshavnferjen, Larvik. M.s. Cort Adeler, der i øjeblikket lig-

ger oplagt i Oslo, blev bygget i 1924 på Germaniaværftet i Kiel som lystyacht til amerikanerinden Barbara Hutton. Det er på 1527 br.t. og har i øjeblikket to dieselmotorer på tilsammen 1650 bhk. som hovedmaskineri. Farten er 13 knob, men maskineriet skal moderniseres, så farten bliver ca. 14.5 knob. Ved krigsudbruddet i 1939 blev skibet stillet til rådighed for det britiske admiralitet, der anvendte det som hjælpekrydser for i 1948 at sælge det til det norske rederi til indsættelse på ruten Frederikshavn-Larvik. Under dansk ledelse vil skibet i slutningen af januar afgå på krydstogt til Middelhavet, for fra midten af juni til midten af september at blive indsat på ruten Aarhus-Helsingborg, hvor det forøvrigt foretog prøveture i sommer.

Skibet kommer til København for eftersyn m. m. omkring 1. december. Lejemålet gælder for 1 år, hvorefter skibet forventes overtaget af det danske selskab i 1954.

M.S. LOTTE SKOU SOLGT

Rederiet Ove Skou har fornylig solgt sit nybyggede motorskib Lotte Skou til et fransk rederi. M.s. Lotte Skou, som rederiet for kun kort tid siden overtog, er på ca. 6950 tdw. og er bygget ved Howaldtswerke i Hamburg i 1952. Rederiet har derefter som erstatning for m.s. Lotte Skou bestilt et lignende skib hos B. & W.

KONSULATERNE

Brian North Lewis, der den 28. juli 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul i S. Vincent under det kgl. generalkonsulat i Lissabon, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den portugisiske regering.

ORION

På en d. 13. ds. i Dampskibsselskabet »Orion« afholdt 2. ekstraordinære generalforsamling vedtoges det på generalforsamlingen den 3. d. m. fremsatte forslag fra bestyrelsen om udvidelse af dens medlemsantal fra 4 til 5 foruden den korresponderende reder.

Som nye medlemmer af bestyrelsen valgtes bankdirektør N. Byrup, Handelsbanken, og direktør Einar Dessau.

SOPHUS BERENDSEN A/S

Civilingeniør Aksel Ebbesen, hidtil afdelingsingeniør i NESA, indtræder fra 1. januar 1953 som leder af den tekniske afdeling i Sophus Berendsen A/S.

A. Ebbesen afløser civilingeniør Arthur K. Petersen, der efter fælles overenskomst fratræder sin stilling i løbet af året 1953.

D.F.D.S.'s RUTER

I årene efter krigen er rejselysten steget stærkt for alle ruter, og stigningen er, særlig for de udenlandske ruters vedkommende, størst indenfor sommersæsonen, således at efterspørgslen her har nået meget store højder. Ved indsættelse af nye og hurtigere skibe m. m., har selskabet på de vigtigste ruter kunnet efterkomme de stigende krav. Således

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

er der i sommersæsonen på de indenlandske ruter etableret dag- og natsejlad, på Esbjerg/Harwich-ruten er der nu 6 ugentlige afgangene i hver retning, på København/Oslo-ruten er der sket en fordobling af afgangene ved indsættelse af ekstraskib og på Finlandsruten er fartplanen gradvis forøget til 2 ugentlige afgangene i hver retning.

Siden 1949 har selskabet besejlet ruten København/Newcastle i ugentlig fart med m.s. *Parkeston*, der sidste sommer ofte har været fuldt belagt med passagerer, medens der i den øvrige del af året kun har været få rejsende. Skibet har samtidig medtaget landbrugsprodukter til England, og det har derfor været muligt at drive ruten hele året. For nu i sommertiden at forøge passagerkapaciteten på denne rute, vil man i tiden 23/6—13/9 1953 lade m.s. *Parkeston* sejle mellem Esbjerg og Newcastle, hvorved det bliver muligt at udføre 2 ugentlige afgangene i hver retning. Fartplanen lægges i tilslutning til det allerede eksisterende lyntog »Engländeren« mellem København og Esbjerg, hvorved rejsetiden mellem København og Newcastle nedbringes til ca. 30 timer.

Der er herved ikke alene skabt en god forbindelse fra Nordengland og Skotland til Danmark, men også via København til det øvrige Skandinavien, idet lyntoget »Engländeren« i København har tilslutning til afhovedtogene til de andre skandinaviske lande.

På samme måde som andre trafikmidler har vanskelighed ved at imødekomme det stigende krav til befordring af biler, har dette også været tilfældet for DFDS, men for også på dette punkt at gøre en indsats, vil man i den tid, ruten går til Esbjerg, se bort fra transporten af landbrugsprodukter m. m. med dette skib, idet det i denne periode kun vil blive benyttet til befordring af passagerer og biler, og det vil blive indrettet, så det kan medtage 30—40 biler pr. rejse.

Også »billigrejser« for ungdomsgrupper m. m. er der tænkt på, idet der vil blive indrettet en særlig gruppeaptering, som fortrinsvis vil blive stillet til rådighed for ungdomsgrupper, der ikke stiller for store krav til komforten.

Frederikshavn/Oslo ruten: For i sommersæsonen at kunne forøge passagerkapaciteten på denne rute, vil selskabet indsætte et ekstraskib — s.s. *Frederikshavn* — således at der i sommersæsonen med dette skib og m.s. *Vistula* bliver 6 ugentlige afgangene i hver retning.

DFDS har lagt sin fartplan, så den korresponderer med »Nordpilen«'s afgang- og ankomsttider til Frederikshavn. Denne forbindelse vil sikkert være af international betydning, idet man herefter på 24 timer kan komme fra Oslo til Hamborg og herfra videre til det øvrige kontinent. Da s.s. *Frederikshavn* vil kunne medtage ca. 25 biler pr. rejse, vil de 2 skibe ialt kunne transportere over 100 biler om ugen hver vej. Ved fordobling af Frederikshavn/Oslo-ruten vil der på denne rute og København/Oslo-ruten ialt i sommersæsonen være 12 afgangene om ugen mellem Danmark og Norge i hver retning.

KRYOLIT-EKSPORTEN

I årets ni første måneder er der eksporteret for 23,2 mill. kr. rensset kryolit fra kryolitselskabet Øresund A/S., og tallet vil til nytår nå op på 31 mill. kr., repræsenterende 25—26.000 tons. Det betegner rekord for et enkelt år.

Endvidere sælges der store partier urensset kryolit til USA. Det leveres direkte fra brudene på Grønland til Philadelphia for rensning i byen Natrona i nærheden af Pittsburg. I årets ti første måneder drejer det sig om 25.000 tons til en værdi af 12,8 mill. kr.

Efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd erfarer, har kryolitselskabet Øresund A/S. imidlertid meddelt af-

tager-landene, at leverancerne må reduceres med en trediedel i de nærmest kommende år for herefter at dale yderligere, indtil eksporten helt indstilles fra 1964—65. I løbet af omkring tolv år vil de grønlandske gruber nemlig være helt udtømt.

Fra dette tidspunkt må verdens-behovet dækkes af syntetisk kryolit, som allerede fremstilles i stor udstrækning i USA, hvor man indstiller sig på at sætte den årlige produktion op fra 36.700 tons nu til 55.000 i 1955.

Den stærkt stigende efterspørgsel efter grønlandsk kryolit i de senere år skyldes oprustningen som følge af Koreakrigen.

HOLLANDSKE BETRAGTNINGER

Det kendte hollandske tidsskrift *Economisch-Statistische Berichten* har fornylig bragt en artikel, hvori forfatteren *J. A. P. van Wijck*, analyserer ni førende hollandske rederiers finansielle position. Disse rederier repræsenterer 77 pct. af landets handelsflåde med undtagelse af tankskibe tilhørende de store olieselskaber og coasters under 500 br.t. Forfatteren understreger, at mens verdens dry-cargo og passagertonnage er steget med 20 pct. siden 1939 er den hollandskregistrerede dry-cargo tonnage kun steget med 18 pct. og passagertonnagen formindsket med 30 pct., hvorimod den hollandskejede coaster-tonnage er steget med ikke mindre end 41 pct. Den hollandskejede tanktonnage er kun steget med 16 pct. siden 1939 mod en stigning i verdenstanktonnagen på 59 pct.

Bortset fra et rederi, der ejer 5 pct. af landets handelsflåde og som ikke offentliggør anskaffelsespriser og afskrivningsbeløb, beløb handelsflådens anskaffelsespris sig pr. 31. december 1951 til 1.071 million gls., hvoraf 654 mill. gls. var afskrevet, et beløb, der var lidt større end den anslåede værdiforringelse, når man regner med en levealder på 20 år. Tonnageprisen er jo imidlertid steget betydeligt, så de foretagne afskrivninger repræsenterer sammen med 334 mill. gls., der er afsat til erstatningsnybygninger, rundt regnet kun 75 pct. af de beløb, der med de nugældende nybygningspriser vil kræves til anskaffelse af de nødvendige fornyelser.

Rederiernes likvide beholdninger beløb sig ved udgangen af 1951 til 530 million gls., men efter fradrag af gæld og pantehæftelser og af 160 mill. gls. der skal betales for allerede bestilte skibe, beløb det likvide nettobeløb sig kun til 118 mill. gls., hvad der dårligt nok kan anses for at være tilstrækkeligt til at tilfredsstille de krav, som en nødvendig fornyelse af tonnagen vil stille.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted fredag den 28. november 1952 kl. 20 i Søfartsklubbens lokaler, Nyhavn 63, stuen.

Aftenens program er: kl. 20—21: skuespiller Erik Persson optræder med en munter humørcocktail og dyreimitationer; kl. 21—22: fællessang under ledelse af kommunelærer Find Henriksen.

Underholdningens leder bliver Søfartsklubbens service- og kontaktsmand, forfatteren Børge Mikkelsen.

Fra svenske værfter

Afliveringer. D. 28. oktober afleverede Eriksberg, Göteborg, et 18.430 tdw. tankmotorskib *Favör* til Sam. Ugelstads Rederi A/S, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 6-cyl. Eriksberg dieselmotor, 2-takts, enkeltvirkende, 6250 chh. Farten er 14½ knob.

D. 30. oktober afleverede Götaverken, Göteborg, et 16.010 tdw. tankmotorskib *Sarita* til A/S Uglands Rederi, Grimstad, Norge. Hovedmaskineriet består af en 8-cyl. 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor 7350 ihk. Farten er 14½ knob.

UGENS FRAGTBERETNING

Den svagere tendens, der har præget fragtmarkerne i de sidste par uger, har også gjort sig gældende i den forløbne uge. Der er stadig adskillige kulordrer fra Northern Range til Europa, men der er rigelig tonnage disponibel og resultatet har derfor været, at raterne er faldet et par shillings. I forhold til 38/- betalt Hampton Roads/Antwerpen eller Rotterdam i begyndelsen af ugen, ligger raten nu omkring 36/- med det sædvanlige tillæg på 1/6d. for losning tysk Nordsøhavn. Kul Hampton Roads/Nordfrankrig sluttedes til 41/6d. Af anden kulforretning kan nævnes: Hampton Roads/Japan, flere både til rater omkring \$8.20/\$8.25, kul Hampton Roads/Rio sluttedes til \$5.70 og Hampton Roads/Buenos Aires til 57/6d. Korn fra Baltimore til Antwerpen sluttedes til \$5.75, korn Northern Range/Jugoslavien betales med \$9.75 til amerikansk liberty og korn Northern Range/Triest fik tonnage til \$7.60. Sejladsen på St. Lawrence må snart indstilles for denne sæson, og der rapporteres kun om et par afslutninger derfra, nemlig 8.800 tonner til Brasilien til \$8 med option af losning Havre-Hamburg Range til \$5.75 med 3000 ts. losning eller Nordfrankrig til \$6 med 1000 ts. losning og 9000 tonner for byg til Japan til \$10.15.

Fra Cuba sluttedes 4 både med sukker til Japan; på dollarbasis betales \$13 og på sterling basis sluttedes til 100/- for novbr. og 90/- for decbr. lastning. Golfen er uden større efterspørgsel. Korn til Rotterdam sluttedes til \$7; for britisk regning betales 11/6d. pr. qr. til UK. med option losning Antwerpen eller Rotterdam til 10/10½d. pr. qr. og 9500 tonner sluttedes Golfen/Danmark til 55/-.

Fra River Plate sluttedes finsk 6600 tonner til Antwerpen/Hamburg Range til 68/9d. basis 65 cbft., fra n.a. San Lorenzo til Indien sluttedes til 84/- for janr. lastning; to både sluttedes for sukker fra Recife til Japan til 87/6d. fio. for novbr. og 85/- for decbr. lastning. Malm fra Rio til Baltimore betales med \$4.70.

Vestkysten af Sydamerika er stadig uden større aktivitet. Salpeter fra Chile til Italien kan gøres til 75/- med fri losning for decbr. lastning. Fra Nordpacific er der sluttet yderligere tonnage for korn til Indien, men raterne har været vigende, idet sidste slutning blev gjort til 90/- basis vestkysten, hvilket svarer til 82/6d. basis østkysten. Ugens foregående afslutninger har ligget 5/- højere. Lumber og stykgods til UK. er sluttet til 88/6d. på sædvanlig fio. basis, og for hvede fra Nordpacific til UK. betales 80/- med 3/- mindre for Antwerpen/Rotterdam. I Intercoastal trade indikeres \$10 per ton d.w. fio. Østens markeder er stadig uden større aktivitet. Ris

fra Shanghai og Whampoa til Colombo sluttedes til 62/6d. med fri lastning. Fra Indien kan nævnes: malm fra Vizagapatam til Baltimore til \$10.50, kul Calcutta/Japan til 55/-, malm Marmagoa til Rotterdam til 62/6d. decbr. lastning, en spot båd fik malm Marmagoa til Antwerpen og Calais til 85/- på liner terms, og for malm Bombay/Northern Range betales \$10.75.

Fra Australien sluttedes yderligere tonnage for britisk regning til UK. til 85/- basis løs last ex-silo fra Vestaustralien med sædvanlige lastoptioner, mel i sække fra Vestaustralien til Ceylon betales med 67/6d., flere både sluttedes for byg i sække fra Sydaustralien eller Victoria til Holland til rater mellem 105/- og 107/6d. Malm fra Ny Kaledonien til Northern Range sluttedes til \$15.50.

Fra Sydafrika er der stadig kun ringe forretning. En enkelt båd sluttedes for malm fra Lourenco Marques til Golfen til \$7.50, fio.

Korn fra Sortehavet til UK. sluttedes til 42/6d. med option af Continentet A/H. Range til 40/-, fri lastning. Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. Malm fra La Goulette til Ymuiden eller Amsterdam sluttedes til 22/-, bauxite fra Eleusis Bay til Rotterdam betales med 30/-, fosfat fra Sfax til UK. sluttedes til 34/- basis 2 lossehavne, pyrites fra Huelva til Holland betales med 26/6d., og pyrites fra Huelva til Danmark sluttedes til 33/-.

I vore hjemlige farvande ligger raterne en kende bedre for kul fra UK. til Danmark. Stor tonnage er sluttet til 14/- fra østkysten til god dansk havn. Fra Polen ligger raten omkring kr. 17 for mindre både til nordligst Aarhus. Fra tyske Nordsøhavne er der stadig enkelte kokslaster til uændrede rater. Fra den sydlige Østersø er der stadig enkelte propslaster i markedet til UK., raten ligger omkring 130/- per favn for mindre både fra nordligst Oscarshavn til ECUK.

På tankmarkedet er forholdene uden ændringer af betydning. Efterspørgselen for europæisk regning er stadig minimal, hvorimod den amerikanske kystfart stadig er livlig. Rateniveauet er uændret omkring USMC. minus 10 pct. for dirty tonnage, hvorimod der for clean tonnage betales omkring USMC. plus 40 pct. à 50 pct. Dirty tonnage er sluttet for consecutive rejser fra ult. novbr. til ult. marts til USMC. plus 5 pct. for første rejse og derefter USMC. plus 15 pct. for den resterende periode. Fra London foreligger der iøvrigt nu meddelelse om, at de store olieselskaber er enedes om en ny Freight Scale til afløsning af MOT. raterne, og at denne nye tarif er effektiv fra 13. novbr. Endnu foreligger der ikke officiel rapport om afslutninger baseret herpå.

Sømandsmissionen

Sømandsmissionen har udsendt regnskabet for mærkedagen den 2. april. De samlede indtægter blev 85.465 kr. og overskudet 69.530 kr., hvoraf Dansk Sømandskirke i fremmede Havne får 44.251 kr. og Indenlandsk Sømandsmission 25.279 kr.

Fra tyske værfter

Howaldtswerke, Hamburg, strakte forleden dag kølen til et 45.000 tdw. tankskib, der er under bygning til Central American Steamship Company, Panama. Skibet ventes færdigt om et år. Rederiet har endnu et tankskib af samme størrelse i ordre ved værftet.

Nyt fra Finland

Finska Angfartygs AB har efter henstilling fra den finske regering solgt m.s. *Equator*, 7800 tdw. til Rusland som et led i den finsk-russiske handelsoverenskomst. M.s. *Equator* er i øjeblikket under bygning ved Crichton-Vulcan værftet og ventes afleveringsklart til december. Det skal kunne løbe 16 knob.

En grundstødning

Den 11. ds. holdtes i Sø- og Handelsretten søforhør i anledning af rederiet J. Lauritzens damper *Laura Dan's* grundstødning d. 8. ds. på Smågrundene på Saltholms vestlige side. Skibet kunne efter flotbringelsen fortsætte rejsen.

I søforhøret oplyste *Laura Dan's* fører, kaptajn *Niels Johansen*, at man lørdag eftermiddag på vej op gennem Sundet tværs af Nordre Røse måtte vige for fem modgående skibe, der sås forude om styrbord og som alle viste rødt. Vejret var sigtbart, men da man ikke kunne se den røde lysbøje nr. 18 i svælget og heller ikke fyrene på forterne, blev man klar over, at der måtte være diset forude. Radar'en blev startet, men inden der var forløbet de 3—4 minutter, det tager den at komme i gang, var grundstødningen sket. Der var da kun forløbet fem minutter efter passagen af de fem modgående skibe.

Årsagen til grundstødningen var antagelig, at den nordgående strøm (3—4 knob) havde forsat skibet for langt østover under passagen af de modgående skibe.

Hverken kaptajn Johansen, hans styrmand eller rorgæ-

geren kunne sige noget om, hvilken kurs der var blevet styret i grundstødningsøjeblikket. Decca'en havde været i gang, men en fejl på blot en tiendedel Lane ville blive skæbnsvanger i det snævre farvand, hvorfor man ikke havde turdet stole på den.

Boganmeldelse

Jul på havet. Vikingens Forlag kommer som sædvanlig som den første julebebuder med *Jul på havet*, der med sine meget smukke farvelagte billeder og sine velskrevne tekstbidrag fra kendte penne som Bent Nielsen, Erik Bertelsen, Otto Ludwig o. m. a. værdigt følger i kølvandet på sine mange forgængere. Der er ingen tvivl om, at det ikke mindst af søens folk så skattede julehefte hurtigt vil blive revet bort, så man gør vel i at sikre sig et i tide. Prisen er i år kr. 4,75.

PERSONALIA

60 år

Fører i A. P. Møllers rederier, kaptajn *Rudolph Rasmussen*, fejrede den 19. november 60 års fødselsdag. Kaptajn Rasmussen er bosiddende på Thure.

Kaptajn *Johann Carstens*, Det Østasiatiske Kompagni, fylder den 22. november 60 år. Kaptajnen er bosiddende i Gentofte.

50 år

Kaptajn *Carl Valdemar Petersen* fylder den 23. november 50 år. Kaptajnen, der er fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, har sit hjem i Gentofte.

Ordensdekorationer

Under 8. november 1952 er skibsfører *Hans Edvard Sorensen*, Storebållsoverfarten, udnævnt til ridder af Dannebrogordenen.

Under 8. november 1952 er det tilladt efternævnte at anlægge og bære udenlandske dekorationer som følger:

De britiske dekorationer »1939—45 Star«, »Atlantic Star« og »War Medal 1939—45«: Overhovmester A. Jensen, Esbjerg, og styrmand A. D. Jensen, København.

De britiske dekorationer »Africa Star«, »Italy Star« og »Pacific Star«: Styrmand A. D. Jensen, København.

VALUTAKURSER pr. 18. novbr. 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.03.

Positionsliste pr. 18. november 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. Swansea 17.11. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. London 21.11. — *Betty Mærsk* forv. afg. Tommys Arm 17.11. — *Lica Mærsk* forv. afg. Indian Bay 17.11. — *Marit Mærsk* forv. ank. West Hartlepool 24.11. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 25.11. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. New York 18.11. — *Ellen Mærsk* afg. Bangkok 14.11. til Colombo. — *Else Mærsk* forv. afg. Panama 16.11. — *Kirsten Mærsk* afg. Yokohama 9.11. — *Agnete Mærsk* afg. Hongkong 15.11. til Kobe. — *Mathilde Mærsk* afg. Basrah 12.11. til Khorramshahr. — *Emilie Mærsk* afg. Tjilatjap 15.11. til Semarang. — *Herta Mærsk* afg. Balikpapan 8.11. til Kobe. — *Jessie Mærsk* forv. afg. Antwerpen 18.11. — *Vibeke Mærsk* afg. Yokohama 15.11. til Hongkong. — *Arnold Mærsk* afg. Panama 14.11. til Los Angeles. — *Cornelius Mærsk* forv. afg. Singapore 23.11. — *Oluf Mærsk* forv. ank. Aden 19.11. — *Leise Mærsk* afg. Bangkok 14.11. — *Sally Mærsk* afg. Casablanca 11.11. til New York. — *Gertrude Mærsk* afg. Panama 6.11. til San Francisco. — *Lexa Mærsk* ank. Shimizu 14.11. — *Hulda Mærsk* afg. Panama 8.11. til San Francisco. — *Laura Mærsk* forv. ank. Manila 16.11. — *Grete Mærsk* forv. afg. Hongkong 17.11. til Saigon. — *Trein Mærsk* ank. Baltimore 31.10. — *Anna Mærsk* ank. Los Angeles 14.11. — *Peter Mærsk* afg. New York 14.11. til Norfolk. — *Olga Mærsk* afg. San Francisco 8.11. til Manila. — *Nicoline Mærsk* afg. Panama 12.11. til New York. — *Jeppesen Mærsk* ank. Kawasaki 14.11. — *Kate Mærsk* forv. ank. Curacao 20.11. — *Bente Mærsk* ank.

Houston 30.10. — *Aase Mærsk* forv. afg. Corner Brook 19.11. til Aruba. — *Rosa Mærsk* afg. Banias 17.11. til Hamburg. — *Nelly Mærsk* afg. Algiers 15.11. til Mena al Ahmadi. — *Emma Mærsk* afg. Rotterdam 15.11. til Persiske Gulf. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Curacao 16.11. — *Brigit Mærsk* forv. afg. Mena al Ahmadi 17.11. — *Inge Mærsk* forv. ank. Dakar 20.11. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Singapore 3.12. — *Katrine Mærsk* forv. afg. Santos 18.11. til Curacao. — *Henning Mærsk* forv. ank. Banias 22.11. — *Marie Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 20.11. — *Eleonora Mærsk* forv. afg. Dunkirk 19.11. til Persiske Gulf. — *Valkyrien Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 24.11. — *Mette Mærsk* forv. afg. Curacao 17.11. til Port Elisabeth. — *Jane Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 25.11. — *Elisabeth Mærsk* forv. afg. Palermo 21.11. til Persiske Gulf. — *Ebba Mærsk* forv. afg. Antwerpen 17.11. til Mena al Ahmadi. — *Anglo Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 25.11. — *Gerd Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 20.11. — *Dorthe Mærsk* forv. ank. Ras Tanura 21.11.

Basse & Co.

London ank. Dakar 17.11. — *Krusaa* pass. Cap Bon 18.11. p.v.t. Alexandria. — *Oslo* afg. Limassol 15.11. til Sfax. — *Paris* nnk. Klaipeda 18.11. — *Egaa* ank. Durban 16.11. — *Else Basse* ank. Vestmanø 17.11. — *Susaa* pass. Ushant 17.11. p.v.t. Helsingfors.

Dania

Cyril pass. Ålesund 18.11. p.v.t. Newcastle, Tyne. — *Danfjord* pass. Brunsbüttel 16.11. p.v.t. Whampoa. — *Danholm* ank. Kotka 13.11. — *Tovelil* ank. Ballangen 16.11.

C. K. Hansen

Aggersborg afg. Maracaibo 14.11. til New York. — *Brattingsborg* ank. Bremen 15.11. — *Chirstiansborg* ank. Mena al Ahmadi 17.11. — *Ellensborg* afg. Lisbon 17.11. til Barry. — *Flynderborg* afg. Jacksonville 11.11. til Philadelphia. — *Frederiksborg* pass. Finisterre 17.11. til Port Talbot. — *Lilleborg* ank. Svendborg 8.11., dok. — *Nordborg* ank. Vigo 16.11., derefter til Marin. — *Skodsborg* afg. Teneriffe 15.11. til Casablanca. — *Spigerborg* forv. ank. Hanstport 17.11. — *Taarborg* afg. Istanbul 15.11. til Saloniki og Izmir. — *Uranienborg* pass. Dover 17.11. til Lisbon. — *Ørneborg* ank. Bremen 15.11., derefter Swansea. — *Herbrand* forv. ank. Gibraltar 26.11.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Sidon 20.11. Derfra Bari, Sidon, Leghorn, Sidon, Leghorn. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 29.11. Derfra Esbjerg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 23.11. Derfra Kalundborg.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Flensborg 23.10., forv. afg. 29.11. til Kbh. — *Bornholm* pass. Koperovik 19.11. p.v.t. Kalundborg. — *Bretagne* pass. Finisterre 16.11. p.v.t. Las Palmas. — *Grønland* pass. Finisterre 17.11. p.v.t. Kuwait. — *Holland* ank. Matadi 16.11. — *Irland* afg. Texas City 18.11. til Curacao. — *Normandiet* afg. Boma 16.11. til Las Palmas. — *Shetland* forv. ank. Rotterdam 19.11. — *Skotland* pass. Ushant 13.11. p.v.t. Istanbul. — *Slesvig* afg. Kobe 17.11. til Monbasa.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Ålborg 20.11. — *Concordia* forv. ank. Ålborg 22.11. — *Dania* forv. ank. Fredericia 23.11. — *Hafnia* forv. ank. Kbhvn. 20.11. — *Scandia* forv. ank. Malmö 21.11.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Århus 18.11., derefter Stettin, Århus. — *Th. Adler Svanholm* ank. Hamina 17.11., derefter Rouen. — *Wm. Th. Malling* forv. ank. Kbhvn. 20.11.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak ank. Egedesminde 15.11. — *Disko* pos. 17.11. 60.40 n. 15.00 v. p.v.t. Julianehåb. — *Sværdfisken* Kbhvn. — *Tikerak* ank. Godhavn 17.11. — *Julius Thomsen* i kystfart. — *Annette S.* formentlig ankommet Godthåb 17.11. — *Mogens S.* form. ank. Thorshavn 17.11. — *Sigrid S.* pos. 17.11. 130 sml. ret syd for Kap Farvel.

D.F.D.S.

Argentina afg. Kbhvn. 13.11. til New York o.v. — *Ari-zona* ank. Las Palmas forv. 18.11., derefter Sydamerika. — *Arkansas* afg. Istanbul 16.11. til Valencia, Cartagena, Danmark. — *Bastholm* afg. Ålborg 15.11. til Gandia, Valencia, Århus. — *Birkholm* ank. Valencia 17.11., derefter ca. 21.-22.11. til Kbhvn. — *Bolivia* afg. New York 10.11. til Oslo/Kbhvn. — *Bygholm* afg. Limassol 13.11. til Istanbul



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:

KARL GRAMMERSTORF

SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER

KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

Izmir. — *California* fra Buenos Aires ca. 22.11. til Rosario/Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Colombia* ank. Skutskär 17.11., afg. forv. 18.11. til Gefle/Munksund o.v. — *Diana* ank. Kbhvn. 17.11., herfra 20.11. til Århus, Hull. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 16.11. til Egedesminde o.v. — *Egholm* afg. Beirut 17.11. til Lattakia, Famagusta, Limassol, Iskenderun. — *Florida* ank. Piræus 16.11., derfra til Istanbul, Izmir, Alexandria o.v. — *Hebe* afg. forv. Kbhvn. 19.11. til Odense, Århus, Leith, Newcastle o.v. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. ca. 20.11. til Newport, Swansea, Liverpool. — *Hjortholm* afg. Dunkirk 15.11. til Algier, Malta o.v. — *Katholm* afg. Kbhvn. ca. 19.11. til Odense, Randers. — *Klintholm* ank. Antwerpen 18.11., afg. ca. 21.11. til Randers, Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. 21.11. til Rotterdam. — *Korsholm* afg. Kbhvn. ca. 22.11. til Antwerpen, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Casablanca 17.11. til Tanger, Oran, Algier, Tunis o.v. — *Louisiana* afg. Århus 17.11. til Portland/Boston. — *Maine* ank. Izmir 8.11., derfra til Alexandria, Beirut, Cypern o.v. — *Margrethe* ank. London 18.11., derfra forv. 21.11. til Kbhvn. — *Marocco* ventes til Kbhvn. 23.11. — *Melos* ank. Kbhvn. 16.11., herfra forv. 22.11. til Hamburg, Antwerpen, Levanten. — *Nevada* ank. Hamburg ca. 26.-27.11. — *Oregon* afg. Göteborg 11.11. til New York/Hampton Roads. — *Paraguay* afg. Kbhvn. ca. 20.11. til USA. — *Rhodos* ank. Valencia 16.11., derfra ca. 21.-22.11. til Kbhvn. — *Rota* ank. Leith 18.11., derfra forv. 19.11. til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Samos* afg. Antwerpen 17.11. til Casablanca, Middelhavet. — *Svanholm* afg. Manchester ca. 22.11. til Swansea, Kbhvn. — *Texas* afg. Algier 15.11. til Leixoes, Antwerpen, Kbhvn. — *Thyra* ank. Kbhvn. 17.11., herfra 21.11. til Odense, Hull. — *Tomsk* afg. Ålborg 18.11. til Århus, Odense, Antwerpen, Danmark. — *Tula* ank. Antwerpen 17.11., afg. 21.11. til Kbhvn. — *Tunis* afg. Kbhvn. 19.11. til Odense, Ålborg, Kbhvn. — *Uffe* afg. forv. Esbjerg 19.11. til Cuxhafen, Antwerpen, Dunkirk o.v. — *Uruguay* afg. Philadelphia 14.11. til Houston/New Orleans. — *Virginia* ank. Dakar 17.11., afg. 19.11. til Saffi/Madeira/Lissabon/Kbhvn.

Draco

Salling afg. Amsterdam 20.11. — *Skern* ank. Gdynia 18.11.

Hcimdal

Axel Carl afg. Nuevitas 18.11. — *Hans P. Carl* ank. Melbourne 17.11. — *L. H. Carl* ank. Havana 18.11. — *Poul Carl* ank. Brisbane 14.11.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Kbhvn. 22.11. — *Jens Toft* afg. Setubal 18.11. — *Karen Toft* afg. Bilbao 17.11. til Rotterdam.

Kongssund

Kongshavn forv. afg. Rotterdam 19.11. til Kirkenes.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Genova 16.11. til Merca. — *Argentinean Reefer* afg. Buenos Aires 11.11. — *Bella Dan* forv. afg. New York 18.11. til Philadelphia. — *Egyptian Reefer* pass. Tobago Island 16.11. — *Gerda Dan* ventes til New York 20.11., derefter Chile. — *Greta Dan* ventes pass. Panamakanalen 21.11., nordg. — *Indian Reefer* ank. Buenos Aires 14.11. — *Jelva Dan* forv. afg. Emden 18.11. til Kotka. — *Jutta Dan* pass. Kap Finisterre 16.11. p.v.t. Helsingfors. — *Kamma Dan* ventes til Callao 19.11., sydg. — *Katja Dan* forv. afg. Rouen 18.11. til Amsterdam. — *Kista Dan* ank. Marseille 16.11. — *Laila Dan* ventes pass. Kielerkanalen 19.11. p.v.t. Rochester. — *Laura Dan* forv. afg. Preston 20.11. til Kotka via Kbhvn. — *Leena Dan* ventes pass. Panamakanalen 20.11., sydg. — *Lilian Dan* ventes til Toppila 19.11., derefter Odense. — *Linda Dan* forv. afg. Valencia 19.-20.11. til Hamburg. — *Lotta Dan* forv. afg. Toppila 19.11. til Rochester. — *Maria Dan* forv. afg. Palermo 19.11. til Spanien. — *Marna Dan* ventes til Valparaiso 25.11., sydg. — *Nerma Dan* ventes til Port Kembla 23.11., derefter Hobart. — *Ninna Dan* afg. Stockholm 17.11. til Toppila. — *Paula Dan* forv. afg. Talcahuano 20.11., nordg. — *Randa Dan* forv. afg. Mäntyluoto 20. 11. til Toppila. — *Selma Dan* forv. afg. Bristol 19.11. til Pasajes. — *Silja Dan* forv. afg. Montreal 18.-19.11. til Kbhvn. — *Stina Dan* pass. Kielerkanalen 18.11. p.v.t. Napoli. — *Tessa Dan* forv. afg. New Orleans 20.11. til Chile. — *Ulla Dan* forv. afg. Haukipudas 19.11. til Themsen. — *Vilma Dan* ank. til New Orleans 16.11., nordg.

Mototramp

Stensby forv. ank. Calcutta 24.11. — *Tureby* ank. Fremantle 19.11. — *Vedby* laster British Columbia til New York og Philadelphia, derefter Tampa.

Myren

Asbjørn ank. Nakskov 24.10. — *Astrid* afg. Göteborg 19.11. til Casablanca. — *Birte* forv. ank. Bordeaux 22.11., derefter Algier, Skotland. — *Chr. Sass* forv. ank. Vlaardingen 27.11. — *Clara* Kbhvn. rep.

Norden

Norden ank. Fremantle 11.11. — *Nordfarer* ank. Genua 19.11. — *Nordhval* afg. Aden 18.11. til Port Sudan. — *Nordkap* afg. Lome 18.11. til Duala. — *Nordkyn* afg. Las Palmas 22.10. til Hobart. — *Nordpol* afg. Haiphong 18.11. til Tagloban. — *Nordvest* pass. Suez 18.11. p.v.t. Aden.

Orient

Astoria forv. ank. Hampton Roads 18.11., derefter nordkontinentale havne. — *Westralia* afg. Calcutta 16.11. til Tuticorin, Bombay, USNH.

Progress

Valborg Nielsen ank. Boston 17.11. (U.S.A.). — *Elisabeth Nielsen* ank. Carteret ved New York 17.11. — *Else Nielsen* afg. Wilmington Del. 17.11. — *Lily Nielsen* ank. Puerto Cabello 17.11. — *Henry Tegner* ank. Melbii 15.11. — *Ellen Nielsen* ank. Almeria 17.11. — *Hugo Nielsen* afg. Kbhvn. 12.11. — *Margrete* ant. afg. Oslo 18.11. — *Karen* ank. Akureyri 16.11. — *Marx* ant. afg. Göteborg 18.11. — *Sophie* ank. Vestnorge 17.11. — *Thyra* afg. Rotterdam 15.11. — *Fylla* ank. Antwerpen 16.11.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lang ank. Flensburg 11.11.

Torm

Birgitte Torm ank. Montevideo 15.11. — *Estrid Torm* ank. Baltimore 15.11. — *Herdis Torm* ank. Newcastle N.B. 13.11. — *Olga Torm* afg. Montreal 5.11. — *Gerd Torm* ank. Nakskov 3.11. — *Tekla Torm* afg. Rio de Janeiro 17.11. — *Agnete Torm* afg. Fortaleza 14.11. — *Kirsten Torm* ank. St. John's N.F. 14.11. — *Gertrud Torm* afg. New York 14.11. — *Ragnhild Torm* ank. Gocek 16.11. — *Helvig Torm* ank. New York 17.11. — *Thyra Torm* ank. Haifa 15.11. — *Gyda Torm* afg. Durban 29.10. — *Anne Torm* ank. Hull 15.11. — *Hilde Torm* afg. Ymuiden 11.11. — *Gudrun Torm* ank. Stettin 16.11. — *Alice Torm* ank. Göteborg 14.11. — *Gunhild Torm* afg. Amsterdam 18.11.

Vendilla

E. M. Dalgas forv. afg. Abidjan 21.11. til Frankrig. — *Otto Petersen* ank. Stratoni 18.11. — *P. N. Damm* forv. anl. Las Palmas 20.11. p.v.t. Bordeaux.

Ø.K.

Annam ank. Port Pirie 1.11., derefter Suez/Port Said, Bristol Channel — *Asia* ank. Bangkok 12.11., derefter Saigon, Hongkong. — *Bintang* ank. Bangkok 12.11., derefter Japan. — *Falstria* ank. Oslo 17.11., derefter Middlesbrough, Antwerpen. — *Fionia* ank. Kbhvn. 5.11. — *India* pass. Balabacstrædet 14.11. til Penang, Madras. — *Java* afg. Suez 12.11. til Aden, Bangkok. — *Jutlandia* afg. Yokosuka 16.11. — *Kambodia* afg. Antwerpen 17.11. til Hamburg, Rotterdam. — *Kina* ank. Hamburg 17.11., derefter Rotterdam, Antwerpen. — *Korea* ank. Marseille 17.11., derefter Genoa, Port Said. — *Lalandia* afg. Bangkok 10.11. til Singapore, Port Swettenham. — *Magdala* ank. Bangkok 11.11., derefter Manila, Philippinerne. — *Malacca* ank. Antwerpen 16.11., derefter Rotterdam, Bremen. — *Malaya* ank. Chalna 2.11., derefter Calcutta, Madras. — *Manchuria* afg. St. Thomas 11.11. til Antwerpen, Le Havre. — *Meonia* ank. Genoa 17.11., derefter London, Antwerpen. — *Mombasa* afg. Colombo 16.11. til Madras, Rangoon. — *Mongolia* ank. Cristobal 15.11., derefter San Diego, Los Angeles. — *Morelia* afg. Rotterdam 17.11. til Bremen, Hamburg. — *Nikobar* afg. Bislig 10.11. til San Francisco, Los Angeles. — *Panama* ank. Cebu 16.11., derefter Tabaco, Sain. — *Patagonia* afg. Aden 16.11. til Suez/Port Said, Alexandria. — *Poona* ank. Hamburg 16.11., derefter Antwerpen, Rotterdam. — *Pretoria* afg. Aden 16.11. til Singapore, Bangkok. — *Selandia* afg. Hamburg 15.11. til Rotterdam, Genoa. — *Serampore* afg. Vancouver 1.11. til Yokohama, Nagoya. — *Siam* afg. Suez 14.11. til Aden. — *Tranquebar* ank. Seattle 13.11., derefter Tacoma, Vancouver.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 93, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER à 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEDDINGER OP TIL 450 FOD.

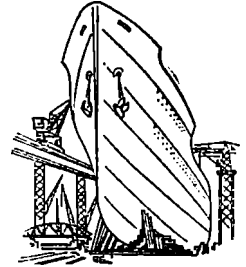
Rigstelefon: 909

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/sHAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

- siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/s
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S

„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasrettere
Forlang III. katalog

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marlusone«

Telefon Central 12057

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Kabyskompuccer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



Hempel's "ROSTICO"

er en speciel "gas-proof" tankskibsfarve, modstandsdygtig over for benzin, olie og gasarter, der forekommer på tankskibe.

ROSTICO tørrer op med lakglans og anvendes udvendig på topside, dækshuse etc., samt på skod o. lign. i maskinrummet.

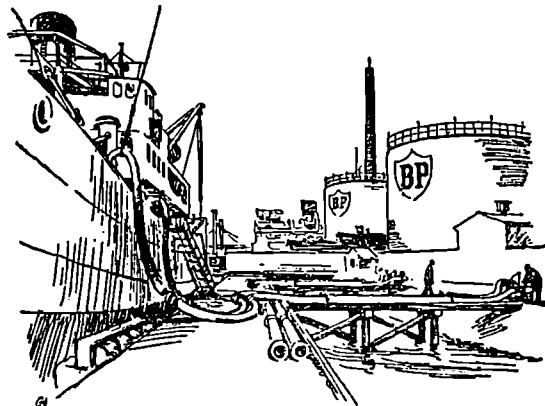
ROSTICO leveres i alle kulører i h. t. farvekort. Specialnuancer fremstilles efter ønske.

ROSTICO tåler afvaskning med svag sodaopløsning og er som alle

HEMPEL'S SKIBSFARVER
strygefærdig.



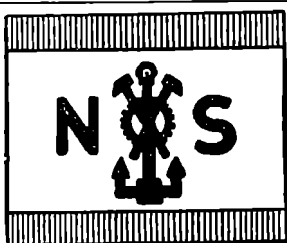
— siden 1915 —



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddingar: 3

Kapacitet: Skibe Indtill 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3

JAN M. LYNGBY A/S

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 18 770-15 770
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADEN 12



IMO-PUMPER

&

-MOTORER



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Nordøen«. |
| Danish American Gulf Oil Transport | D/S »Orient«. |
| Co. A/S. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Bjergnings-Entreprise. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Jens Toft. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hafnia«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Heimdal«. | D/S »Viking«. |
| D/S »Hetland«. | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 47

FREDAG DEN 28. NOVEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

85 ÅR

Den 7. december fylder et af den danske skibsførerstands kendteste medlemmer, kaptajn, direktør *H. P. Berg*, 85 år. Kaptajn Berg blev født d. 7. december 1867 i Orup ved Faxe som søn af købmand *F. V. Berg* og blev i 1898 ansat i Ø.K. efter at have været reserveløjtnant i marinen 1892—93 og styrmand i Thingvallaselskabet 1893—98. Allerede to år efter sin ansættelse i kompagniet blev han fører for i 1915 at gå i land som direktør for Det Vestindiske Kompagni på St. Thomas. Fem år senere, i 1920, satte kaptajn Berg på ny kursen tilbage mod Danmark og var derpå chef for Ø.K.'s skibsinnspektion fra 1920—25, da han blev udnævnt til direktør for Nakskov Skibsværft. I fjorten år stod han på denne betroede post, til han i 1939 trak sig tilbage, og det skyldes vel ikke mindst hans indsats, at værftet i dag står som et af de førende danske værfter.

Mange hilsner og lykønskninger vil sikkert d. 7. december nå ud til kaptajn Bergs hjem i Charlottenlund med ønsket om, at mange gode dage endnu må vente ham forude.

M.T. »KAREN MÆRSK«

Efter en vellykket prøvetur har *A. P. Møllers* rederier nu overtaget m.t. *Karen Mærsk*. Skibet, der er blevet bygget ved Eriksbergs Mek. Verkstad AB., Göteborg, er på ca. 18.300 t.d.w. og er forsynet med en 9-cyl. B. & W. dieselmotor, ca. 9000 ihk. Farten er 15,25 knob. Skibet er afgået fra Göteborg på sin jomfrurejse med kaptajn *H. Houmann* som fører og med *Egon Christiansen* som maskinchef.

En nærmere omtale af skibet vil kunne findes i Dansk Søfarts Tidende nr. 37 af 19. september 1952.

KØBENHAVNS HAVN

Til Københavns havn ankom i oktober ialt 2023 skibe på tilsammen 792.824 netto reg. tons. Heraf kom 1173 skibe på 276.799 tons fra indenrigske havne og 850 skibe på 516.025 tons fra udenrigske havne. Forrest blandt nationerne lå som sædvanlig Danmark med 451.638 tons. Derefter fulgte Sverige med 135.017 tons, Norge med 69.251 tons, Tyskland, der nu er rykket op på 4. pladsen, med 37.435 tons, Storbritannien med 27.357 tons, Finland med 19.055 tons, Amerika med 17.491 tons og Holland med 17.309 tons.

KONSULATERNE

Ved kongelig resolution af 13. november 1952 er *George Peter Vollmer* efter ansøgning i nåde afskediget fra den ham betroede post som ulønnet dansk konsul i Port of Spain.

Eduardo M. Sanchez y de la Nuez, der den 5. januar 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul i Matanzas under det kgl. generalkonsulat i Havana, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den cubanske regering.

NY DANSK SØMANDSKIRKE

Göteborg får nu dansk kirke. Dansk Sømandskirke i fremmed Havne og Dansk Kirke i Udlandet sender om kort tid en præst til byen, hvor den danske koloni stiller kirkelokaler til hans råd-

dighed. Kirken skal dels betjene de mange hundrede danske søfolk, som hvert år besøger byen, og dels byens danske koloni, som er vokset ganske betydeligt efter krigen, og som nu tæller ca. 8000 mennesker.

DEN DANSKE SØMANDSFOND

Den danske Sømandsfond, der blev stiftet d. 23. oktober 1943 af fabrikant *J. Hjort* som en tak for danske sømænds indsats, foretog d. 24. november den første uddeling af legater. Ialt blev der uddelt seks portioner à 250 kr., der alle tilfaldt fhv. sømænd over 60 år. Man håber imidlertid, at fonden, der nu råder over ca. 82.000 kr., næste år vil være i stand til at fordoble antallet af legatportioner og sætte beløbet op til 300 kr.

NY MILLIONSAG

Sø- og Handelsretten tager den 1. december fat på behandlingen af en omfattende millionsag, som det engelske rederi, »The Blue Funnel Line«, har rejst mod *Burmeister & Wain* og Krigsforsikringen af Løvsøre. Sagen har sit udspring i tyskernes beslaglæggelse under besættelsen af m.s. *Glenquarry*, der sommeren 1940 var færdigbygget hos B. & W. Skibet blev efter kapitulationen fundet i Kiel og tilbageleveret det engelske rederi, der nu forlanger erstatning for den omfattende istandsættelse, skibet måtte underkastes. B. & W. bestrider, at det har ansvaret for den tyske beslaglæggelse.

Det engelske rederi vil ved Sø- og Handelsretten være repræsenteret ved højesteretssagfører *H. Thorstø-Jacobsen* og landsretssagfører *Iver Hoppe*, medens højesteretssagfører *K. O. Fischer-Møller* møder for B. & W., højesteretssagfører *Stig Rode* for Krigsforsikringen og højesteretssagfører *Bunch-Jensen* for statskassen — den sidste som biintervenient. Sagens behandling er ansat til at vare fem dage.

ISTJENESTEN

Fra Statens Istjeneste foreligger nu beretningen for vinterperioden 1951—52. Det var, som det vil erindres, en usædvanlig mild vinter, og det fremgår da også af beretningen, at ingen af statsisbryderne var i funktion. Der forekom kun is i to perioder, en kortere fra 25. januar til 2. februar og en noget længere fra 12. til 22. februar. I begge perioder var der is i Limfjorden, østjydske fjorde og Smålandshavet, men dog ret ubetydelige mængder, så man klarede sig med assistance af bugserbåden *Goliath III* fra Aalborg, der i en halv snes dage assisterede skibsfarten i Limfjorden.

NYE STANDARDRATER

Som omtalt i dette blads fragtberetning pr. 21. november i år, er der i London med virkning fra d. 13. ds. blevet udarbejdet en ny Freight Scale for tankbefragtninger til afløsning af MOT.-raterne. Den nye standardrate, *London Market Nominal Freight Scale*, skal ligeså lidt som den gamle MOT.-rate tages som udtryk for, hvad der er normalt eller rimeligt, men skal blot virke som en standardfragt, som kan benyttes i de daglige forhandlinger, som hidtil med visse procentvise tillæg eller fradrag. Man er ved udarbejdelsen gået ud fra MOT.-raten

fra N.W.I. (Netherlands West Indies) til United Kingdom, 32 sh. 6 d., og har på basis heraf foretaget à jour føringer og rettet nogle urimeligheder fra tidligere.

Det nye cirkulære om Scalerates, som bliver det daglige navn for de nye rater, indeholder selvfølgelig i første række ratetabeller, og fra disse skal eksempelvis citeres de standardrater, der er fastsat til Göteborg—Malmö Range inklusive Danmark. Der fastsættes fra NWI/Venezuela en rate af 35 sh. 6 d., fra US.Gulfen 41 sh., fra USNH. 31 sh. 6 d., fra den persiske Gulf 52 sh. 6 d. og fra Palæstina/Syrien/Libanon 32 sh. 6 d. Fragterne fra den persiske Gulf er baseret på Bahrein lastning og fra Palæstina/Syrien/Libanon på lastning i Sidon. Cirkulæret indeholder desuden et afsnit med oplysninger om forskellige tillæg, f. eks. for særlige laste- og lossehavne, for transitering i Suez eller Panama o. l., bestemmelser om liggetid og demurrage er nedfældet i Scalerates afsnit 2 med en opstilling rækkende fra skibe på 5000 tons til over 25.000 tons, og endelig indeholder cirkulæret et 3. afsnit med anvisning på, hvorledes raterne for rejser, der ikke direkte er anført i tabellerne, kan beregnes.

ET NYT VARTEGN

Dansk Sojakagefabrik A/S er ved at rejse et nyt københavnsk vartegn, et højt bygningsværk, der foroven kranses af bevægeligt vindsignal, hvis neonbelyste vindfløj og kugle om natten vil kunne ses over Sundet og store dele af Sjælland. Signalet dirigeres fra Meteorologisk Institut og kan skifte fra grønt over grønt og rødt til rødt. Når det røde signal lyser, betyder det, at man kan vente storm i nær fremtid. Det nye vartegn er snart fuldført.

SVENSK REDERI-SAMMENSLUTNING

Der er truffet beslutning om, at Dampskibsselskabet Tirfing og Svenska Orientlinien samt Ostasiatiska Kompaniet, Svenska Amerika Linien og Hallands Ångbåts AB. skal danne en fælles organisation under navnet *AB. Broströms Tender Service*, hvilket indebærer den officielle bekræftelse på et tidligere gennem partrederierne etableret samarbejde for at effektivisere kundeservicen for koncernens linje-rederier.

For Göteborgs havn vil en sådan serviceorganisation blive af stor betydning, hvad omlastning af import- og eksportgods angår.

Den tonnage, der nu tilføres AB. Broströms Tender Service, bliver motorskibene *Froste, Trean, Alfa, Beta, Gamma, Höken, Falken* og *Gladan* på tilsammen 4641 tons d.w. Skibene skal føre Tirfings farver med et hvidt »T« som rederimærke. Desuden vil AB. Simon Edströms mindre skibe indgå i organisationen.

Hallands Ångbåts AB. vil som hidtil opretholde sine gamle ruter såvel på København og Lübeck som på polske havne.

NY SVENSK-TYSK FÆRGEFORBINDELSE

Foruden den allerede bestående færgeforbindelse mellem Trelleborg og Warnemünde vil der fra 10. juni 1953 blive sat en ny svensk færgeforbindelse i gang mellem Trelleborg og Travemünde.

Der har i de sidste dage været ført forhandlinger herom mellem de svenske og tyske myndigheder, og i forbindelse hermed foretoges der en prøvetur til Travemünde.

Den nye rute skal betjenes af færgerne *Drottning Viktoria*, der tilhører de svenske statsbaner.

Den nye rute skal i første række tjene passager- og biltrafikken.

DEN NORSKE HANDELSFLÅDE

I løbet af oktober måned blev der for norske rederes regning søsat 8 skibe, deraf 4 tankskibe, 1 cargoliner, 1 lille shelterdækker og 2 mindre passagerskibe på tilsammen 51.000 tdw.

Fra norske værfter søsattes cargolineren, shelterdækkeren og begge passagerskibe, medens de fire tankskibe blev søsat ved udenlandske værfter, heraf et i Sverige, to i Storbritannien og et i Tyskland.

I samme tidsrum blev der til de norske rederier leveret 10 skibe på tilsammen ca. 102.000 tdw. Seks af disse var tankskibe på mellem 15.000 og 18.500 tdw. Dertil kom en damper på 4100 tdw. og et motorskib på 540 tdw. samt to hvalbåde.

Heraf leverede norske værfter et tankskib, damperen og begge hvalbåde. Fire tankskibe kom fra svenske værfter og et tankskib fra britisk værft. Det lille motorskib blev bygget i Tyskland.

Afgangen var fem skibe på tilsammen 26.750 tdw. Af disse var ifl. N. H. & S. T. et ældre tankskib på 14.750 tons, 3 dampere på omkring 3500 tons og et motorskib på 1250 tons.

Nettertilvæksten til handelsflåden i oktober blev derefter ca. 75.000 tdw.

VESTITYSK SKIBSFART

Horn-Linien, Hamburg, er med virkning fra 1. oktober 1952 genoptaget som medlem af the Association of West India Transatlantic Steamship Lines. Foruden Trinidad, Barbados, Venezuela, hollandsk Vestindien, Colombia, Costa Rica og Jamaica, er Horn-Linien også blevet anerkendt for afskibninger til Haiti, den Dominikanske Republik og Puerto Rico. Endvidere er Hamburg-Amerika Linien, der i januar i år blev medlem af Vestindien-konferencens Kuba- og Mexico-sektioner, nu også blevet medlem af konferencens »General- and Islands«-sektioner, en institution, som denne linie selv var med til at grundlægge i 1896, og hvoraf den med undtagelse af krigs- og efterkrigsårene altid har været medlem.

NY SYDAFRIKANSK HAVN

Den sydafrikanske regering drøfter i øjeblikket planer om at anlægge en ny havn ved Sordwana Bay på grænsen til Portugisisk Østafrika. Denne havn vil dels kunne aflaste Durban havn, og dels vil den kunne få stor betydning for udviklingen i den nordøstlige del af Unionen.

DEN BELGISKE HANDELSFLÅDE

Den belgiske trafikminister *P. W. Segers* oplyste forleden dag i et møde i Ligue Maritime Belge, at den belgiske handelsflåde siden september 1951 var vokset med ca. 8700 br.t. Den 30. september 1951 bestod flåden, udtalte ministeren, af 92 skibe, nemlig 45 dampskibe og 47 motorskibe på tilsammen ca. 433.300 br.t. Siden da er 7 enheder på tilsammen 13.670 tons udgået, dels ved salg til udlandet af ældre tonnage og dels ved forlis, men samtidig er 7 nye enheder blevet tilført flåden på tilsammen ca. 22.500 tons. 3 af de nye skibe er dampskibe og fire motorskibe. Under bygning findes i øjeblikket 4 enheder på ialt 50.900 tons, hvoraf et tankskib på 29.650 tons. I ordre findes 14 enheder på ialt 81.000 tons, hvoraf et tankskib på 26.650 tons.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kutter sunket

Esbjerg-kutteren *Lause* blev den 23. ds. påsejlet ved Horns Rev Fyrskib ved 23-tiden og sank kort efter kollisionen. Besætningen blev reddet af en anden Esbjerg-kutter. Skibet, der havde forårsaget kollisionen, forsvandt i mørket, uden at det hidtil har været muligt at fastslå dets identitet.

UGENS FRAGTBERETNING

Ændringerne på fragtmarkedet har ikke været store i den forløbne uge. Tendensen er stadig vigende, men det synes, som om nedgangen er bremset noget.

I transatlantisk fart er der sluttet yderligere tonnager for kul til de sædvanlige destinationer. Hampton Roads/Antwerpen eller Rotterdam sluttedes adskillige gange til 35/-, med det sædvanlige tillæg på 1/6d. for losning tyske nordsøhavne. Kul fra Hampton Roads til Vestitalien sluttedes til \$5 med option af losning Adriatic til 75 cts. mere. Efterspørgselen efter korntonnage fra Northern Range var lidt bedre. For tungt korn til Antwerpen eller Rotterdam betales rater omkring \$5.90/\$6, tungt korn Northern Range/Vestitalien sluttedes til \$6.50, og adskillige både sluttedes for hvede fra Northern Range til Sydafrika til 62/6d. Af anden kulforretning fra Northern Range kan nævnes: Brasilien til rater mellem \$6.50 for mindre parcels til havne som Recife og Angra dos Reis (taget af en dansk båd) og \$5.45 for liberty størrelse til Rio. Kul Hampton Roads/Buenos Aires sluttedes til 57/6d., og adskillige store både sluttedes for kul til Japan til omkring \$8.20. Fra St. Lawrence sluttedes en enkelt spot båd for korn til Italien til \$7.50 basis Vestitalien med forskellige losseoptioner.

Fra Vestindien er efterspørgselen begrænset. Britiske *commercial charterers* indikerer Cuba/UK. til 67/6d. med Cuba taxes for skibets regning for janr./febr. lastning. Sukker Cuba/Casablanca sluttedes for 10.000 tonner til \$9.50 for decbr., og en prompt 9000 tonner sluttede Cuba/Montevideo til \$11.50.

Korn fra Golfen til UK. sluttedes til 10/6d. pr. qr. med sædvanlige continentale losseoptioner, to både sluttedes for korn Golfen/Israel til henholdsvis \$8.90 og \$9.25 afhængig af ekspeditionen. Korn Golfen/Brasilien sluttedes til \$8.25, og ris fra Golfen til Japan betales med \$13 for spot lastning og \$11.55 for december.

Efterspørgselen fra River Plate for lastning, efter at den nye høst er kommet frem til afskibningshavnene, er bedre, og også prompt tonnager har fået bedre rater. Febr. tonnager meldes sluttet fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range til 65/- basis 57 cbft. For decbr. lastning har britiske befragtere sluttet *liner space* for ialt 44.000 ts. tungt korn til 50/- og for 9000 ts. byg til 55/-. 6000 tonner sluttedes for let last fra Buenos Aires til 2 svenske havne til 90/- basis berth terms. Hvede fra Plate til Indien har taget yderligere tonnager til 84/-, janr. lastning.

Fra vestkysten af Sydamerika er der kun efterspørgsel efter en enkelt decbr. båd for salpeter fra Chile til Vestitalien til 70/-. For Nordpacific er sluttet yderligere tonnager for korn til Indien til 87/6d. basis øst- og 7/6d. mere for losning vestkysten. Korn

Nordpacific til Karachi betales med \$16.75 for amerikansk tonnage, korn til Brasilien sluttedes til \$10.90, kornraten til UK. ligger på omkring 82/6d., og til Antwerpen eller Rotterdam betales \$10.15. Intercoastal lumber og stykgods sluttedes til \$90.000 lumpsum fio. for liberty størrelse, og lumber og stykgods sluttedes til UK. med amerikansk tonnage til \$12 fio. pr. ton d.w. Af transpacific forretning kan nævnes: Malm fra San Francisco til Japan til \$8 fio. og kul fra British Columbia til Japan til \$7.50 fio.

Far East markederne er stadig kun sparsomt repræsenterede. Malm fra Philippinerne til Northern Range betales med \$8.50, ris fra Whampoa til Colombo sluttedes til 57/-, option Shanghai lastning til 2/9d. mere, og 8200 tonner fik £34.000 lumpsum fio. for blandet korn lastning Whampoa/Antwerpen-Hamburg Range. Fra Indien kan nævnes: Kul Calcutta/Hongkong til 61/-, amerikansk rederi sluttede 6 laster à 9500 ts. malm fra Vizagapatam til Northern Range til \$9.25 for afskibning janr. til juni, malm fra Marmagoa til Rotterdam sluttedes til 62/6d. med option af lastning Vizagapatam til 10/- mere, fio. Malm Bombay/Northern Range sluttedes til \$12.

Fra Australien sluttedes bl. a.: Hvede Sydaustralien eller Victoria til UK. til 97/6d. for løs hvede ex-silo, fra samme lasterange sluttedes byg i sække til Amsterdam eller Rotterdam til 102/6d. og havre i sække til UK. til 140/- med option losning Antwerpen/Hamburg Range til 137/6d. eller Danmark til 145/-. Sukker fra Queensland til UK. sluttedes til den lavere rate af 116/3d. Malm fra Ny Kaledonien til Charleston sluttedes til \$15.25.

Det sydafrikanske marked er stadig så godt som livløst. En enkelt båd sluttedes for sukker fra Mauritius til UK. til 75/- for løs last.

Middelhavsmarkederne viser noget vigende rater. Malm fra Bona til Antwerpen/Rotterdam sluttedes til 21/-, malm Benisaf/Emden betales med 23/6d., pyrites fra Huelva til Rotterdam sluttedes til 27/3d., og fosfat fra Casablanca til Glasgow og Belfast betales med 30/7½d. for 4500 tonner.

På vore hjemlige markeder ligger raterne noget strammere på grund af mange rederiers ulyst til at gå ind for sådanne forretninger af frygt for eventuel isrisiko. Fra ECUK. sluttedes adskillige større både for kul til god dansk havn til rater omkring 14/6d., og for både omkring 15/2000 ts. ligger raten omkring 17/6d. Koks fra tysk nordsøhavn til god dansk nordl. Aarhus noteres i omkring 16/6d. à 17/-. Der meldes kun om ganske få trælastafslutninger. For 200 favne props fra Valdemarsvik til ECUK. betales 135/- pr. favn.

Tankmarkedet er uden større ændringer. På sterling markedet er efterspørgselen stadig ringe, hvorimod aktiviteten i amerikansk kystfart stadig er tilfredsstillende. Rateudviklingen i den forløbne uge har ikke været underkastet større ændringer.

Grundstødning

En finsk damper *Kalle* af Helsingfors, der var på rejse fra England til København med koks, grundstødte d. 23. ds. i tætlåge på Middelgrunden. Efter at en del af lasten var lægtret, lykkedes det Svitser at få skibet af grunden og bragt ind til København.

Skibsregisteret

A/S Det Østasiatiske Kompagni, København, er ejer af nybygget m.s. *Poona* af København, OYOA, brutto- og nettotonnagen henholdsvis 8607 og 5042 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Nicoline Mærsk* af København, OXZO, er nu henholdsvis 9299 og 5650 tons.

Aktieselskabsregisteret

»Aalborg Værft A/S« af Aalborg. *P. Hansen* (adm. direktør) er udtrådt af, og civilingeniør *Sigvald Mejlvang Krag*, Ingridsvvej 19, Hasseris, er indtrådt i direktionen som underdirektør. Medlem af direktionen *H. C. F. Hermann*

er fratrukket som underdirektør og tiltrådt som adm. direktør.

Lübecks havn

Lübecks havn blev i juli kvartal 52 anløbet af ialt 1150 skibe på tilsammen 229.294 n.r.t., hvad der betyder en nedgang på 104 skibe og 19.561 n.r.t. sammenlignet med tilsvarende periode ifjor. 891 af de anløbende skibe var tyske, 108 danske, 119 svenske, 24 finske og 2 norske, medens resten tilhørte andre nationer. Godsomsætningen udgjorde i samme tidsrum i år 545.903 t., hvilket er 13.197 t. eller kun 2,5 pct. mere end i juli kvartal 51 mod 21,7 pct. og 50,9 pct. stigninger i henholdsvis januar og april kvartaler.

Fra svenske værfter

Sosetning. Den 4. november søsattes ved Eriksberg, Göteborg, et 18.250 t.d.w. tankmotorskib *Titania*, under bygning til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg.

Hovedmaskineriet skal bestå af en 9-cyl. 2-takts, enkeltvirkende Eriksberg-B. & W. dieselmotor, 9000 ihk. Farten skal være 15,25 knob.

Fra norske værfter

Aflevering. Moss Værft har afleveret s.s. *Dalheim*, 4100 t.d.w., til A/S Tank, Oslo. Hovedmaskineriet består af en Fredriksstad dampmotor, der normalt udvikler 1900 ihk., men som kan forceres op til 2600 ihk. Kedlerne er oliefyrede. Farten er 13 knob.

PERSONALIA

75 år

Kaptajn *Hans Præst*, som tidligere var fører i rederiet L. H. Carl, fylder den 4. december 75 år. Kaptajn Præst var i en årrække stavedor i Rusland. Efter revolutionen overtog han Sydsjællands Jordbrugs Kalkforretning i Glumso, men har nu trukket sig tilbage og er bosiddende i Eshbjerg.

60 år

Kaptajn *S. A. Sigvardt*, som nu er fører i Benham & Boyesens rederi, New York, fylder den 3. december 60 år.

25 års jubilæum

Den 3. december kan maskinchef i J. Lauritzens Rederi *G. Widstrup*, fejre 25 års jubilæum som maskinchef. Jubilæaren er for tiden maskinchef i s.s. *Tessa Dan*.

VALUTAKURSER pr. 25. novbr. 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.08½.

Positionsliste pr. 25. november 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. Setubal 26.11. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Immingham 24.11. — *Betty Mærsk* forv. ank. London 2.12. — *Lica Mærsk* forv. ank. London 5.12. — *Marit Mærsk* forv. afg. West Hartlepool 25.11. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 28.11. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Philadelphia 24.11. — *Ellen Mærsk* ank. Colombo 21.11., forv. afg. 24.11. til Bombay. — *Else Mærsk* forv. ank. New York 24.11. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Kobe 25.11. — *Agnete Mærsk* afg. Osaka 23.11. til Nagoya. — *Mathilde Mærsk* afg. Bahrein 20.11. til Karachi. — *Emilie Mærsk* afg. Surabaya 22.11. til Probolinggo. — *Herta Mærsk* ank. Kobe 18.11. drydocked. — *Jessie Mærsk* forv. ank. New York 1.12. — *Vibeke Mærsk* afg. Hongkong 23.11. til Manila, forv. ank. 25.11. — *Arnold Mærsk* afg. Panama 15.11. til Los Angeles, forv. ank. 25.11. — *Cornelius Mærsk* afg. Singapore 23.11. til Port Swettenham. — *Oluf Mærsk* afg. Massawa 22.11. til Suez, forv. ank. 25.11. — *Leise Mærsk* afg. Kolambugan 20.11. til Iloilo. — *Sally Mærsk* ank. New York 22.11., forv. afg. 26.11. — *Gertrude Mærsk* ank. San Francisco 17.11., forv. afg. 19.11. til Yokohama. — *Leza Mærsk* afg. Shimizu 15.11., forv. ank. Vancouver 27.11. — *Hulda Mærsk* afg. San Francisco 20.11., forv. ank. Manila 8.12. — *Laura Mærsk* afg. Hongkong 21.11. til Yokohama. — *Grete Mærsk* afg. Saigon 22.11. til Bangkok. — *Trein Mærsk* ank. New York 22.11., forv. afg. 28.11. — *Anna Mærsk* afg. Los Angeles 16.11. til Corinto, forv. ank. 24.11. — *Peter Mærsk* afg. Charleston 18.11. til Panama. — *Olga Mærsk* afg. San Francisco 8.11., forv. ank. Manila 25.11. — *Nicoline Mærsk* ank. New York 17.11. — *Jeppesen Mærsk* ank. Keelung 22.11., forv. afg. 24.11. til Hongkong. — *Kate Mærsk* afg. Curacao 22.11. til Kingston Ja. — *Bente Mærsk* forv. afg. Houston 26.11. til Curacao. — *Aase Mærsk* forv. ank. Aruba 30.11. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Hamburg 30.11. — *Nelly Mærsk* afg. Algier 15.11. til Mena al Ahmadi. — *Emma Mærsk* afg. Rotterdam 15.11. til Banias. — *Charlotte Mærsk* afg. Curacao 19.11. til Suez. — *Brigit Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 16.11. — *Inge Mærsk* ank. Dakar 21.11. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Singapore 4.12. — *Katrine Mærsk* afg. Santos 18.11. til Curacao. — *Henning Mærsk* afg. Banias 23.11. til Landsend f. o. — *Eleonora Mærsk* afg. Dunkirk 24.11. til Persiske Gulf. — *Marie Mærsk* afg. Ras Tanura 23.11. til Lissabon. — *Valkyrien Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 24.11. — *Mette Mærsk* afg. Curacao 18.11. til Port Elisabeth. — *Jane Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 25.11. — *Elisabeth Mærsk* afg. Palermo 20.11. til Persiske Gulf. — *Ebba Mærsk* afg. Antwerpen 17.11. til Mena al Ahmadi. — *Anglo Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 25.11. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 22.11. til Eva Peron. — *Dorthe Mærsk* afg. Ras Tanura 22.11. til Bordeaux. — *Karen Mærsk* forv. afg. Göteborg 27.11.

Basse & Co.

London pass. Las Palmas 22.11. p.v.t. Basse Indre. — *Krusaa* ank. Alexandria 22.11. — *Oslo* pass. Gibraltar

25.11. p.v.t. Tonny-Charente. — *Paris* ank. Dunkerque 23.11. — *Egaa* pass. Cape Town 21.11. p.v.t. Calais. — *Else Basse* afg. Vestmø 21.11. til Ballangen. — *Susaa* ank. Helsingfors 24.11.

Dania

Cyrl ank. Newcastle on Tyne 22.11. — *Danfjord* pass. Gibraltar 21.11. p.v.t. Whampoa. — *Danholm* pass. Brunsbüttel 25.11. p.v.t. East London. — *Tovelil* pass. Kbhvn. 25.11. p.v.t. Stettin.

Dansk Esso

Esso København forv. ank. Nyborg 29.11., derefter Esbjerg, Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 27.11., derefter Kalundborg, Caripito, Trinidad. — *Christian Holm* forv. ank. Bari 26.11., derefter Sidon, Leghorn.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. afg. Flensborg 29.11. til Kbhvn. — *Bornholm* ank. Kalundborg 22.11., forv. afg. 26.11. til Riga, Antwerpen. — *Bretagne* afg. Las Palmas 19.11. til Maladi. — *Gronland* afg. Port Said 25.11. til Maladi. — *Holland* ank. Maladi 16.11., derefter Boma. — *Irland* afg. Curacao 26.11. til Texas. — *Normandiet* pass. Cape Verde 23.11. p.v.t. Las Palmas. — *Shetland* pass. Ushant 23.11. p.v.t. Puerto la Cruz. — *Skotland* pass. Ushant 13.11. p.v.t. Istanbul. — *Slesvig* afg. Yokohama 21.11. til Mombasa.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. afg. Stettin 27.11. til Oslo. — *Concordia* afg. Lindholm 26.11. til Stettin, Lindholm. — *Dania* afg. Fredericia 26.11. til Stettin, Aarhus. — *Hafnia* forv. afg. Stettin 26.11. til Korsør. — *Scandia* afg. Malmö 26.11. til Stettin, Næstved.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak afg. Sukkertoppen 23.11. til Ivigtul. — *Disko* i Julianehåb. — *Tikerak* ank. Julianehåb 24.11. — *Julius Thomsen* i Frederikshåb 24.11. — *Annette S* pos. 23.11. 66.40 n. 54.00 v. p.v.t. Frederikshåb. — *Sigrid S* pos. 18.11. 54.35 n. 36.30 v. p.v.t. Piræus.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Aarhus 26.11., forv. afg. 27.11. til Stettin, Kbhvn. — *Th. Adler Swanholm* ank. Hamina 17.11., derefter Rouen. — *Wm. Th. Malling* forv. afg. Gdansk 26.11. til Boulogne, Blyth, Kbhvn.

D.F.D.S.

Argentina ank. New York 25.11., derfra til Philadelphia/Charleston o. v. — *Arizona* ank. Fortaleza ca. 28.11., derefter Recife/Bahia/Rio de Janeiro/Santos. — *Arkansas* ank. Valencia 21.11., derfra til Cartagena, Danmark. — *Bastholm* ank. Valencia 23.11., derfra 25-26.11. til Aarhus. — *Birkholm* ank. Valencia 17.11., derfra ca. 25.11. til Kbhvn. — *Bolivia* ank. Kbhvn. 25.11., afg. ca. 29.11. til Aarhus/Kbhvn. — *Bygholm* ank. Tekirdag 22.11., derfra til Izmir, Danmark. — *California* afg. Buenos Aires ca. 26.11. til Rosario/Santos o. v. — *Colombia* afg. Munksund 25.11. til Obbola/Sundsvall, U.S.A. — *Diana* ank. Hull 25.11., derfra forv. 28.11. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Godthaab forv. 25.11. til Kbhvn. — *Egholm* ank. Iskenderun 23.11., derfra til Istanbul, Tekirdag. — *Florida* ank. Istanbul 19.11., derfra til Izmir, Alexandria, Port Said o. v. — *Hebe* ank. Leith 25.11., derefter til Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. 20.11. til Newport, Swansea, Liverpool. — *Hjortholm* afg. Algier 23.11. til Malta, Piræus, Alexandria o. v. — *Katholm* ank. Randers 23.11., afg. ca. 25.11. til Gdynia, Granville, Manchester. — *Klintholm* afg. Kbhvn. 29.11. til Antwerpen. — *Knudshoved* afg. Kbhvn. 29.11. til Gdynia. — *Korsholm* ank. Antwerpen 25.11., afg. ca. 28.11. til Kbhvn. — *Lemnos* afg. Palermo 24.11. til Catania, Messina, Neapel, Livorno o. v. — *Louisiana* afg. Aarhus 17.11. til Portland/Boston. — *Maine* afg. Alexandria 24.11. til Beirut, Cypern, Lattakia o. v. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 22.11., herfra 26.11. til Nakskov, Odense, Aarhus, Leith o. v. — *Marocco* afg. Kbhvn. 27.11. til Hamburg, Antwerpen, Middelhavet. — *Melos* ank. Hamburg 23.11., derfra forv. 25.11. til Antwerpen, Lissabon, Middelhavet. — *Nevada* ank. Hamburg ca. 26.11., derfra til Horsens/Aalborg/Kbhvn. — *Oregon* ank. New York 25.11., derfra til Hampton Roads o. v. — *Paraguay* afg. Kbhvn. 20.11. til Halifax/New York/Gulfen. — *Rhodos* afg. Valencia 25.11. til Kbhvn. — *Rota* ank. Kbhvn. 23.11., herfra 26.11. til Odense, Aalborg, London. — *Saga* afg. Kbhvn. ca. 27.11. til Antwerpen, Danmark. — *Samos* ank. Casablanca 22.11., derfra ca. 25.11. til Tanger, Oran o. v. — *Swanholm* ank. Swansea 25.11., afg. ca. 27.11. til Havre, Dunkirk, Rotterdam, Kbhvn. — *Texas* ventes til Kbhvn. ca. 27.11. — *Thyra* ank. Hull 25.11., derfra forv. 28.11. til Kbhvn. — *Tomsk* ank. Antwerpen 24.11., afg. ca. 28.11. til Aalborg, Aarhus, Odense. — *Tula* ank. Kbhvn. 24.11., afg. 1.-2.12. til Caen, Antwerpen, Danmark. — *Tunis* ank. London 25.11., derfra 25.-26.11. til Gandia, Valencia, Aarhus, Kbhvn. — *Uffe* ank. Antwerpen 23.11., derfra forv. 25.11. til Dunkirk, Middelhavet. — *Uruguay* ank. New Orleans 23.11., derfra til Hampton Roads/Baltimore/New York. — *Virginia* ank. Madeira 25.11., derfra til Saffi/Lissabon/Kbhvn.

Draco

Salling afg. Amsterdam 18.11. — *Skern* ank. Kbhvn. 26.11.

C. K. Hansen

Aggersborg afg. New York 21.11. til Barranquilla. — *Bratlingsborg* ank. Bremen 24.11. — *Christiansborg* afg. Mena al Ahmadi 19.11. til England. — *Ellensborg* ank. Barry 24.11., derfra til Vigo. — *Flynderborg* afg. Philadelphia 19.11. til Surinam River. — *Frederiksborg* ank. Port Talbot 22.11. — *Lilleborg* ank. Svendborg 8.11., dok. — *Nordborg* forv. afg. Bilbao 27.11. til Workington. — *Skodsborg* forv. afg. Setubal 27.11. til Ardrossan. — *Spigerborg* ank. Philadelphia 24.11. — *Taurnborg* ank. Voudiabai, Melos 22.11. — *Uraniensborg* ank. Lissabon 21.11., derfra til Holland. — *Ørneborg* ank. Swansea 21.11.

Heimdall

Ærel Carl ank. New York 23.11. — *Hans P. Carl* Sydney, dok. — *L. H. Carl* ank. New Orleans 24.11. — *Poul Carl* klar med eftersyn i Brisbane 25.11.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Gdansk 2.12. til Stavanger. — *Jens Toft* ank. Dakar 25.11. — *Karen Toft* afg. Rotterdam 25.11. til Gdynia.

Kongssund

Kongshavn afg. Rotterdam 20.11. til Kirkenes, Rotterdam.

J. Lauritzen

African Reefer pass. Suezkanalen 22.11. — *Argentinean Reefer* ventes afg. Tiko 26.11. — *Bella Dan* ventes til Baltimore 26.11., derefter Philadelphia. — *Egyptian Reefer* ventes til Santos 26.11. — *Gerda Dan* ventes afg. New York 26.11. til Chile. — *Greta Dan* ventes til Panamakanalen 28.11., nordg. — *Indian Reefer* afg. Buenos Aires 24.11. — *Jelva Dan* ventes afg. Kodka 26.11. til Themsen. — *Jutta Dan* ventes afg. Helsingfors 27.-28.11. til Kotka. — *Kamma Dan* ventes til Valparaiso 28.11., sydg. — *Katja Dan* pass. Kielkanalen 23.11. p.v.t. Mäntyluoto. — *Kista Dan* ank. Las Palmas 24.11. — *Laila Dan* forv. afg. Rochester 25.11. til Toppila. — *Laura Dan* afg. Kbhvn. 24.11. til Kotka. — *Lecna Dan* ventes til Callao 2.12. sydg. — *Lilian Dan* ventes til Odense 28.11., derefter Næstved. — *Linda Dan* ventes til Hamburg 28.11. — *Lotta Dan* ank. Rochester 25.11., derefter Kemi. — *Maria Dan* ventes afg. Valencia 26.-27.11. til London, Hull. — *Marna Dan* ventes til Valparaiso 27.11., sydg. — *Nerma Dan* afg. Port Kembla 24.11. til Hobart. — *Ninna Dan* ventes pass. Kielkanalen 28.11. p.v.t. Calais. — *Paula Dan* ventes til Callao 1.12., nordg. — *Randa Dan* ventes afg. Toppila 26.11. til Rochester. — *Selma Dan* afg. Pasajes 23.11. til Valencia. — *Silja Dan* pass. Kap Race 22.11. p.v.t. Kbhvn. — *Stina Dan* ventes til Napoli 27.11., derefter Civitavecchia. — *Tessa Dan* ventes pass. Panamakanalen 26.11., sydg. — *Ulla Dan* ventes pass. Kielkanalen 26.11. p.v.t. Themsen. — *Vilma Dan* ventes til New Orleans 2.12., derefter Chile.

Motortramp

Stensby forv. afg. Calcutta 1.12. til Madras. — *Tureby* ank. Fremantle 19.11., derefter Christmas Island. — *Vedby* forv. pass. Panamakanalen 3.12. p.v.t. New York og Philadelphia, derefter Tampa.

Myren

Asbjørn Nakskov, dok. — *Astrid* afg. Göteborg 19.11. til Casablanca. — *Birte* afg. Bordeaux 25.11. til Algier. — *Chr. Sass* forv. ank. Vlaardingen 27.11., derefter Hamburg. — *Clara* Kbhvn., rep.

Norden

Norden ank. Christmas Island 26.11. — *Nordfarer* pass. Finisterre 26.11. p.v.t. Antwerpen. — *Nordhval* ank. Suez 26.11. — *Nordkap* ank. Kribi 26.11. — *Nordkyn* afg. Las Palmas 22.10. til Hobart. — *Nordpol* ank. Tacloban 25.11. — *Nordvest* afg. Aden 23.11. til Karachi.

Orient

Astoria afg. Norfolk 22.11. til Hamburg. — *Westralia* ank. Bombay 24.11., derefter U.S.E.C.

Progress

Valborg Nielsen ank. Boston 17.11. — *Elisabeth Nielsen* ant. ank. Havana 25.11. — *Else Nielsen* afg. Philadelphia 24.11. — *Lily Nielsen* ventes til New Orleans 1.12. — *Henry Tegner* ank. Kbhvn. 24.11. — *Ellen Nielsen* ank. Liverpool 24.11. — *Hugo Nielsen* ank. Iviglut 20.11. — *Margrete* afg. Gdynia 24.11. — *Karen* laster på Island. — *Marx* ank. Domsjø 24.11. — *Sophie* ant. afg. Antwerpen 25.11.



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige

Forsikringsarter

FORSIKRINGS AKTIESELSKABET
NORDLYSET

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.

TELF. *BYEN 2680

— *Thyra* ank. Emden 24.11. — *Fylla* afg. Beckton på Themsen 23.11.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lunng Flensborg, dok.

Torm

Birgitte Torm afg. Itajahy 23.11. — *Estrid Torm* ank. New York 24.11. — *Herdis Torm* afg. Miramichi Bay 19.11. — *Olga Torm* pass. Algiers 21.11. — *Gerd Torm* ank. Nakskov 3.11. — *Tekla Torm* ank. Santos 18.11. — *Agnete Torm* afg. Fortaleza 14.11. — *Kirsten Torm* afg. St. John's N.F. 20.11. — *Gertrud Torm* afg. New York 14.11. — *Ragnhild Torm* ank. Genoa 22.11. — *Helvig Torm* ank. Norfolk 24.11. — *Thyra Torm* ank. Haifa 15.11. — *Gyda Torm* ank. Genoa 24.11. — *Anne Torm* ank. Hull 15.11. — *Hilde Torm* ank. Genoa 23.11. — *Gudrun Torm* ank. Stockholm 25.11. — *Alice Torm* afg. Stettin 24.11. — *Gunhild Torm* ank. Malmö 21.11.

Vendila

E. M. Dalgas ventes afg. Dakar 27.11. til Le Havre. — *Otto Petersen* ank. Piræus 26.11. — *P. N. Dammi* ventes ank. Bordeaux 27.11.

Ø.K.

Annam ank. Port Pirie 1.11., derefter Suez/Port Said, Bristol Channel. — *Asia* afg. Saigon 23.11. til Hongkong, Manila. — *Bintang* afg. Bangkok 12.11. til Japan. — *Falstria* ank. Middlesbrough 21.11., derefter Antwerpen, Rotterdam. — *Fionia* ank. Kbhvn. 5.11., derefter Nakskov, Middlesbrough. — *India* ank. Madras 24.11., derefter Aden, Suez/Port Said. — *Java* pass. Guardafui 19.11. til Bangkok, Takubar. — *Jutlandia* ank. Incheon 20.11. — *Kambodia* ank. Rotterdam 23.11., derefter Marseille, Genoa. — *Kina* afg. Antwerpen 23.11. til Marseille, Genoa. — *Korea* pass. Messina 22.11. til Port Said/Suez, Aden. — *Lalandia* ank. Colombo 24.11., derefter Aden, Suez/Port Said. — *Magdala* ank. Bangkok 11.11., derefter Manila, Philippinerne. — *Malacca* afg. Bremen 23.11. til Göteborg, Kbhvn. — *Malaya* ank. Chalna 2.11., derefter Calcutta, Madras. — *Manchuria* ank. Antwerpen 23.11., derefter Le Havre, Dublin. — *Meonia* pass. Ushant 23.11. til London, Antwerpen. — *Mombasa* afg. Madras 22.11. til Rangoon, Calcutta. — *Mongolia* ank. San Diego 24.11., derefter Los Angeles, San Francisco. — *Morelia* ank. Kbhvn. 24.11. — *Nikobar* afg. Bislig 10.11. til San Francisco, Los Angeles. — *Panama* afg. Legaspi 23.11. til Port Swettenham, Singapore. — *Patagonia* afg. Alexandria 23.11. til Genoa, Antwerpen. — *Poona* pass. Hook 21.11. til Rotterdam, Dunkirk. — *Pretoria* pass. Minicoy 21.11. til Singapore, Bangkok. — *Selandia* pass. Gibraltar 25.11. til Genoa, Port Said/Suez. — *Serampore* ank. Kobe 23.11., derefter Hongkong, Philippinerne. — *Siam* ank. Aden 18.11., derefter Bahrein f. o. — *Tranquebar* ank. Vancouver 20.11., derefter Japan, Hongkong.

VINKE & CO.Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular linesTelegrams:
Vinkeco

Telephone:

ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

ASSURANCEFORENINGEN

SKULD . NORGE

(Gjensidig)

DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 . KØBENHAVN . Tlf. C. 16.861

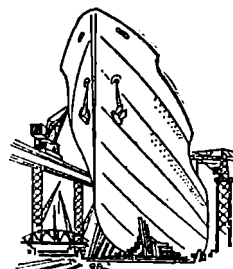


— siden 1899

International

the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
fra alle lande viser, at
INTERNATIONAL's produkter
er de mest anvendte
verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN S



„VIKING“

Kompasser
Loddemaskiner
Chronometro
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog



TUBORG

The world famous Beer

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER à 1100 TS. LØFTEEVNE

BYGGEEDDINGER OP TIL 450 FOD.

Telegramadr.: YARD

Rigstelefon: 909

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

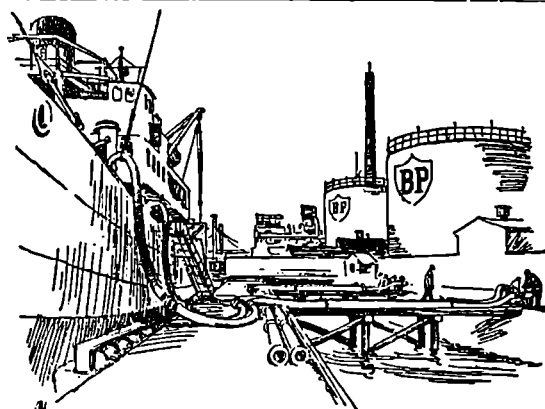
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Fremstillet af
friske
Citroner



Carlsberg



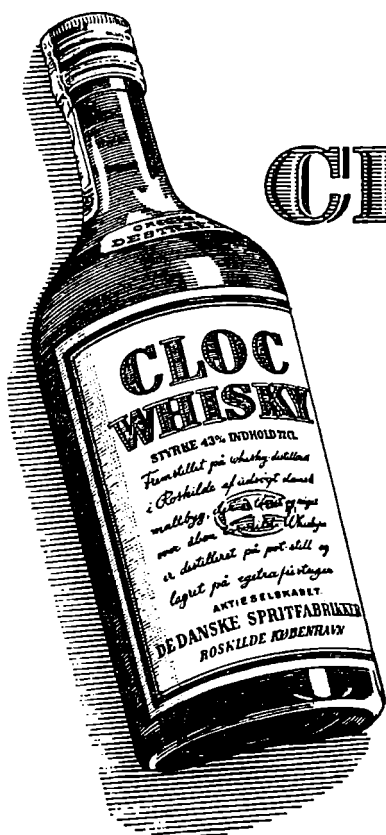
TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)

I land - og ombord

CLOC WHISKY



CLOC WHISKY vil i kvalitet og udstyr tilfredsstille alle, der holder af rigtig whisky. CLOC WHISKY er fremstillet på WHISKY-DESTILLERIET i Roskilde af udsøgt dansk maltbyg, der er tørret og røget over åben tørveild. Whiskyen er destilleret på pot-still, lagret på egetræfustager og blended. CLOC WHISKY er således en rigtig - destilleret whisky. Styrken er 43 %.



AKTIESELSKABET
DE DANSKE SPRITFABRIKKER

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Længollnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands drygge nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvehod Brygges Bolværker 6,3 m. I Gasværkshavnen 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Teglbolmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianhavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andre Skibes 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. Alle Afgifter undt. Knippelbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgang og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsning og Lading. I Frihavnen besørger Løsning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vorkommande Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 150 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.000 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlossoapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 35 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossoapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,8 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,6—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjteender og flere fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodsvang. Lods-penge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i b. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Løsning og lastning: Løsning og lastning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 3 mobile bensin-elektriske køre-kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for fartøjer på indtil 600 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frlager ved toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 3,3 m. I Yderhavnen 6,3 m. I Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lods-vang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 8 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Krac til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i indløbet og i den største del af forhavnen og af den østre inderhavn er 8,0 m, i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys fartøjer: Indg. 37,5 øre, udg. 37,5 øre. Reducerede afgifter for sejlfartøjer, reparerende fartøjer og større partsladningsfartøjer. Kul- og oliefyldere fri. Når lods benyttes, betales efter Danmarks lodstakster af 1941, kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter aftale. Ballastafgift til havnen 4 øre pr. N.R.T. Vand 2,50 kr. pr. m³. Løsning og lading foretages af private efter faste takster. Kran løfteevne 50 tons. Moderne skibsværft: 2 tordokker indtil 95,7 meters længde, 2 flydedokker med indtil 3900 tons bæreevne. Kran løfteevne 25 tons. Flere træskibsværfter og maskinværksteder forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m., ca. 1000 løb.m. bolværk til større skibe (5,5—7,5 m. vand). Bolværk indtil 2,75 m o. vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god ankerbund. Havneafgifter: Dansk havnesam-menslutnings normaltakster. Bugsering moderat. Ingen lodsafgift når lods ikke benyttes, iøvrigt moderat. 2 kraner til løsning af homogene laster samt stykgodskran forefindes. Jernbanespor hele havnen rundt, flydedok med løfteevne ca. 700 tons, ophalerbedding med løfteevne ca. 70 tons.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet nord for havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved bolværk 4,5 m. Havneafgift: Fartøjer forsynet med maskin-kraft over 100 B.R.T. 15 øre for indenbys, 80 øre for udenbys. Under 100 B.R.T. 12 øre for indenbys, 24 øre for udenbys. Alle andre fartøjer 10 øre for indenbys, 20 øre for udenbys. Ingen lodsvang uden ved bugsering (se lodsl.). Vand til skibsbrug 2,50 kr. pr. t., mindstetakst 5,00 kr. Løsnings- og lastningsomkostn. efter moderate takster. Dobb. jernbanespor ved havnen. Træskibsbyggeri af små og store skibe, god havne- og skibsmæde. Ophalerbedding til skibe indtil 275 B.T. Motor- og maskinfabrik i byen.

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{1/8}



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebedding for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedamp-turbiner. — Stirling vandværkedler. 2 tordokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 48

FREDAG DEN 5. DECEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

ORDENSDEKORATION

Direktør *Eilert Mægaard*, Dansk Dampskibsredningsforening, er blevet udnævnt til kommandør af den svenske Vasaorden.

KONSULATERNE

Udenrigsministeriet har efter ansøgning afskediget *Karl Wilkens Tidemann* fra den af ham beklædte post som ulønnet dansk vicekonsul i Houston under det kgl. generalkonsulat i New York fra 1. december 1952 at regne.

M.T. BRATTLAND

Fra Burmeister & Wain var der den 28. november prøvetur med værftets nybygning, tankmotorskibet *Bratlland*, der er bygget til Aktieselskabet Borgestad, Borgestad, Norge.

Bratlland, der er bygget til Det norske Veritas klasse »Tankskib for olielast«, samt efter den norske skibskontrols regler, laster 13.300 tons. Skibet er bygget med poop, bro og bak, soft nose og krydserhæk og er uden spring over 45 pct. af længden. Det er delt i 8 tanksektioner og har 2 hovedpumperum, et agten for nr. 2 tank og et agten for nr. 4 tank. To langskibs skodder deler sektionerne i 8 centertanke og 2 × 8 sidetanke. Svejsning er anvendt i stor udstrækning, således er klædning, dæk og skodder samt alle tankafgrænsninger helsvejst, medens spanter og bjælker er nittet. Der er anvendt langskibs spante-system i centertankene og tværskibs system i side-tankene.

Lastrørsystemet består af 2 stk. 10" hovedledninger og 8" sugninger, dobbelt afspærring overalt i tankene. I de to lastpumperum findes 4 duplex pumper à 250 tons/time og 2 stk. 45 tons duplex bilgepumper, samt i pumperummet i forlasten om bb bilgepumpe og brændselsolietransferpumpe. Skibets brændselsoliebeholdning er anbragt i højtank under forlasten, højtanke i motorrummets forende og i dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for kedelolie, smørelolie og fødevand. Fødevand findes endvidere i øverste agterpeaktank. Ferskvand er anbragt i hæktanke.

Lossegrejerne består af tre 5-tons bomme, en på fokkemast og to på samsonposter ved agterste pumperum. Endvidere en 2-tons proviantbom på agterkant af skorsten. Denne anvendes desuden som maskinbom. Anker-, losse- og varpespil er dampdrevne. De 4 redningsbåde er af aluminium efter den norske skibskontrols fordringer, og de to er forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Der er luftdrevne bådespil midtskibs og agter.

Aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, to drenge, steward og hospital findes på broen. Endvidere spisesalon og rygesalon samt bade- og toiletrum. I poøpen er indrettet aptering for underofficerer, sømænd, motormænd og drenge, som alle med undtagelse af to drenge og fire smørere, har een-mandskamre. I hus på poopdæk er indrettet aptering for maskinofficerer og kokke samt messer for officerer, underofficerer, kabyspersonale og mand-

skab. I huse på bådédæk agter er indrettet rygesaloner for officerer og mandskab.

Bratlland er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod. Hovedmotoren er en B&W direkte agterstyrbar, enkeltvirkende, to-takts, 6-cylindret krydshovedmotor med trykforstøvning, i stand til at udvikle 5750 ihk, svarende til ca. 4600 ehk ved 110 omdr. pr. minut.

M.S. TELLO

Den 29. november søsattes ved Svendborg Skibsværft et 900 tdw. motorskib, der er under bygning til skibsreder Hans Svenningsen, København. Skibet, der fik navnet *Tello*, er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse med isforstærkning. Dets styrehus er udført af aluminium, og det bliver forsynet med de mest moderne navigationsinstrumenter. Alt stål til skibet er leveret af Stålvalseværket i Frederiksværk.

Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde mellem pp 190' 0", bredde 32' 6", dybde til hoveddæk 12' 0". Hovedmaskineriet skal bestå af en enkeltvirkende 2-takts B. & W. dieselmotor, 800 ehk. Farten skal være 11,5 knob på last. Den elektrohydrauliske styremaskine er af værftets egen konstruktion. Skibet ventes klar i marts 1953.

DANMARK

Skoleskibet *Danmark* ankom den 30. november til Wilmington, Delaware, efter at være blevet forsinket næsten 14 dage af stærke storme. Skibet, der kom fra Teneriffa, fik en meget hjertelig modtagelse af byen.

DE DANSKE HAVNE

De danske havne blev i august i år anløbet af 6729 skibe på 1.791.000 n.r.t. Den udlossede og den indtagne ladning udgjorde henholdsvis 1.138.000 og 419.000 tons. Disse tal er udtryk for en mindre nedgang såvel i sammenligning med den foregående måned som i forhold til august i fjor.

Trafiken på Københavns havn udgjorde 1797 anløb med 787.852 n.r.t. Varebevægelsen 336.153 tons udlosset og 89.628 tons indladet gods. For de vigtigste provinshavne anføres følgende tal: Ålborg-Nørresundby 478 skibe, 183.029 n.r.t., 94.363 og 69.808 tons gods. Århus 397 skibe, 150.634 n.r.t., 87.148 og 20.350 tons gods. Odense 188 skibe, 35.987 n.r.t., 43.091 og 10.207 tons gods. Esbjerg 91 skibe, 103.638 n.r.t., 37.977 og 28.010 tons gods.

DANSK-ISRAELSK OVERENSKOMST

Efter forhandlinger mellem en dansk og en israelsk delegation er der den 14. november undertegnet en dansk-israelsk handelsoverenskomst, hvorved de to parter yder hinanden mestbegunstigelse med hensyn til skibsfart og toldbehandling af varer. Der er samtidig blevet afsluttet en et-årig aftale om vareudvekslingen og en betalingsaftale. Den danske eksport til Israel skal bestå af landbrugsvarer, fisk og fiskeriprodukter samt industrivarer, medens Israel bl. a. skal levere citrusfrugter m. m.

AALBORG  TAFFEL
AKVAVIT.

SAMHANDELEN MED CHILE

Gesandtskabet for Chile indberetter, at salpeter-korporationen på forespørgsel oplyser, at det foreløbige program for afskibninger til Danmark af de kontraherede 10.000 tons forudser afskibning af ca. 4000 tons medio december, af ca. 3000 tons i begyndelsen af januar og af de resterende ca. 3000 tons i slutningen af januar 1953.

DØDSFALD

Lederen af Statens Istjeneste, kaptajn *Georg Olsen*, er 63 år gammel afgået ved døden. Han havde været syg i flere måneder, men var tilsyneladende i bedring, da et pludseligt tilbagefald medførte døden. Kaptajn Olsen, der var født i København, begyndte sin sømandskarriere i skoleskibet *Viking*. Efter at have taget sine navigationseksaminer blev han styrmand i ØK og gik senere over i Dampskibsselskabet Orient, hvor han i 1927 blev fører af s.s. *Arabien*, senere af s.s. *Bolivia*. Fra 1931 blev han knyttet til statens isbrydning som styrmand og senere skibsfører, og i 1937 blev han næstkommanderende i istjenesten. Leder af denne blev han fra april 1951 ved overskibsinspektør, kaptajn Grues afgang.

NY FINSK ISBRYDER

En ny finsk isbryder *Voima* blev den 27. november søsat i Helsingfors, og skibet døbt af statsministerens hustru, fru Sylvi Kekkonen. *Voima* er en af de stærkeste isbrydere i verden med sine 10.500 hestekræfter. Det helsvejsede skrog har følgende hoveddimensioner: Længde 83,5 m, bredde 19,4 m og dybgående 6,4 m. Den skal tages i brug i vinteren 1953-54.

DEN NORSKE HANDELSFLÅDE

Direktør *Tord Wikborg* holdt fornylig et foredrag om kaskoforsikring af skibe efter krigen og oplyste herunder ifølge det norske tidsskrift *Forsikringstidende*, at Norges handelsflåde efter krigen i årene 1946-51 har haft en tilvækst på 1215 skibe med tilsammen 3,85 mill. br. tons, mens afgangen ved salg, forlis m. v. udgør 541 skibe med tilsammen 1,12 mill. br. tons. Af en samlet bruttotonnage på 5,79 mill. tons pr. 1. januar 1952 var der 1401 motorskibe med ialt 4,4 mill. br. t. og 771 dampskibe med ialt 1,39 mill. br. t. For 40 år siden var tallene 2220 enheder på ialt 2,45 mill. br. t. Deraf var ca. 1700 dampskibe på 1,88 mill. br. t. og 520 sejlskibe på 0,56 mill. br. t. Mens man altså råder over nærlig det samme antal skibe som før første verdenskrig, er tonnagen blevet 2,5 gange så stor. Ser man på den økonomiske risiko, som rederne har taget, og de kapitaler, der er nedlagt i det »svømmende« Norge, bliver billedet endda mere imponerende. For 40 år siden havde flåden en værdi af ca. 600 mill. kr. med en største værdi i et enkelt skib på 1,2 mill. kr. I dag er værdien af hele flåden omkring 10 milliarder kr. med værdier i enkelte skibe på op til 25 mill. kr. eller med gunstige fragtkontrakter op til 40 mill. kr. Det er disse enorme værdier, der er grundlaget for kaskoforsikringen af skibe. Udbygningen af handelsflåden fortsættes, og når alle kontraherede skibe er leverede i 1956-57, kan man regne med, at værdien af den norske handelsflåde vil komme op i ca. 18 milliarder kr. og udgøre ca. 25 pct. af den del af den norske nationalformue, der kan være genstand for forsikring.

DEN VESTTYSKE SKIBSBYGNING

I en artikel: »Hamburger Schiffbau im Spiegel der Statistik«, der er offentliggjort i tidsskriftet »Wirtschafts-Correspondent« af 13. november 1952, giver dette blad en oversigt over beskæftigelsessituationen ved Hamborgs skibsværfter.

Det fremgår heraf, at værfterne i indeværende år ugentligt har kunnet aflevere et skib til rederne, ialt 40 i løbet af de første 10 måneder, og det påregnes, at man ved årets slutning vil være kommet op på 50 (eksklusive skibe på mindre end 100 brt.). I året 1949 afleveredes 8 nye skibe, i 1950 steg tallet til 44 for i 1951 at gå let tilbage til 39. Dette var imidlertid kun talmæssigt set en tilbagegang. Værfternes ydelse steg derimod tonnagemæssigt set. De nybyggede skibes gennemsnitlige størrelse steg fra 400 brt. i året 1949 og 860 brt. i 1950 til 2050 brt. i 1951. Den byggede tonnage, der i 1950 samlet udgjorde 38.000 brt., steg i 1951 til ca. 80.000 brt. og vil i 1952 sandsynligvis komme op på det dobbelte. Skibenes størrelse er gennemsnitlig vokset til 3.000 brt.

Skibsreparationerne, der i 1949 udgjorde den største del af værfternes virksomhed, er kun taget til i ringe grad, således at deres betydning for værfterne sammenlignet med nybygningssektoren stadig er blevet forringet. Man regner med, at nybygningsarbejder og reparationsarbejder i dette år vil forholde sig som 3 : 2. Værfternes større ydelse forhøjede også deres personalebehov. I slutningen af september 1952 beskæftigede Hamborgs skibsbygningsindustri næsten 20.000 mand, hvilket er 4.000 mere end i slutningen af 1951.

I Hamborg findes der 20 større foretagender med mere end 1.000 ansatte. De beskæftiger ialt over 45.000 personer. Den stærkeste blok herunder danner Hamborgs større værfter, der samlet beskæftiger over 15.000 mand. d.v.s. mere end en trediedel af de nævnte 20 større foretagender. Foruden disse værfter findes 26 mellemstore værfter, der hovedsageligt bygger flodskibe, og som beskæftiger over 4.000 mand. Endelig har Hamborg 27 småværfter, der bygger både og yachter. Her beskæftiges ca. 600 mand.

Værfterne har udviklet sig til at være den stærkeste eksportindustribranche i Hamborg. For året 1952 regner man med en skibsbygningseksport på 125-135 mill. DM, altså mere end dobbelt så meget som i 1951, hvor den udgjorde 55 mill. DM.

Hamborgs industris samlede eksportværdi regnes for året 1952 at ville andrage 510-520 mill. DM, hvilket er 130-140 mill. DM. mere end i 1951. Mere end halvdelen af denne eksportstigning skyldes altså skibsbygningsindustrien, hvis andel i Hamborgs eksport, der i 1951 udgjorde en syvendedel, nu påregnes at ville udgøre en fjerdedel.

GASTURBINEN

Det britiske admiralitet har på basis af de erfaringer, der er blevet indhøstet om bord i forsøgsskibet *MTB 5559*, hvis gasturbine allerede har været i drift i nogen tid, ladet bygge to torpedobåde, der begge har gasturbiner som fremdrivningsmiddel. Bådene, der har fået navnene *Bold Pathfinder* og *Bold Pioneer*, er bygget henholdsvis ved Vosper Ltd. og J. Samuel White & Co. Gasturbinerne er bygget af The Metropolitan-Vickers Electrical Co., Ltd. Bådene er over 120' lange.

Den første hollandskbyggede gasturbine, konstrueret af det hollandske gasturbineselskab i Hengelo til Royal Shell Raffinaderiet i Pernis-Rotterdam, er nu klar til de første prøver.

NYT FRA RUSLAND

Det italienske værft Cantieri del Mediterraneo, Savona, har fornylig afleveret to 2750 br. t. passagerskibe, *Norilsk* og *Tobolsk*, til Sovjetrusland. Skibene er 319' lange og 47' brede. Farten er over 16 knob. Skibene kan medføre ialt 692 passagerer på I og III klasse. Skibene skal efter sigende være stationeret i Vladivostok. Det antages forøvrigt, at man fra russisk side planlægger en kombineret last- og passager rute fra Odessa til det fjerne Østen.

UGENS FRAGTBERETNING

Rateudviklingen på de oversøiske markeder har også i den forløbne uge vist en svag vigende tendens. Kul fra Hampton Roads til Antwerpen eller Rotterdam er sluttet helt ned til 33/-, kul Hampton Roads til Nordfrankrig sluttedes til 37/-. Adskillige både sluttedes iøvrigt for kul fra Hampton Roads på dollarbasis og raterne lå på \$4.75 til Antwerpen eller Rotterdam med option af Nordfrankrig til 50 Cts. mere. Kul fra Northern Range til Vestitalien sluttedes for afskibning med amerikansk tonnage til \$7.35. Af anden kulforretning kan nævnes, at mange både sluttedes for kul Hampton Roads/Japan til rater mellem \$8.10 og \$8.30. Nu da St. Lawrence har lukket for denne sæson, er kornafskibningerne fra Northern Range ved at tage fart og adskillige både sluttedes i den forløbne uge, således bl. a. Northern Range/Antwerpen-Hamburg Range til \$5.50 for tungt korn og \$5.75 for byg. Hvede Northern Range/Vestitalien sluttedes til \$6.50, Northern Range/Jugoslavien til \$7.25 og Northern Range/Alexandria til \$7.25.

Fra Cuba sluttedes sukker til Dunkirk til \$9.75, til 1 havn Antwerpen/Hamburg Range betales \$9.50, Cuba/Casablanca sluttedes til \$9.50 og sukker Cuba/Japan betales med 95/-. For britisk regning sluttedes tungt korn fra Golfen til UK. til 10/6d. pr. qr. for decbr. og 10/- pr. qr. for jan. lastning, iøvrigt med sædvanlige losseoptioner. Korn fra Golfen til Brasilien betales med \$7.50 og 9000 tonner sluttedes for kul fra Mobile til Rio til \$5.40.

Efterspørgselen på River Plate markedet er noget bedre, men ratetendensen var lidt lavere. Korn fra n.a. San Lorenzo til Indien, som i vor sidste beretning rapporteredes sluttet til 84/-, sluttedes i denne uge til 82/6d. og senere til 80/-, begge både for febr. lastning. Majs fra n.a. San Lorenzo til Dunkirk eller Rouen betales med 61/9d.

Vestkysten af Sydamerika er stadig inaktivt, hvorimod Nordpacificmarkedet også i den forløbne uge har været livligt omend til vigende rater. Af sidste slutninger kan nævnes: lumber og stykgods British Columbia/UK. \$11.50 resp. 82/6d. på sterlingbasis, iøvrigt på sædvanlige fio. terms, korn Vancouver/UK. sluttedes til 77/6d. med option losning Antwerpen eller Rotterdam til 74/6d., for hollandsk regning sluttedes korn Nordpacific/Rotterdam til \$10.70 med hurtig losning, intercoastal lumber og stykgods sluttedes til omkring \$90.000 lumpsum fio. for Liberty størrelse, korn til Indien betales med 85/- til øst- og 92/6d. til vestkysten, korn Nordpacific/Chittagong sluttedes til 108/- og til Karachi til \$12.

Far East markedet er stille. Fra Indien er bl. a. sluttet kul Calcutta/Japan til 55/-, for 5000 ts. scrapjern Calcutta/Japan betales £18.000 fio., kul Cal-

cutta/Colombo til 48/-. Ilmenite fra Koilthottam til New York betales med \$11.25.

Fra Australien sluttedes hvede fra Vesta Australien til UK. til 85/- basis løs last ex-silo med sædvanlige lasteoptioner, havre i sække fra Syda Australien eller Victoria sluttedes til UK. til 143/6d. med forskellige losseoptioner bl. a. Danmark/Sverige til 145/-, løs havre fra Vesta Australien til UK. betales med 102/6d. og hvede og/eller mel i sække fra Syda Australien til Cypren sluttedes til 105/-. Sukkerraten fra Queensland til UK. var uændret 116/3d., pigjern fra Whyalla til UK. sluttedes til 105/- og endelig kan nævnes, at byg i sække fra Syda Australien til Japan betales med 77/6d. med fri losning. Krommalm fra Ny Kaledonien til Northern Range sluttedes til \$15.

Fra Sydafrika sluttedes kul Durban/Karachi til 47/6d., sukker fra Mauritius til Colombo betales med 47/6d. og salt fra Røde Havet til Japan fik tonnage til 45/-.

Tendensen på Middelhavsmarkederne er også vigende. Bauxite fra Eleusis Bay til Rotterdam eller Emden sluttedes til 28/6d., jernmalm fra Melilla til Amsterdam sluttedes til 20/1½d., pyrites fra Huelva til Garston eller Ardrossan betales med 35/- og for 7000 tons fosfat fra Casablanca til Ipswich betales 26/6d.

På vore hjemlige markeder har efterspørgselen for dansk regning efter tonnage for kul og koks fra UK. været stigende, og raterne har vist fastere tendens. Større både sluttedes til rater op til 16/- og for både på omkring 8/1000 ts. er betalt 24/- for kul fra Østkysten til god dansk havn. Rater for koks fra Emden/Weser ligger også lidt bedre. Fra Polen er der mange kulladninger i markedet for svensk regning, og også disse rater ligger bedre.

Der er kun få træ-laster tilbage fra Østersøen. 1000 favne props fra Gdansk til ECUK. sluttedes til 110/- og for 600 favne props Nyköping og Oscarshamn til ECUK. betales 143/- pr. favn.

På tankmarkedet er forholdene uden større ændringer. Såvel de continentale som de britiske oliebefragtere er tilbageholdende, hvorimod efterspørgselen i amerikansk kystfart stadig er meget livlig. Dette sidste har bl. a. medført, at adskillige af de store engelske olieselskaber har »re-let« adskillige af deres timecharter-skibe til amerikanerne i denne fart, hvor raterne har vist en beskedent stigning. Mange både sluttedes for *dirty trade* fra Caribbeans til Northern Range til rater mellem USMC. flat til USMC. plus 10 pct. Dirty tonnage fra Golfen til Northern Range betales med indtil USMC. plus 35 pct. For *clean* tonnage sluttedes lignende forretning til USMC. plus 60 pct.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted *fredag den 12. december 1952 kl. 20* i Søfartsklubbens lokaler, Nyhavn 63, stuen. — Aftenens program er: Kl. 20—21: Filmsforevisning: »Sæt garnene« om hollandsk fiskeri på Doggerbankerne og »Alle mine skibe« om genopbygningen af handelsflåden, samt en tegnefilm. Kl. 21—22: Fællessang under ledelse af kommunelærer *Find Henriksen*. — Underholdningens leder bliver Søfartsklubbens service- og konaktmand, forfatteren *Borge Mikkelsen*.

Sømandshjemmene

Bestyrer Ingemann Jørgensen, Kolding Sømandshjem, er fra nytår ansat som bestyrer af Ålborg Sømandshjem, der er det største i provinsen.

Fra norske værfter

Bodø Skibsverft & Mek. Verksted, Bodø, der hidtil kun har beskæftiget sig med ombygnings- og reparationsarbej-

der, agter nu at bygge bedding og værksteder, så det kan bygge last- og fiskeskibe op til 200' længde.

Fra svenske værfter

Sosætninger. Den 17. november søsattes ved Kockums mek. Verkstad, Malmö, et 10.600 tdw. Instmotorskib *Tagus* under bygning til Wilh. Wilhelmsen, Oslo. Hovedmaskineriet skal bestå af en 10-cyl., enkeltvirkende, 2-takts Kockum MAN dieselmotor 9000 ehk. Farten skal være 17,6 knob.

Den 20. november søsattes ved Götaverken, Göteborg, verdens største kombinerede tank- og malmskib, m.s. *Tarfala*, under bygning til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Skibet, der er på 25.400 tdw., skal forsynes med en 9-cyl., 2-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor 10.000 ehk. Farten skal være 14 knob.

Den 22. november søsattes ved Finnboda Varf, Stockholm, en ny havneisbryder *Starkodder*, under bygning til Stockholms havnestyrelse. Hovedmaskineriet skal bestå af en 6-cyl. Nohab dieselmotor 960 ahk.

75 år

Forhenværende skibsfører i Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise, kaptajn *Mylius Møller*, fylder den 13. december 75 år. Fødselaren bor i Roskilde.

70 år

Indehaveren af firmaet »John Hintze's Enke« i Rønne, konsul *Ludvig Hintze*, fylder den 5. december 70 år. Det over 100 år gamle skibshandlerfirma, som Ludvig Hintze i 1906 overtog efter sin fader, konsul John Hintze, har han i årenes løb drevel frem til et af de største i provinsen i sin branche. Foruden at drive selvstændig sejskibsrederi er konsul Hintze repræsentant for A/S Svitzer's bjergnings-selskab, A/S Danske Lloyd m. m. Hans dygtighed og evner har der været lagt beslag på fra mange sider; Dansk sejskibsrederiforening og Skipperforeningen af Rønne af 1883 havde i ham en mangeårig formand, og i Sætteskipper-skolen i Rønne er han et skattet bestyrelsesmedlem. Konsul Hintze har nu den glæde at se tredje generation i firmaet, idet hans søn Leif Hintze er prokurist deri.

Der er ingen tvivl om, at fødselsdagen vil blive en fest-dag for den virksomme 70-årige, og fra mange sider vil hilsenerne strømme ind med de bedste fremtidsønsker.

VALUTAKURSER pr. 2. decbr. 1952

Amsterdam 182.27, Athen 0.04%, Belgrad 2.33, Bombay 147.00, Bruxelles 13.85, Buenos Aires 50.25 (ikke varebeta-linger), Bukarest 62.50, Cairo 19.93, Capelown 19.45, Frankfurt a/Main 164.70, Helsingfors 3.01%, Hongkong 123.00, Istanbul 2.51, Jakarta 62.00, Karachi 212.00, Lissabon 24.15, London 19.36, Manila 350.00, Mexico City 82.00, Montevideo —, Montreal 17.10, Nairobi 19.50, New York 6.92, Oslo 96.90, Paris 1.98%, Reykjavik 42.50, Rio de Janeiro 38.30, Rom 1.11, Saigon 34.50, Singapore 229.00, Stockholm 133.72, Sydney 15.55, Tel-Aviv —, Tokio 1.95, Warszawa 174.00, Wellington 19.36.

Positionsliste pr. 2. december 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. Ardrossan 6.12. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Bremen 2.12. — *Betty Mærsk* forv. ank. London 6.12. — *Lica Mærsk* forv. ank. London 6.12. — *Marit Mærsk* forv. afg. Burntisland 3.12. — *Robert Mærsk* forv. ank. Le Havre 2.12. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. New York 1.12. — *Ellen Mærsk* afg. Bombay 29.11. til Karachi, forv. ank. 1.12. — *Else Mærsk* ank. New York 23.11. — *Kirsten Mærsk* ank. Kobe 28.11., forv. afg. 29.11. — *Agnete Mærsk* ank. Nagoya 28.11. — *Mathilde Mærsk* ank. Bombay 28.11., forv. afg. 1.12. til Cochín. — *Emilie Mærsk* afg. Balikpapan 27.11. til Japan. — *Herta Mærsk* afg. Osaka 26.11. til Nagoya. — *Jessie Mærsk* forv. afg. New York 13.12. — *Vibeke Mærsk* afg. Manila 27.11. til Djakarta, forv. ank. 3.12. — *Arnold Mærsk* afg. Los Angeles 25.11. til Yokohama, forv. ank. 12.12. — *Cornelius Mærsk* ank. Medan 27.11., forv. afg. 4.12. til Colombo. — *Oluf Mærsk* ank. Genoa 1.12., forv. afg. 2.12. til New York. — *Leise Mærsk* ank. Manila 26.11., forv. afg. 1.12. til Hongkong. — *Sally Mærsk* afg. New York 28.11. til Boston. — *Gertrude Mærsk* afg. San Francisco 19.11., forv. ank. Yokohama 14.12. — *Leza Mærsk* afg. Vancouver 29.11., forv. ank. San Francisco 1.12. — *Hulda Mærsk* afg. San Francisco 20.11., forv. ank. Manila 8.12. — *Laura Mærsk* ank. Yokohama 28.11., forv. afg. til Vancouver 1.12. — *Grete Mærsk* ank. Bangkok 24.11., forv. afg. 29.11. til Filippinerne. — *Trein Mærsk* ank. New York 22.11., forv. afg. 29.11. til Panama. — *Anna Mærsk* afg. Panama 27.11. til New York, forv. ank. 3.12. — *Peter Mærsk* afg. Panama 23.11. til San Francisco, forv. ank. 2.12. — *Olga Mærsk* ank. Cebu 1.12., forv. afg. 1.12. til Yokohama. — *Nicoline Mærsk* forv. afg. Baltimore 2.12. til Philadelphia. — *Jeppesen Mærsk* afg. Saigon 30.11. til Bangkok, forv. ank. 2.12. — *Kate Mærsk* forv. afg. Curacao 1.12. til Abidjan, Takoradi og Lagos. — *Bente Mærsk* forv. ank. Curacao 2.12. — *Aase Mærsk* afg. Aruba 1.12. til Dundee. — *Rosa Mærsk* forv. afg. Hamburg 2.12. til Curacao. — *Nelly Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 2.12. — *Emma Mærsk* afg. Banias 30.11. til Spezia. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Suez 8.12. — *Brigit Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 16.11. til Gibraltar f. o. — *Inge Mærsk* afg. Pepel 27.11. til Curacao. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Singapore 4.12. — *Katrine Mærsk* forv. ank. Cardon 2.12. — *Hening Mærsk* afg. Banias 23.11., forv. ank. Swansea 5.12. — *Marie Mærsk* forv. ank. Lissabon 12.12. — *Eleonora Mærsk* forv. ank. Palermo 2.12. for dokning. — *Valkyrien Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 28.11. til Eva Peron. — *Mette Mærsk* forv. ank. Port Elisabeth 8.12. — *Jane Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 28.11. til Landsend f.o. — *Elisabeth Mærsk* forv. ank. Mena al Ahmadi 3.12. — *Ebba Mærsk* forv. ank. Mena

al Ahmadi 6.12. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 25.11. til Landsend f.o. — *Gerd Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 22.11. til Eva Peron. — *Dorthe Mærsk* forv. ank. Bordeaux 12.12. — *Karen Mærsk* afg. Göteborg 28.11. til St. Kitts f.o.

Basse & Co.

London ank. Basse Indre 27.11. — *Krusaa* afg. Alexandria 28.11. til Casablanca. — *Oslo* ank. Tonnay-Charente 29.11. — *Paris* afg. Dunkerque 27.11. til Setubal. — *Egaa* pass. Cape Town 21.11. p.v.t. Calais. — *Else Basse* afg. Ballangen 28.11. til Rouen.

Dania

Cyrl ank. Newcastle on Tyne 22.11. — *Danfjord* pass. Suez 28.11. p.v.t. Whampoa. — *Danholm* tværs af Gibraltar 2.12. p.v.t. East London. — *Tovetil* ank. Gdynia 30.11.

C. K. Hansen

Aggersborg forv. ank. Barranquilla 28.11. — *Brattingsborg* afg. Amsterdam 30.11. til Port au Prince. — *Christiansborg* afg. Port Said 29.11. — *Ellensborg* afg. Barry 30.11. til Marin. — *Flynderborg* forv. ank. Paramaribo 28.11. — *Frederiksborg* ank. Port Talbot 22.11., derfra til Newport. — *Lilleborg* ank. Svendborg 8.11. dok, derfra til Gdansk. — *Nordborg* forv. ank. Workington 2.12. — *Skodsborg* pass. Finisterre 28.11. til Ardrossan. — *Spigerborg* forv. ank. Sheetharbour 29.11. — *Taarnborg* afg. Candia 28.11. til Izmir. — *Uranienborg* afg. Lisbon 28.11. til Holland. — *Ørneborg* ank. Bilbao 29.11., derfra til Bremen. — *Herbrand* forv. ank. Port Said 5.12.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Sidon 3.12., derfra Leghorn, Sidon og Leghorn. — *Esso København* forv. ank. Esbjerg 3.12., derfra Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Caripito 18.12., derfra Trinidad.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Kbhvn. 1.12. til Göteborg. — *Bornholm* afg. Riga 1.12. til Antwerpen. — *Bretagne* pass. Banana 30.11. p.v.t. Boma. — *Grønland* afg. Suez 26.11. til Kuwait. — *Hal-land* ank. Boma 2.12. — *Irland* ank. Texas City 2.12. — *Normandiet* ank. Antwerpen 3.12. — *Shetland* pass. Ushant 23.11. p.v.t. Puerto la Cruz. — *Skotland* ank. Istanbul 30.11. — *Slesvig* afg. Yokohama 21.11. til Mombasa.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 8.12. — *Concordia* forv. ank. Ålborg 3.12. — *Dania* forv. ank. Århus 4.12. — *Hafnia* forv. ank. Ålborg 4.12. — *Scandia* forv. ank. Kbhvn. 6.12.

Den kgl. grønlandske Handel

Umanak pass. Fair Isle 2.12. p.v.t. Kbhvn. — *Disko* ank. Godthåb 28.11. — *Tikerak* ank. Reykjavik 1.12., derefter Godthåb. — *Julius Thomsen* pos. 1.12. 59.33 n. 37.35 v. p.v.t. Kbhvn. — *Annette S.* i Julianehåb. — *Sigrid S.* forv. ank. Piræus 4.12.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Stettin 29.11. — *Th. Adler Svanholm* forv. ank. Rouen 5.12. — *Wm. Th. Malling* ank. Boulogne 1.12., forv. afg. 5.12. til Blyth.

Draco

Salling ank. Huelva 30.11. — *Sjern* afg. Kbhvn. 1.12.

D.F.D.S.

Argentina ank. Philadelphia 29.11., derfra til Charleston/ New Orleans o.v. — *Arizona* ank. Recife 1.12., afg. forv. 2.12. til Bahia/Rio de Janeiro/Santos. — *Arkansas* ventes Kbhvn. 6.12., derefter Århus-Åbenrå. — *Bastholm* ventes Århus ca. 4.12., derefter Kbhvn. — *Bergenhus* afg. Esbjerg 2.12. til Odense. — *Birkholm* ventes til Kbhvn. 2.12. — *Bolivia* afg. Kbhvn. ca. 3.12. til USA. — *Bygholm* ank. Izmir 26.11., derfra til Danmark. — *California* afg. Rosario 1.12. til Santos/Rio de Janeiro/Bahia. — *Colombia* ank. Sundsvall 28.11., afg. forv. 2.12. til USA. — *Diana* ank. Kbhvn. 1.12., herfra 4.12. til Århus, Hull. — *Dronning Alex-undrine* ventes til Kbhvn. 3.12. — *Egholm* ank. Iskenderun 23.11., derfra til Istanbul, Tekirdag, Danmark. — *Ficaria* ank. London 30.11., derfra 2.12. til Kbhvn., Århus, London. — *Florida* ank. Izmir 27.11., derfra til Alexandria. Port Said o.v. — *Hebe* ank. Kbhvn. 1.12., herfra 3.12. til Nakskov, Odense, Århus, Leith, Newcastle o.v. — *Hindsholm* afg. Swansea 1.12. til Liverpool, Horsens. — *Hjortholm* afg. Piræus 29.11. til Alexandria, Beirut, Lattakia o.v. — *Katholm* afg. Gdynia ca. 3.12. til Caen, Manchester, Kbhvn. — *Klintholm* ank. Antwerpen 2.12., afg. 5.12. til Kbhvn. — *Knudshoved* afg. Gdynia 2.12. til Kbhvn., herfra 5.12. til Rotterdam. — *Korsholm* afg. Kbhvn. ca. 6.12. til Antwerpen, Kbhvn. — *Lemnos* afg. Marseille 1.12. til Tarragona, Valencia, Cartagena, Kbhvn. — *Louisiana* ank. Portland forv. 3.12., derefter Boston. — *Maine* ank. Iskenderun 1.12., derfra til Mersin, Izmir. — *Margrethe* afg. Århus 30.11. til Leith, Newcastle, Middlesbrough, Kbhvn. — *Marocco* ank. Antwerpen 1.12., derfra 2.12. til Casablanca, Tangerang, Mid-

delhavet. — *Melos* ank. Antwerpen 28.11., derfra 1.12. til Lissabon, Middelhavet. — *Nevada* afg. Kbhvn. ca. 10.-11.12. til Ålesund/Kristiansund/Las Palmas/Recife o.v. — *Oregon* afg. ca. 2.12. til Hampton Roads o.v. — *Paraguay* afg. Halifax 1.12. til New York. — *Rhodos* ank. Kbhvn. 2.12., herfra 6.-8.12. til Hamburg, Antwerpen, Middelhavet. — *Rota* ank. London 2.12., derfra forv. 4.12. til Kbhvn. — *Saga* ank. Antwerpen 1.12., afg. ca. 3.12. til Kbhvn., Korsør. — *Samos* ank. Tunis 1.12., derfra 1.-2.12. til Palermo, Canneto-Lipari, Catania, Neapel o.v. — *Svanholm* afg. Havre 2.12. til Rotterdam, Kbhvn. — *Texas* afg. Kbhvn. ca. 9.12. til Ålborg, Antwerpen, Dunkirk, Lissabon, Middelhavet. — *Thyra* ank. Kbhvn. 1.12., herfra 3.12. til Odense, Ålborg, Hull. — *Tomsk* ank. Ålborg 2.12., afg. 3.12. til Århus, Odense. — *Tula* afg. Kbhvn. 30.11. til Caen, Antwerpen, Esbjerg. — *Tunis* afg. London 26.11. til Candia, Valencia, Århus, Kbhvn. — *Uffe* afg. Dunkirk 28.11. til Torre Annunziata o.v. — *Uruguay* afg. New York ca. 5.12. til Oslo/Århus/Kbhvn. — *Virginia* ank. Kbh. ca. 9.12., derefter Gøteborg.

Heimdal

Axel Carl ank. Santa Cruz del Sur 2.12. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 24.11. — *L. H. Carl* ank. Havana 1.12. — *Poul Carl* ank. Gladstone 27.11.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Stavanger 3.12. — *Jens Toft* afg. Abidjan 3.12. til Pointe Noire. — *Karen Toft* forv. ank. Bremen 4.12.

Kongssund

Kongshaavn afg. Kirkenes 29.11. til Rotterdam.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Merca. 1.12. — *Argentinean Reefer* pass. Kap Verdiske Øer 1.12. — *Bella Dan* ventes til New York 4.12. Derefter Chile. — *Egyptian Reefer* ank. Rio de Janeiro 30.11. — *Gerda Dan* ventes til Buenaventura 4.12., sydg. — *Greta Dan* forv. ank. Jacksonville 2.12., nordg. — *Indian Reefer* pass. Magellanstrædet 30.11. — *Jelva Dan* ank. Themsens 2.12. Derefter Kotka. — *Jutta Dan* ank. Kotka 2.12. Derefter Jacobstad. — *Kamma Dan* ventes til Coquimbo 3.12. Derefter Panamakanalen. — *Katja Dan* afg. Mäntyluoto 1.12. til Toppila. — *Kista Dan* afg. Las Palmas 28.11. — *Laila Dan* ventes afg. Kotka 3.12. til Mäntyluoto. — *Laura Dan* forv. afg. Kotka 2.12. til Bristol. — *Leena Dan* ventes afg. Callao 5.12., sydg. — *Lilian Dan* afg. Næstved 2.12. til Gdansk. — *Linda Dan* pass. Dover 1.12. p. v. t. Spanien. — *Lotta Dan* pass. Kielerkanalen 1.12. p. v. t. Kemi. — *Maria Dan* afg. Ceuta 30.11. til London. — *Marna Dan* ventes til Valparaiso 5.12., nordg. — *Nerma Dan* afg. Adelaide 1.12. til Persiske Golf. — *Ninna Dan* ventes afg. Calais 3.12. til Skotland. — *Paula Dan* ventes til Panamakanalen 8.12., nordg. — *Randa Dan* pass. Kielerkanalen 2.12. p. v. t. Rochester. — *Selma Dan* forv. afg. Malaga 2.12. til Liverpool. — *Silja Dan* ank. Kbhvn. 2.12. Derefter Kotka. — *Stina Dan* ventes afg. Savona 3.12. til Valencia. — *Tessa Dan* ventes afg. Callao 5.12., sydg. — *Ulla Dan* ventes afg. Themsens 3-4.12. til Raumo. — *Vilma Dan* ventes afg. New Orleans 5.12. til Chile.

Mototramp

Stensby ank. Calcutta 24.11., forventer afg. til Madras 2.12. — *Tareby* afg. Fremantle 29.11. til Christmas Island. — *Vedby* forv. pass. Panamakanalen 3.12. p. v. t. New York og Philadelphia. Derefter Tampa.

Myren

Asbjørn Naskov, dok. — *Astrid* forv. afg. Casablanca 5.12. til Safi. — *Birte* forv. ank. Algier 4.12., derefter Ardrossan. — *Chr. Sass* forv. afg. Hamborg 5.12. til Bangkok. — *Clara* Kbhvn. rep.

Norden

Norden ank. Fremantle 3.12. — *Nordfurer* ank. Rotterdam 2.12. — *Nordhval* pass. Messina 2.12. p.v.t. Genua. — *Nordkap* ank. Port Gentil 28.11. — *Nordkyn* ank. Hobart 3.12. — *Nordpol* ank. Misamis 3.12. — *Nordvest* ank. Bombay 1.12.

Orient

Astoria afg. Norfolk 22.11. til Hamborg. — *Westralia* ank. Bombay 24.11., derefter Karachi, U.S.E.C.

Progress

Valborg Nielsen ank. Havana 2.12. — *Elisabeth Nielsen* ank. Havana 28.11. — *Else Nielsen* ventes Santiago de Cuba 3.12. — *Lily Nielsen* ank. New Orleans 1.12. — *Hen-*

When only the best will do



BENSON and HEDGES

OLD BOND STREET • LONDON

DERES SKIBSHANDLER HAR DEN

ry Tegner ank. Stettin 28.11. — *Ellen Nielsen* ank. Vestnorge ant. 30.11. — *Hugo Nielsen* ventes Kbhvn. 3.12. — *Margrete* ank. Le Treport 1.12. — *Karen* ant. ank. Bergen 2.12. — *Marx* ank. Mo 27.11. — *Sophie* afg. Emden 30.11. — *Thyra* ank. Emden 24.11. — *Fylla* afg. Kbhvn. 2.12.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lann Flensborg, dok.

Torm

Birgitte Torm afg. Rio de Janeiro 29.11. — *Estrid Torm* afg. Norfolk 27.11. — *Herdis Torm* afg. Newcastle N. B. 19.11. — *Olga Torm* ank. Alexandria 26.11. — *Gerd Torm* ank. Gdansk 1.12. — *Tekla Torm* ank. Buenos Aires 28.11. — *Agnete Torm* afg. New York 28.11. — *Kirsten Torm* afg. New Foundland 28.11. — *Gertrud Torm* afg. Casablanca 29.11. — *Ragnhild Torm* ank. Casablanca 30.11. — *Helvig Torm* afg. St. John N.B. 29.11. — *Thyra Torm* afg. Haifa 25.11. — *Gyda Torm* ank. Valencia 1.12. — *Anne Torm* afg. Hull 1.12. — *Hilde Torm* ank. Cartagena 1.12. — *Gudrun Torm* ank. Gdynia 29.11. — *Alice Torm* afg. Antwerpen 1.12. — *Gunhild Torm* ank. Stettin 27.11.

Vendila

E. M. Dalgas ventes ank. Le Havre 8.12. — *Otto Petersen* ventes afg. Nemours 4.12. til Rouen og Antwerpen. — *P. N. Damm* ank. Dunkirk 3.12.

Ø.K.

Annam ank. Port Pirie 1.11., derefter Suez/Port Said, Bristol Channel. — *Asia* ank. Manila 1.12., derefter Kobe, Yokohama. — *Bintang* afg. Bangkok 21.11. til Japan. — *Falstria* ank. Rotterdam 29.11., derefter Marseille, Genoa. — *Fionia* pass. Hanstholm 1.12. til Middlesbrough, Antwerp. — *India* pass. Minikoi 29.11. til Aden, Suez/Port Said. — *Java* pass. Sabang 30.11. til Singapore, Bangkok. — *Kambodia* pass. Gibraltar 30.11. til Marseille, Genoa. — *Kina* ank. Leghorn 30.11., derefter Port Said/Suez, Aden. — *Korea* pass. Guardafui 1.12. til Penang, Port Swettenham. — *Lalandia* afg. Colombo 26.11. til Aden, Suez/Port Said. — *Magdala* pass. Balabac Strædet 30.11. til Davao, Cebu. — *Malacca* ank. Kbhvn. 26.11., derefter Aalborg, Gøteborg. — *Malaya* ank. Chalna 2.11., derefter Calcutta, Madras. — *Manchuria* ank. Dublin 30.11., derefter Liverpool, Rotterdam. — *Meonia* ank. Hamburg 1.12., derefter Karlshamn, Kbhvn. — *Mombasa* ank. Calcutta 29.11., derefter Chillagong, Madras. — *Mongolia* ank. San Francisco 29.11., derefter Oakland, Seattle. — *Morelia* ank. Naskov 26.11., derefter Kotka, Rotterdam. — *Nikobar* afg. San Francisco 30.11. til Los Angeles. — *Panama* ank. Singapore 30.11., derefter Penang, Madras. — *Patagonia* pass. Gibraltar 1.12. til Antwerp, Rotterdam. — *Poona* pass. Finisterre 30.11. til Antwerp. — *Pretoria* ank. Singapore 26.11., derefter Bangkok. — *Selandia* pass. Messina 30.11. til Port Said/Suez, Aden. — *Serampore* afg. Hongkong 1.12. til Philippinerne. — *Siam* pass. Rasalhadd 30.11. til Mena-al-Ah-madi, Dunkirk. — *Tranquebar* afg. Vancouver 26.11. til Yokohama, Hongkong.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgiivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17930, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
Kongens Nytorv 6 . København K.

NYBYGNINGER **Aalborg Værft A/S** SKIBS- MASKIN- OG
TØRDOK 380 FOD KEDELREPARATION
FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE
2 PONTONDOKKER à 1100 TS. LØFTEEVNE
Telegramadr.: YARD BYGGEDEKKE OP TIL 450 FOD. Rigttelefon: 909

Telegram adr.: Flydedokken Telefon 269 (2 Lin.)
Rigttelefon 21
A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT
Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner

„VIKING“
Kompasser
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter
Søkort
Sejlhaandbøger
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang III. katalog

IVER C. WELBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

Dampskibsaktieselskabet
„Progress“
Kalvøbod Brygge 4
København
Telegr.-adr. »Marlusone Telefon Central 12057

ALF JARL THURØE Alt til elektrisk
ST. KONGENSGADE 40 SKIBSINSTALLATION
KØBENHAVN
Telefon Central 4390
Telegr.-Adr.: ALFJARL
RADIO
VÆRKTØJ

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

Kabyskomputer
for kul, olie og elektricitet
Forlang forslag med tilbud
BRØNNUMS MASKINFABRIK
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8
Telef.: SU 3001

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846 TEL.-ADR.: »SALVESEN«
GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

SCHERMULY

Raketpistoler

for linekastning



Faldskærmsblus

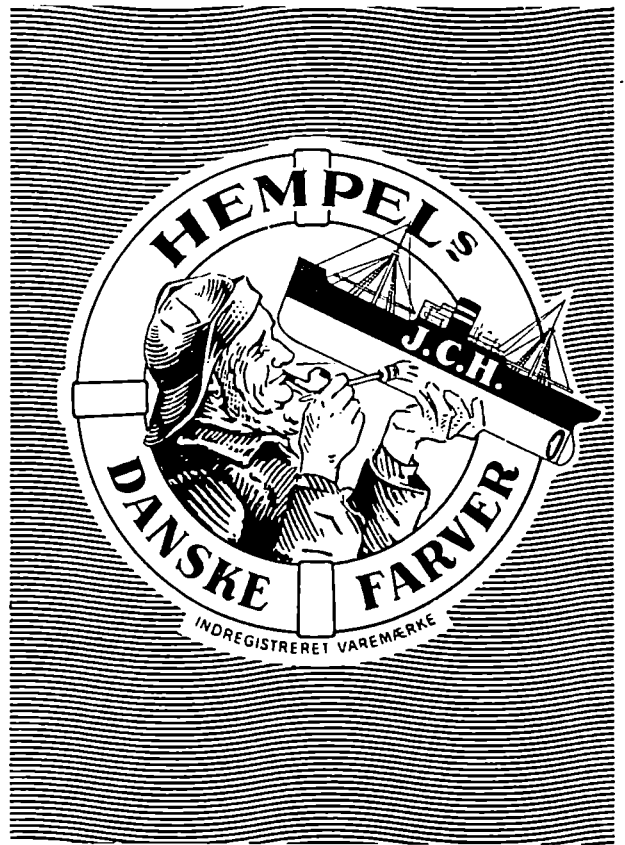
og


Nødsignaler

svarende til bestemmelserne i
Internationale Konvention 1948.

**SCANDINAVIAN
STEEL & SHIPPING AGENCY**

A. Lönberg-Holm
Amaliegade 16, København K.
Tlf. *C. 14 180






TEKNIKKENS TRO TJENER


**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
(DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S)



**GASOLIE
DIESELOLIE**

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S
KVÆSTHUSGADE 3 · KØBENHAVN K. · C. 5021



ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde.
Fabrikanter af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedamppturbiner. — Stirling vandrørskedler.
2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

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

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 808

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA” TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. »Hassager«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.801TLGR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Rigstelefon 2
Privat 1030

Giro Konto 12403

Telegr.-Adr.
»Hudee
Svendborg**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 49

FREDAG DEN 12. DECEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

100 ÅRS JUBILÆUM

D 13. december kan et af provinsens førende store mæglerfirmaer *E. W. v. d. Hude & Søn*, Svendborg, fejre 100 årsdagen for sin grundlæggelse, og har i den anledning udsendt et smukt, rigt illustreret værk med træk af firmaets historie og udvikling gennem det nu svundne sekel. Men gennem sin skildring af firmaets vej gennem de hundrede år giver værket tillige et ypperligt billede af skibsfartsbyen Svendborgs historie i den lange tid, om den store nu forsvundne sejlskibsflåde, der havde hjemme i den driftige by, og om hvordan byens shippingmænd har forstået at tilpasse sig tidernes skiftende kår. Værket er udarbejdet af søhistorikeren, befragter *F. Holm-Petersen*, Troense.

En af disse fremsynede og initialivrige shippingmænd var firmaets grundlægger *Eiler Wilhelm v. d. Hude*, der i 1851, 40 år gammel, blev afskediget af toldvæsenets tjeneste ved accisevæsenets ophævelse, men som samme år etablerede sig i Svendborg bl. a. som agent for små jagtskipper, der kom til Svendborg for at søge laster. Fra en såre beskeden begyndelse lykkedes det hurtigt Hude at oparbejde sin forretning til en fasttømret og solid virksomhed, der spændte over alle felter indenfor såvel skibsfart som varemæglervirksomhed. Under *E. W. v. d. Hudes* søn og arvtager *Ludvig Julius Christian v. d. Hude*, der ved faderens død i 1870 overtog firmaet, kom firmaet bl. a. til at stå som befragtningsagent og reder for en stor del af egnens sejlskibsflåde, for to år senere, i 1872, at overtage agenturet for D.F.D.S. i Svendborg, hvorved der indledes et nært samarbejde, der stadig varer ved. Dampskibenes fremtrængen i slutningen af det 19. århundrede kom selv sagt også til at sætte sit præg på firmaets arbejdsfelter. Kornbefragtningen ophørte delvis, medens den egentlige klarerings- og ekspeditionsvirksomhed steg, og firmaet fik efterhånden overdraget klareringen og ekspeditionen af så godt som alle udenlandske både, der anløb havnen.

I 1914 afgik konsul *L. J. C. v. d. Hude* ved døden og hans nevø *Aage H. W. Thejll* overtog derefter forretningen som eneindehaver. Det var et vanskeligt hverv, der i 1914 blev lagt på den unge skibsmæglers skuldre, men han forstod at bære det og føre firmaet videre frem i overensstemmelse med dets store traditioner, så det nu trods to verdenskrige står støt forankret som en af grundpillerne i Svendborgs erhvervsliv.

MT. BERTA DAN

Onsdag den 10. december søsattes fra Lindholmens Varv i Gøteborg et tankskib til rederiet *J. Lauritzen*. Det er det sidste tankskib af en serie på tre, som rederiet bestilte til levering 1951—53.

Skibet fik navnet *Berta Dan*, og dets to søsterskibe hedder *Nerma Dan* og *Petra Dan*. *Nerma Dan* blev sat i fart i maj 1951, og *Petra Dan* forventes leveret inden jul, medens *Berta Dan* beregnes færdig i foråret 1953. Skibet er på 16.300 t.d.w.

Skibet blev døbt af frøken *Ester Bruhn*, en kusine til konsulinde *M. Lauritzen*.

Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 515'0" = 156,97 m, bredde på spant 64'0" = 19,51 m, dybde til hoveddæk 38'6" = 11,73 m. Farten bliver 14³/₄ knob.

M.S. PETER MÆRSK

Rederiet *A. P. Møllers* motorskib *Peter Mærsk* blev den 4. december på rejse fra San Francisco til Manila hærget af en alvorlig brand, der raserede broen og officersmessen. Branden, der antagelig skyldes en kortslutning, bredte sig med eksplosionsagtig hast, men det lykkedes kaptajn *Jens Skjellerup* og hans mandskab efter en fremragende indsats at få ilden under kontrol, så kun broen og officersapteringen blev ødelagt. Skibet vendte derpå tilbage til San Francisco, hvor både kaptajn *J. Skjellerup* og overstyrmand *Carl Kristian Lundgreen* måtte indlægges på hospitalet for at blive behandlet for brandsår, de havde pådraget sig. Ingen af dem er dog i fare.

M.s. *Peter Mærsk*, der er på 9940 tdw., er bygget i Gøteborg i 1949. Foruden besætningen, 42 mand, var der 12 passagerer, alle amerikanere, om bord. Skibet vil nu blive repareret i San Francisco.

MTB. HAVØRNEN

Den danske motortorpedobåd *Havørnen* grundstødte d. 3. december på Scroby Sandbank ud for Yarmouth. Alle forsøg på at flotbringe båden, der gik på ved højvande, er hidtil slået fejl, og bjergningsforsøgene må nu udsættes til omkring 17. december. Ingen af besætningen kom til skade.

ANNA RITA-SAGEN

Højesteret stadfæstede d. 3. december Sø- og Handelsrettens dom i sagen om s.s. *Anna Ritaforsvinden* i Østersøen i januar 1949, hvorefter skibets forsvinden lige så vel kan skyldes en minesprængning som et almindeligt søforlis, f. eks. en kæntring.

Anna Rita, der var på 495 BRT, tilhørte rederiaktieselskabet *Dragør* og havde en besætning på 11 mand. Skibet var på rejse fra Gdynia til Stockholm med en ladning rug. Højesteretssagen vedrørte spørgsmålet om, hvem der skulle erstatte skibet, søassurandørerne, Lloyds i London, eller krigsforsikringen. Dette afhæng igen af, om der er tale om et almindeligt søforlis eller om et krigsforlis.

Damperen var kaskoforsikret mod civil risiko hos Lloyds for 13.000 lstr. og mod krigsfare hos krigsforsikringen for danske skibe for 252.000 kr. Efter forliset kom man til en låneordning, hvorefter de to forsikringsparter hver betalte rederiet halvdelen af forsikringssummen som et rentefrit lån. Domstolene skulde derefter afgøre, om denne fordeling var rigtig — krigsforsikringen holder nemlig på, at der var tale om et søforlis, bl. a. fordi rugen kunne have forskubbet sig i skibets forlast, der ikke var helt fyldt op, og hvor der ikke var noget langskibs skod.

Forsikring skal man ha'.

BALTICA

Men krigsforsikringen dømtes altså ved begge domstole til at udrede halvdelen af skaden ved damprens forlis — ligesom den skal betale Lloyds ialt 8000 kr. i sagsomkostninger for begge retter.

EKSPORTEN TIL USA

Erhvervenes Oplysningsråd gør opmærksom på, at USA nu er rykket op på fjerdepladsen blandt Danmarks godt hundrede aftagerlande. Endnu for få måneder siden stod Nordamerika som nr. 6 på listen. I løbet af september og oktober har USA imidlertid distanceret både Norge og Finland.

I øjeblikket har kun England, Vesttyskland og Sverige en større import her fra landet end Nordamerika. Og Sverige kan meget vel indhentes. Inklusive oktobertallet på 29,5 mill. kr. kom eksporten til dette land i årets ti første måneder op på 245,7 mill. kr. Til USA er der i oktober sendt for 31,8 mill. kr. danske varer. Det giver totalt pr. 1. november 209,1 mill. kr. Afstanden er altså ikke særlig stor.

De 209,1 mill. kr. får en særlig flatterende baggrund ved en sammenligning med udførslen på samme tid i fjor. Den gang var der sendt for 126,8 mill. kr. over Atlanten og til USA-hærene i Vesttyskland. Det er en vældig udvikling, der er sket, og den var godt i gang, før dollarpræmieringen blev indført.

Endnu mere forbløffende turde det måske være, at eksporten til USA nu er større end importen. Overfor udførselstallet på 31,8 mill. kr. i oktober står nemlig en indførsel fra Nordamerika på 20,2 mill. kr. I samme måned i fjor blev der eksporteret for 16 mill. kr. til Nordamerika og hærene i Vesttyskland, men importeret for 69,7 mill. kr. eller mere end fire gange så meget.

50 ÅRS JUBILÆUM

Fredag d. 19. december kan A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab fejre 50 års jubilæum. Selskabet stiftedes d. 19. december 1902 ved et møde i København, og dets første bestyrelse kom til at bestå af overretssagfører C. Friderichsen, grosserer A. O. Andersen, grosserer Poul Carl og kaptajn N. W. Schmidt, der blev korresponderende reder. Selskabet rådede til at begynde med over 2 dampskibe, s.s. *Normandiet* og s.s. *Slesvig*. I 1910 tiltrådte skibsfører, senere generalkonsul A. N. Petersen som korresponderende reder, en post, der ved generalkonsulens død i 1941 blev overtaget af hans søn skibsreder Eigil Hahn-Petersen.

På jubilæumsdagen d. 19. ds. holder selskabet »åbent hus« i sine nye lokaler, Frederiksgade 17, fra kl. 10 til 12.

ELEVSKIBET ALBATROSS

D. 7. december var det ti år, siden Lindholmens Varv afleverede et nybygget elevskib *Albatross* til Brostrøm-koncernen, og siden da har skibet sejlet som lastbærende elevskib under koncernens flag for at uddanne unge befalingsmænd både til dæk og maskine, kun afbrudt af en to-årig periode 1947—48, hvor skibet var på et verdensomspændende havundersøgelsetogt.

Koncernen havde allerede gennem nogen tid syset med tanken om at bygge et sådant elevskib, dels for derigennem at give ubemidlede unge mennesker lejlighed til at blive uddannet til officerer i handelsflåden og dels for at skabe et bedre kammeratskab mellem vordende dæks- og maskinofficerer. Hertil kom ønsket om, at vordende skibsofficerer af alle kategorier straks på et tidligt tidspunkt af deres uddannelse kunne få kontakt med de moderne maritime hjælpemidler, både hvad angår lastning og losning, navigation og fremdrivning. Hovedvægten skulle om bord i skibet lægges på den praktiske ud-

dannelse, idet den teoretiske ballast skulle erhverves på skolerne i land. Antallet af elever måtte ikke være større, end der var mulighed for at skabe en personlig kontakt mellem lærere og elever, således at man kunne lære eleverne nøje at kende.

På basis af disse fordringer og efter lange overvejelser enedes man derpå om at bygge skibet som en firemastet fore-and-aft skonnert, sejlareal 9903 sqft. udstyret med en 8-cyl., enkeltvirkende, 2-takts Eriksberg B. & W. dieselmotor, 450 ahk. Skibet fik endvidere følgende hoveddimensioner: Længde mellem pp. 207' 1", bredde 37' 5", dybgående 15' 5". Br.tonnage 1050 tons, 1420 tdw. Farten for maskine alene 9 knob. Skibet er forsynet med de mest moderne navigationsinstrumenter m. m., ligesom maskinudstyret er tip-top moderne.

Det var oprindeligt tanken, at eleverne skulle uddannes på to kurser på hver 3—6 måneder, men på grundlag af de gennem årene indhøstede erfaringer er man nu gået ned til 2 kurser hver på ca. 3 måneder eller ialt 6 måneder om bord. Elevantallet på hvert kursus var oprindeligt 16, men er nu sat op til 20, der skiftevis gør tjeneste på dækket og i maskinen. Uddannelsen er gratis, og eleverne modtager endda nogen hyre til lommepege.

I sin ti-årige tjeneste som elevskib har Albatross ialt gæstet 98 havne og udsejlet en distance på ca. 236.000 sømil. Det skal her bemærkes, at skibet under krigen lå oplagt i svensk havn som stilleliggende skoleskib. Der er blevet uddannet 216 elever om bord, hvoraf 119 vordende dæksofficerer og 87 maskinofficerer. Efter endt uddannelse i Albatross går eleverne derpå som regel videre som elever i andre af Brostrøm-koncernens skibe. Elevskibet drives helt og fuldt for koncernens regning. Helt billigt er det ikke i driften. Der regnes således med et årligt tilskud fra koncernen på sv. kr. 220.000, men fra koncernens side regner man med at disse penge er givet vel ud.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Konsulaterne

Mario Gómez Campos, der den 17. oktober 1952 blev udnævnt til ulønnet dansk vicekonsul i La Guaira under det kgl. generalkonsulat i Caracas, er blevet anerkendt i nævnte egenskab af den venezuelanske regering.

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i november afholdte håndværksprøve mødte 81 eksaminander, hvoraf 80 bestod.

Skibssalg

D.F.D.S. har solgt s.s. *Harald* til Italien for ca. £33.000. S.s. *Harald* er bygget i West Hartlepool og laster 3000 tdw.

Københavns havn

Til Københavns havn indgik i november ialt 1858 skibe på tilsammen 735.054 n.r.t. Heraf kom 1142 skibe på 272.512 n.r.t. fra indlandet og 716 skibe på 462.542 n.r.t. fra udlandet.

Forrest blandt nationerne lå som sædvanlig Danmark med 430.172 n.r.t. Derefter fulgte Sverige med 103.873 t., Norge med 59.931 t., Tyskland med 30.711 t., Amerika med 30.536 t., Storbritannien med 28.009 t., Finland med 11.422 t. og Holland med 9909 tons.

Skibsregisteret

Et interessentskab, bestående af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København, er ejer af nybygget M/S (tankskib) *Karen Mærsk* af København, OYNU, brutto- og nettotonnage henholdsvis 11.756 og 6852 tons.

Aktieselskabet Ved Reberbanen, København.
Skorstensmærke: Hvidt bælte på sort skorsten. På hver side i bæltet bogstavet R i sort.

Aktieselskabsregisteret

Rederiet *Otto Danielsen A/S* af København. Under 17. november 1952 er selskabets vedtægter ændrede. Selskabets formål er at drive rederivirksomhed direkte eller indirekte. Under samme dato er det besluttet efter udløbet af proklama jfr. aktieselskabslovens § 37, at ned-

UGENS FRAGTBRETNING

Rateudsvingene har ikke været store i den forløbne uge, men bortset fra enkelte trades er tendensen stadig svagt vigende. Kul fra Hampton Roads til Rotterdam eller Antwerpen rapporteres sidst sluttet til 32/- imod 33/6d. i ugens begyndelse. Amerikansk tonnage sluttedes for kul fra Hampton Roads til Jugoslavien til \$9, kul fra Hampton Roads til Dublin betaltes med \$4.90 og en enkelt båd sluttedes på dollarbasis Hampton Roads/Antwerpen eller Rotterdam til \$4.70. Raterne for kul fra Hampton Roads til Japan lå en smule fastere og efter at adskillige både havde fået \$8.20, blev sidste slutning gjort til \$8.30, og da der på grund af den japanske minearbejderstrejke er betydelig efterspørgsel efter tonnage i denne retning, findes der muligheder for yderligere stigning. Korn fra Northern Range sluttedes til Jugoslavien til \$7.30 og korn fra St. John NB. eller Halifax til Antwerpen/Hamburg Range betaltes med 39/- basis 1 lastehavn.

Vestindia markedet er stadig roligt. Private britiske befragtere indikerer uændret 67/6d. fra Cuba til UK. med taxes for rederiets regning. For sukker fra Cuba til Gøteborg indikeres 75/- på almindelige sukkerbetingelser. Props fra Bahamas til UK. sluttedes til 200/- pr. favn.

Fra Golfen sluttedes adskillige både for korn. For britisk regning betaltes 10/3d. pr. qr. til UK./Cont. med sædvanlig reduktion for Antwerpen eller Rotterdam og for tysk regning betaltes 45/- pr. ton. Korn fra Golfen til Triest sluttedes for amerikansk tonnage til \$12.45 og 9000 tonner sluttedes for hvede Golfen/Haifa eller Telaviv til \$8.25 med option af mel i sække til \$9.25. Hvede Golfen/Brasilien sluttedes til \$7.50 basis 1 lossehavn. Sulphur fra Golfen til Sydafrika betaltes med 65/- for janr. og 60/- for febr./marts lastning, lignende last til Bombay og Cochin betaltes med 85/-. Stykgods Golfen/Karachi sluttedes til \$85.000 lumpsum fio. for båd på 499.000 bale fod, ris Golfen/Indonesien sluttedes til \$12 og soyabønner Golfen/Formosa betaltes med \$13.75.

River Plate markedet var roligt. En enkelt båd meldes sluttet Golfen/Indien til den lavere rate af 77/6d. for febr. afskibning.

Vestkysten af Sydamerika søger tonnage for sukker fra Peru til Japan til omkring \$11 på gross terms. Majs fra Costa Rica til Antwerpen/Hamburg Range sluttedes for en mindre båd til omkring \$12.50.

Nordpacific markedet er stadig meget livligt, men de mange både der i de sidste par måneder er sluttede fra Northern Range/Golfen og Vestindien til Japan trykker markedet og raterne er vigende. Af ugens mange slutninger kan nævnes: korn til Indien til 85/- basis østkysten, korn til Karachi til \$16.25 for amerikansk tonnage, korn til UK./Cont. A/H. Range til 77/6d. med 3/- reduktion hvis losning

Antwerpen eller Rotterdam. Hvede Northern Range/Brasilien betaltes med \$11 og korn Nordpacific/Japan sluttedes til \$7.65. Intercoastal lumber og stykgods sluttedes til \$85.000 lumpsum fio. for Liberty størrelse og lumber og stykgods fra Nordpacific til UK. betaltes med 82/6d. på garanteret dødvægt fio.

Fra Nordkina sluttedes 2 både med blandet kornlast til 70/- fio. basis Antwerpen/Hamburg Range med forskellige losseoptioner, hvoraf bl. a. Danmark til 87/6d. Fra Indien sluttedes bl. a. kul Calcutta/Japan til 60/- og for malm fra Marmagoa til Antwerpen eller Rotterdam betaltes 65/6d.

For hvede fra Vestaustralien til UK. betaltes 82/6d. basis bulk ex-silo med sædvanlige losseoptioner, havre i sække fra Sydaustralien eller Victoria til UK. sluttedes til 150/-, byg i sække fra Sydaustralien eller Victoria til Japan betaltes med 77/6d. for bulklast ex-silo. Sukker fra Queensland til UK. sluttedes til 115/-.

Efter lang stilstand sluttedes 2 både for kul fra Sydafrika. 2000 ts. Lourenco Marques til Takoradi sluttedes til 45/-, og 9000 tonner fik 57/6d. for kul Durban/Chittagong. Malm fra Durban eller Lourenco Marques til Northern Range betaltes med \$9.25, og 8000 tonner sluttedes for malm fra Beira til Northern Range til \$10.50. For sukker i sække fra Mauritius til Colombo betaltes 47/6d.

Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. Pyrites fra Morphou Bay til Rotterdam sluttedes til 28/6d., malm fra Hornillo til Ymuiden betaltes med 24/6d. og fosfat fra Casablanca til Leith fik 4000 tonner til 29/-. En enkelt båd sluttedes fra Sortehavet til UK. til 42/6d. option Continentet Antwerpen/Hamburg Range til 40/-.

På vore hjemlige markeder har efterpørgselen efter tonnage for kul og koks fra UK. til Danmark været betydelig, og raterne har vist ikke ubetydelige stigninger. Kul fra Østkysten til god dansk havn er sluttet for 2000 tonnere til omkring 20/- og for både omkring 8/1000 ts. kul er betalt rater omkring 26/-. Raten for koks ligger omkring 30/- for både på omkring 10/1200 ts. koks. Fra Østersøen er der stadig enkelte trælastordrer. Props fra Kalmar til Bristol Kanalen har betalt 133/- pr. favn for 1150 favne båd, og båd af samme størrelse fik 125/- pr. favn fra Södertelje og Norrköping til ECUK.

Tankmarkedet er ikke undergået ændringer af betydning. Der er stadig kun ringe efterspørgsel for europæisk regning, hvorimod de amerikanske befragtere stadig er meget aktive, især i amerikansk kystfart. Raten for dirty tonnage fra Caribbean til USNH. svinger omkring USMC. flat, enkelte både har fået 10 pct. tillæg mens andre er sluttede til minus 5 pct. Tyske befragtere sluttede 12.000 tonner, dirty, for 9 måneders consecutive rejser fra Persiske Bugt eller østlige Middelhav til Continentet til USMC. plus 5 pct.

skrive aktiekapitalen med 1.485.000 kr. ved udbetaling til aktionærerne.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Dania af København. Under 10. oktober 1952 er selskabets vedtægter ændrede.

Ny canadisk Atlantliner

Canadian Pacific Railway Company har hos Fairfield Shipbuilding and Engineering Company bestilt en 22.500 b.t. Atlantliner, der påregnes indsat i farten i 1956. Skibet skal kunne medføre 150 passagerer på I klasse og 900 på turistklasse. Desuden skal skibet kunne medføre 5000 tons last, hvoraf en stor del skal være kølelast. Skibet skal kunne løbe 21 knob.

De belgiske værfter

De belgiske værfter har fornylig modtaget mange udenlandske bestillinger, og værfterne i Flandern har dermed sikret sig beskæftigelse to-tre år fremover. Indonesien har bestilt 8 flodtankskibe og 5 kystskibe, Brasilien har bestilt

to bugserbåde og to 1000-tonns lægttere, medens der skal bygges 5 lastskibe på hver 1700 tdw. til Sovjetrusland.

PERSONALIA

50 år

Den 10. december fyldte fuldmægtig i Redningsvæsenet *G. Honnens de Lichtenberg* 50 år. Fuldmægtig Honnens de Lichtenberg, der i 1924 deltog i Scoresbysund-ekspeditionen, blev ansat i Redningsvæsenet i 1940 efter i 11 år at have været styrmand i Fyr- og Vagervæsenet, og gennem sit arbejde i den gamle institution har han vundet sig mange venner landet over. Det har han også gjort i Marineforeningen, af hvis hovedbestyrelse han er et skattet og meget anvendt medlem, og hvis blad, *Under Dannebrog*, han redigerer med en aldrig svigtende interesse.

Ordensdekorationer

De britiske dekorationer »1939-45 Star«, »Atlantic Star«, »Italy Star«, »War Medal« samt »The Kings Commendation for brave conduct during the war«: Styrmand E. J. K. Johannesen, København.

VALUTAKURSER pr. 9. decbr. 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98½, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01½, Lissabon 24.15, Montreal 7.15.

Positionsliste pr. 9. december 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. Ardrossan 9.12. — *Gunvor Mærsk* forv. ank. Swansea 11.12. — *Betty Mærsk* forv. ank. London 8.12. — *Lica Mærsk* forv. ank. London 10.12. — *Marit Mærsk* forv. afg. Aberdeen 9.12. — *Robert Mærsk* forv. afg. Dunkirk 8.12. — *Gudrun Mærsk* forv. ank. Le Havre 13.12. — *Ellen Mærsk* ank. Kuwait 6.12 forv. afg. 7.12 til Khorramshahr. — *Elsø Mærsk* forv. afg. New York 13.12 til Panama. — *Kirsten Mærsk* forv. ank. Kohsichang 8.12. — *Agnete Mærsk* afg. Hongkong 8.12 forv. ank. Bangkok 14.12. — *Mathilde Mærsk* afg. Cochín 4.12 forv. ank. Hongkong 15.12. — *Emilie Mærsk* ank. Yokohama 7.12 forv. afg. Japan 18.12 til Hongkong. — *Herta Mærsk* ank. Hongkong 6.12 forv. afg. 8.12 til Manila. — *Jessie Mærsk* forv. afg. New York 13.12. — *Vibeke Mærsk* ank. Djakarta 3.12 forv. afg. 8.12 til Cheribon. — *Arnold Mærsk* forv. ank. Yokohama 12.12. — *Cornelius Mærsk* afg. Medan 5.12 forv. ank. Colombo 9.12. — *Oluf Mærsk* forv. ank. New York 16.12. — *Leise Mærsk* afg. Hongkong 4.12 forv. ank. Keelung 6.12. — *Sally Mærsk* forv. afg. Baltimore 8.12 til New York. — *Gertrude Mærsk* forv. ank. Yokohama 14.12. — *Leza Mærsk* forv. ank. Panama 15.12. — *Hulda Mærsk* forv. ank. Manila 8.12. — *Laura Mærsk* afg. Shimizu 4.12 forv. ank. Vancouver 16.12. — *Grete Mærsk* ank. Bugo 6.12. — *Trein Mærsk* forv. ank. Panama 8.12. — *Anna Mærsk* ank. New York 2.12 forv. afg. 8.12. — *Peter Mærsk* ank. San Francisco 5.12. — *Olga Mærsk* ank. Nagoya 8.12 forv. afg. 9.12 til Kobe. — *Nicoline Mærsk* ank. Philadelphia 5.12 forv. afg. 9.12. — *Jeppesen Mærsk* afg. Bangkok 6.12 til Manila forv. ank. 10.12. — *Kate Mærsk* afg. Curacao 1.12 til Abidjan, Takoradi og Lagos. — *Bente Mærsk* afg. Curacao 6.12 til USA Østkyst. — *Aase Mærsk* forv. ank. Dundee 22.12. — *Rosa Mærsk* afg. Harburg 2.12 forv. ank. Curacao 18.12. — *Nelly Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 2.12 til Landsend f. o. — *Emma Mærsk* forv. afg. Spezia 10.12 til Persiske Gulf. — *Charlotte Mærsk* forv. ank. Suez 8.12. — *Brigit Mærsk* forv. ank. Liverpool 14.12. — *Inge Mærsk* forv. ank. Curacao 9.12. — *Caroline Mærsk* forv. ank. Miri 9.12. — *Katrine Mærsk* afg. Cardon 6.12 forv. ank. New York 14.12. — *Henning Mærsk* forv. afg. Swansea 10.12 forv. ank. Palermo 19.12. — *Marie Mærsk* forv. ank. Lissabon 13.12. — *Eleonora Mærsk* afg. Palermo 7.12 til Persiske Gulf. — *Valkyrien Mærsk* forv. ank. Eva Peron 25.12. — *Mette Mærsk* forv. ank. Port Elisabeth 10.12. — *Jane Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 2.12 til Landsend f. o. — *Elisabeth Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 5.12 forv. ank. St. Nazaire 25.12. — *Ebba Mærsk* forv. afg. Mena al Ahmadi 9.12 til Antwerpen. — *Anglo Mærsk* afg. Mena al Ahmadi 25.11 til Landsend f. o. — *Gerd Mærsk* forv. ank. Eva Peron 18.12. — *Dorthe Mærsk* forv. ank. Bordeaux 10.12. — *Karen Mærsk* afg. Göteborg 28.11 til US Gulf.

Basse & Co.

London ank. Setubal 7.12. — *Krusd* ank. Casablanca 7.12. — *Oslo* afg. Granville 6.12 til Aalborg. — *Paris* afg. Setubal 5.12 til Vlaardingen. — *Egaa* pass. Las Palmas 8.12 p. v. t. Calais. — *Else Basse* ank. Rouen 5.12.

C. K. Hansen

Aggersborg forv. ank. New York 9.12. — *Brattingsborg* afg. Amsterdam 30.11 til Port au Prince. — *Christiansborg* forv. ank. Dunkirk 10.12. — *Ellensborg* afg. Marin 7.12. til Lisbon. — *Flynderborg* afg. Trinidad 5.12 til Mobile. — *Frederiksborg* ank. Newport 4.12, derfra til Gibraltar.

— *Lilleborg* ank. Gdansk 8.12, derfra til Bayonne. — *Nordborg* afg. Workington 8.12. til Barry. — *Skodsborg* forv. afg. Partington 10.12 til Seville. — *Spigerborg* forv. ank. Philadelphia 8.12. — *Taarborg* afg. Candia 28.11 til Izmir. — *Uranienborg* ank. Rotterdam 4.12, derfra til Hamburg. — *Ørneborg* ank. Bremen 8.12, derfra til Swansea. — *Herbrand* forv. ank. Mena al Ahmadi 18.12.

Draco

Salling afg. Huelva 5.12. — *Skern* ank. Frederikshavn 2.12.

Dania

Cyril ank. Newcastle on Tyne 22.11. — *Danfjord* pass. Aden 4.12 p. v. t. Whampoa. — *Danholm* pass. Dakar 8.12 p. v. t. East London. — *Tovetlil* pass. Brunsbüttel 10.12 p. v. t. Le Havre.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Leghorn 9.12. Derfra Sidon og Leghorn. — *Esso København* forv. ank. Aruba 22.12. Derfra Nyborg og Ålborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Caripito 18.12. Derfra Trinidad, Kbhvn. og Nyborg.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. ank. Antwerpen 10.12. — *Bornholm* ank. Antwerpen 9.12. — *Bretagne* ank. Matadi 7.12. — *Grønland* afg. Kuwait 6.12 til England. — *Halland* afg. Pointe Noire 6.12 til Bissao. — *Irland* afg. Texas City 4.12 til England. — *Normandiet* forv. afg. Antwerpen 11.12 til Vestafrika. — *Shetland* forv. ank. Philadelphia 11.12. — *Skotland* ank. Constantza 5.12. — *Slesvig* afg. Yokohama 21.11 til Mombasa.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 11.12. — *Concordia* forv. ank. Oslo 12.12. — *Dania* forv. ank. Limhamn 12.12. — *Hafnia* forv. ank. Stettin 11.12. — *Scandia* forv. udl. Malmø 12.12.

Den kgl. grønlandske Handel

Disko pos. 8.12. 60.14 n. 35.30 v. p.v.t. Kbhvn. — *Tikerak* pos. 8.12. 61.02 n. 37.50 v., p.v.t. Godthåb. — *Julius Thomsen* ank. Kbhvn. 8.12. — *Annette S* pos. 7.12. 54.10 n. 38.50 v., p.v.t. Grækenland.

Det danske Kulkompani

Ivan Kondrup ank. Stettin 10.12, derefter Kbhvn. — *Th. Adler Svanholm* ank. Rouen 6.12, forv. afg. 11.12 til Emden — *Wm. Th. Malling* afg. Blyth 9.12 til Kbhvn., forv. ank. 12.12.

D.F.D.S.

Argentina ank. Gulfport 8.12., derfra til New Orleans/Galveston o. v. — *Arizona* ank. Bahia 5.12., afg. forv. 10.12. til Rio de Janeiro/Paranagua o. v. — *Arkansas* fra Kbhvn. 9.12. til Aarhus, Aabenraa, Kbhvn. — *Bastholm* afg. Århus 11.12. til Kbhvn., Antwerp, Middelhavet. — *Berгенhus* ank. Leith 9.12., derfra 10.12. til Kbhvn. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 4.12. til Boston/New York/Philadelphia/Gulfen. — *Bygholm* afg. Izmir 8.12. til Antwerpen, Danmark. — *California* ank. Santos 6.12., afg. forv. 9.12. til Rio de Janeiro/Bahia. — *Colombia* ank. Boston ca. 17.12., derefter Albany/Philadelphia. — *Diana* ank. Hull 9.12., derfra forv. 12.12. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 8.12. til Thorshavn Trangisvaag/Vaag/Reykjavik. — *Egholm* ank. Istanbul 6.12., derfra til Tckirdag, Antwerpen, Danmark. — *Florida* ank. Alexandria 8.12., derfra forv. 9.12. til Port Said, Beyrouth, Famagusta o. v. — *Hebe* ank. Leith 9.12., derfra forv. 10.12. til Newcastle. Middlesbrough, Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Liverpool 6.12. til Kbhvn., Horsens, Odense. — *Hjortholm* afg. Famagusta 8.12. til Limassol, Izmir, Istanbul. — *Katholm* afg. Gdynia 4.12. til Dieppe, Manchester. Kbhvn. — *Klintholm* ank. Kbhvn. 8.12., afg. ca. 13.12. til Antwerpen, Kbhvn. — *Korsholm* afg. Kbhvn. 6.12. til Antwerpen, derfra ca. 12.12. til Kbhvn. — *Lemnos* afg. Cartagena 6.12. til Kbhvn. — *Louisiana* ank. Portland 3.12., afg. ca. 11.12. til Boston/Hampton Roads. — *Maine* afg. Mersin 8.12. til Izmir, Algier, Danmark. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 8.12., herfra 10.12. til Odense, Aarhus, Leith o. v. — *Marocco* afg. Antwerpen 3.12. til Casablanca, Tanger, Middelhavet. — *Melos* ank. Algier 8.12., derfra forv. 9.12. til Malta, Piræus, Levanten. — *Nevada* fra Kbhvn. ca. 13.12. til Aalesund/Kristiansund/Sydamerika. — *Oregon* ank. Albany 2.12., afg. ca. 10.12. til Hampton Roads/Baltimore o. v. — *Paraguay* ank. New York 3.12., derfra til Hampton Roads/Rot-

METALOCK

SPARER TID OG OMKOSTNINGER
GENGIVER DELENE FULD STYRKE OG
TÆTHED UDEN VARMEBEHANDLING
KAN UDFØRES OVERALT OG PÅ STEDET

REPARATION AF HAVARIER

PÅ STØBEJERNSDELE I DAMPMASKINER,
DIESELMOTORER, PUMPER, SPIL O.S.V.

A/S METALOCK
AMALIEGADE 16, KØBENHAVN K.
Tlf. C. 14151 Tegr. METALOCK

terdam. — *Rhodos* afg. Hamburg 8.12. til Antwerpen, Middelhavet. — *Rota* ank. Kbhvn. 8.12., herfra 10.12. til Nakskov, Odense, Aalborg, London. — *Saga* ank. Kbhvn. 7.12., afg. ca. 10.12. til Korsør, Antwerpen, Kbhvn. — *Samos* ank. Livorno 8.12., derfra ca. 10.12. til Genoa, Marseille, Barcelona o. v. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 7.12., afg. ca. 10.12. til Aarhus, Kbhvn. — *Texas* ank. Kbhvn. 27.11., herfra 9.12. til Aalborg, Antwerpen, Dunkirk, Lissabon, Middelhavet. — *Thyra* ank. Hull 9.12., derfra forv. 12.12. til Kbhvn. — *Tomsk* afg. Odense 9.12. til Antwerpen, Aalborg, Horsens, Vejle o. v. — *Tula* ank. Antwerpen 6.12., afg. ca. 10.12. til Esbjerg, Randers, Aarhus, Kbhvn. — *Tunis* afg. Valencia 6.12. til Aarhus, Kbhvn. — *Uffe* afg. Dunkirk 28.11. til Torre Annunziata, Alexandria o. v. — *Uruguay* ank. New York 2.12., afg. forv. 9.12. til Aarhus/Oslo/Kbhvn. — *Venezuela* fra Nakskov ca. 12.12. til Kotka/Aalborg/Kbhvn.-Brasilien/Argentina. — *Virginia* ank. Kbhvn. ca. 9.12.

Helmdal

Axel Carl afg. Santa Cruz del Sur 6.12. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 24.11. — *L. H. Carl* ank. New Orleans 8.12. — *Poul Carl* ank. Newcastle NSW 7.12.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Stettin 11.12. — *Jens Toft* forv. afg. Duala 11.12. til Pointe Noire. — *Karen Toft* ank. Stettin 10.12.

Kongssund

Kongshavn ank. Rotterdam 9.12.

J. Lauritzen

African Reefer pass. Aden 8.12. — *Argentinean Reefer* ank. Avonmouth 8.12. — *Bella Dan* ventes afg. New York 10.12. til Chile. — *Egyptian Reefer* afg. Santos 6.12. til Buenos Aires. — *Gerda Dan* ventes til Callao 11.12., sydg. — *Greta Dan* ventes til Philadelphia 11.12., derefter Baltimore. — *Indian Reefer* ank. Callao 7.12. — *Jelva Dan* ventes til Kotka 11.12., derefter Hangø. — *Jutta Dan* ank. Kemi 9.12., derefter St. Louis du Rhone. — *Kamma Dan* ventes pass. Panamakanalen 13.12., nordg. — *Katja Dan* ventes at pass. Kielerkanalen 10.12. p. v. t. Themsen. — *Kista Dan* afg. Las Palmas 28.11. — *Laila Dan* pass. Kielerkanalen 8.12. p. v. t. Rouen. — *Laura Dan* forv. ank. Bristol 9.12., derefter Cardiff. — *Leena Dan* ventes til Tocopilla 13.12., sydg. — *Lilian Dan* forv. afg. Gdansk 9.12. til Sundsvall. — *Linda Dan* forv. afg. Valencia 9.12. til Glasgow. — *Lotta Dan* ventes afg. Kemi 11.12. til Raumo. — *Maria Dan* ventes afg. London 10.12. til Hull. — *Marna Dan* ventes til Callao 16.12., nordg. — *Nerma Dan* ventes til den Persiske Golf 22.12. — *Ninna Dan* afg. Fraserburgh 8.12. til Great Yarmouth. — *Paula Dan* ventes til Philadelphia 15.12., nordg. — *Randa Dan* afg. Themsen 9.12. til Jakobstad. — *Selma Dan* ventes afg. Liverpool 10.12. til Belfast. — *Silja Dan* ank. Kotka 7.12., derefter Rochester. — *Stina Dan* ventes afg. Spanien 10.12. til Hamburg. — *Tessa Dan* ventes til Valparaiso 10.12., sydg. — *Ulla Dan* ventes til Raumo 10.12., derefter Kotka. — *Vilma Dan* ventes pass. Panamakanalen 10.12., sydg.

Motortramp

Stensby ank. Madras 8.12., derefter Calcutta. — *Tureby* ank. Christmas Island 4.12. — *Vedby* pass. Panamakanalen 3.12.

Myren

Asbjorn Nakskov, dok. — *Astrid* afg. Safi 6.12. til Landskrona. — *Birte* forv. afg. Algier 13.12. til Ardrossan. — *Chr. Sass* forv. afg. Hamborg 14.12. til Bangkok. — *Clara* Kbhvn., rep.

Norden

Norden afg. Fremantle 9.12. til Christmas Island. — *Nordfarer* ank. Nakskov 10.12. — *Nordhval* afg. Genua 6.12. til London. — *Nordkap* ank. Lagos 10.12. — *Nordkyn* ank. Hobart 3.12. — *Nordpol* ank. Isabela 6.12. — *Nordvest* ank. Colombo 7.12.

Orient

Astoria afg. Norfolk 22.11. til Hamborg. — *Westralia* afg. Karachi 7.12. til Aden, U.S.E.C.

Progress

Valborg Nielsen ank. Havana 2.12. — *Elisabeth Nielsen* ank. Havana 28.11. — *Else Nielsen* laster på Haiti. — *Lily Nielsen* ventes Maracaibo 11.12. — *Henry Tegner* ank. Hernösand 8.12. — *Ellen Nielsen* ank. Porsgrunn 8.12. — *Hugo Nielsen* lossere i Kbhvn. — *Margrethe* ant. afg. Hull 9.12. — *Karen* ant. afg. Stettin 9.12. — *Marx* pass. Bruns-



Sø- og Transportforsikring

samt alle øvrige
Forsikringsarter

FORSIKRINGS AKTIESELSKABET NORDLYSET

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.

TELEF. • BYEN 2680

büttel 9.12. — *Sophie* ank. Warnemünde 8.12. — *Thyra* afg. Immingham 7.12. — *Fylla* ank. Hamina 6.12.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lann Flensborg, dok.

Torm

Birgitte Torm afg. Recife 3.12. — *Estrid Torm* afg. Recife 8.12. — *Herdis Torm* afg. Rouen 8.12. — *Olga Torm* afg. Gocek 9.12. — *Gerd Torm* afg. Gdansk 6.12. — *Tekla Torm* ank. Montevideo 7.12. — *Agnete Torm* ank. Baltimore 5.12. — *Kirsten Torm* afg. Bay Roberts 28.11. — *Gertrud Torm* afg. Genoa 6.12. — *Ragnhild Torm* afg. Casablanca 2.12. — *Helvig Torm* afg. New York 5.12. — *Thyra Torm* ank. Glasgow 7.12. — *Gyda Torm* afg. Cartagena 3.12. — *Anne Torm* afg. Nordenham 5.12. — *Hilde Torm* afg. Almeria 4.12. — *Gudrun Torm* afg. Gdynia 3.12. — *Alice Torm* ank. Göteborg 6.12. — *Gunhild Torm* ank. Stettin 27/11.

Vendilla

E. M. Dalgus ventes ank. Dunkerque 11.12., derfra til Casablanca. — *Otto Petersen* ventes ank. Rouen 12.12. — *P. N. Damm* ventes afg. Dunkerque 11.12. til Bordeaux.

Ø.K.

Annam afg. Port Pirie 3.12. til Port Said, Bristol Channel. — *Asia* afg. Manila 2.12. til Kobe, Yokohama. — *Bintang* afg. Nagoya 8.12. til Yokohama, Hongkong. — *Falstria* afg. Marseille 8.12. til Genoa, Port Said. — *Fionia* ank. Antwerpen 7.12., derefter Hamburg, Rotterdam. — *India* pass. Aden 5.12. til Port Said, Genoa. — *Java* ank. Bangkok 5.12., derefter Takubar. — *Kambodia* afg. Genoa 7.12. til Port Said, Aden. — *Kina* pass. Suez 7.12. til Aden, Penang. — *Korea* pass. Dundrahead 6.12. til Penang, Port Swettenham. — *Lalandia* afg. Port Said 8.12. til Genoa, Bilbao. — *Magdala* ank. Legaspi 8.12., derefter Tabaco, Surigao. — *Malacca* ank. Göteborg 6.12., derefter Oslo, Antwerpen. — *Malaya* ank. Calcutta 7.12., derefter Madras Colombo. — *Manchuria* pass. Smalis 6.12. til Rotterdam, Hamburg. — *Meonia* ank. Kbhvn. 6.12., derefter Göteborg, Middlesbrough. — *Mombasa* ank. Chittagong 5.12., derefter Madras, Colombo. — *Mongolia* ank. Vancouver 5.12., derefter Portland, Coos Bay. — *Morelia* ank. Nakskov 26.11., derefter Kotka, Rotterdam. — *Nikobar* afg. Stockton 8.12. til Columbia River, Puget Sound. — *Panama* afg. Penang 8.12. til Madras, Aden. — *Patagonia* pass. Hook van Holland 7.12. til Rotterdam, Hamburg. — *Poona* ank. Leghorn 8.12., derefter Alexandria, Port Said. — *Pretoria* ank. Bangkok 1.12., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Selandia* afg. Aden 8.12. til Singapore, Bangkok. — *Serampore* ank. Masinloc 8.12., derefter Cebu, Anakan. — *Siam* pass. Ras el Hadd 6.12. til Aden, Port Said. — *Tranquebar* afg. Vancouver 26.11. til Yokohama, Hongkong.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkeco

Telephone:
BOTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 94,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, ulf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

TØRDOK 380 FOD

FLYDEDOKKER: 5400 OG 2400 TS. LØFTEEVNE

2 PONTONDOKKER & 1100 TS. LØFTEEVNE

Telegramadr.: YARD

BYGGEDEKORER OP TIL 450 FOD.

Rigstelefon: 909

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forfang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

Telf.: SU 3001



TUBORG

The world famous Beer

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN, Ø.

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

For passage gennem

KIEL KANAL telegrafer til **SARTORI - KIEL**

Telefoner:

Kiel 5445-48

Holtenu 36002/3

Br-Koog 396-7

for

SARTORI & BERGER - KIEL

KIEL-HOLTENAU, BRUNSBÜTTELKOOG og HAMBURG

Skibsmæglere og Redere — Havarilagerter — Bunkerkul og Olie

Fjernskriver:

Kiel-Holt. 029832

Br-Koog 021298

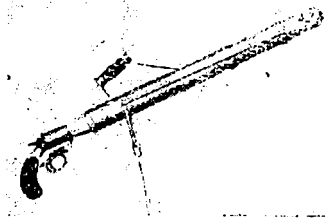
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

SCHERMULY

Raketpistoler

for linekastning



Faldskærmsblus og Nødsignaler

svarende til bestemmelserne i Internationale Konvention 1948.

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

A. Lönberg-Holm
Amaliegade 16, København K.
Tlf. C. 14 150

Hempel's "ROSTICO"

er en speciel "gas-proof" tankskibsfarve, modstandsdygtig over for benzin, olie og gasarter, der forekommer på tankskibe.

ROSTICO tørrer op med lakglans og anvendes udvendig på topside, dækshuse etc., samt på skod o. lign. i maskinrummet.

ROSTICO leveres i alle kulører i h. t. farvekort. Specialnuancer fremstilles efter ønske.

ROSTICO tåler afvaskning med svag sodaopløsning og er som alle

HEMPEL'S SKIBSFARVER
strygefærdig.



— siden 1915 —

Go with the Dan brand

DAN RAVEN

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGILHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

B&W



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Albert Jensen A/S. |
| D/S »Activ«, København. | D/S »Jutlandia«. |
| D/S af 1912. | Rederi A/S Kongssund. |
| Chr. Andersen. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Baltic«. | J. Lauritzen. |
| A. H. Basse, Rederi A/S. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S Bothnia. | D/S »Myren«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | A. P. Møller. |
| C. Clausen. | A. P. Møller, Tank & Liniebaade. |
| D/S Concordia, Svendborg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Dania«. | D/S »Norden«. |
| Danish American Gulf Oil Transport | D/S »Orient«. |
| Co. A/S. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | I/S Einar Schmith & Lanng. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S Svendborg A/S. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise |
| I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Bjergnings-Entreprise. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Jens Toft. |
| Det Forenede Buggerselskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Hafnia«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| D/S »Heimdall«. | D/S »Viking«. |
| D/S »Hetland«. | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | |

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 50

FREDAG DEN 19. DECEMBER 1952

59. årgang

FRA UGE TIL UGE

ORDENSDEKORATION

Direktør, generalkonsul *H. M. Christiansen* er blevet udnævnt til kommandør af I. grad af den svenske Vasaorden.

DANSK-FRANSK 50 ÅR

Aktieselskabet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, der, som kort omtalt i forrige nummer, fejrer 50 års jubilæum i dag den 19. december, er fra en såre beskedent begyndelse vokset op til en anseelig rederivirksomhed, som med sine 10 skibe på tilsammen ca. 88.000 tons d.w. hvert år fører store beløb i fri valuta hjem til Danmark.

Det fremgår af selskabets navn, at det i sin oprindelse havde en nær tilknytning til Frankrig. I dag er det foruden navnet og enkelte skibsnavne kun rederiets kontorflag med de danske og franske farver, der bærer præg heraf. Om den nævnte oprindelse kan man læse i selskabets gamle protokoller, at den hollandske konsul i Rouen, Gaston Wallée, ejede et antal ældre fragtdampere, som han under de sløje konjunkturer i årene lige efter århundredskiftet ikke kunne få til at betale sig. Hans gode ven, den danske konsul i Rouen, Albert Ivers, foreslog ham derfor at overføre et par af skibene til dansk register, hvorved de ville kunne drives billigere og desuden have lettere ved at klare sig i farten på Nord- og Østersøen. Ved et møde i København den 19. december 1902 blev selskabet stiftet med en aktiekapital på 165.000 kr., idet det kom til at råde over to af Wallées dampere, nemlig *Normandiet* på 1600 tons d.w., bygget 1877, og *Slesvig* på 1300 tons d.w., bygget i 1884. Den første bestyrelse bestod af overretssagfører Carl Friderichsen (senere chef for Rigsdagens Bureau), grosserer A. O. Andersen (senere direktør for DFDS), grosserer Poul Carl (af rederiet L. H. Carl) og en af hans skibsførere, kaptajn N. W. Schmidt, der blev korresponderende reder, mens ledelsen af rederiet stort set skulle foregå fra Rouen og varetages af konsul Ivers.

Konjunkturerne var stadig dårlige, og den tvedelte ledelse gav anledning til forskellige rivninger, som bl. a. medførte, at stifteren af Dampskibsselskabet »Dania«, skibsreder, konsul Chr. Andresen, indtrådte i bestyrelsen og — efter at konsul Ivers i Rouen og rederen i Danmark var døde i 1909 — midlertidigt overtog forretningsførelsen.

På dette tidspunkt var selskabet ved at måtte opgive sin virksomhed. Driften gav underskud, så der hverken var råd til at give skibene en forsvarlig vedligeholdelse eller til at betale renter og afdrag på et fransk obligationslån. I denne situation havde bestyrelsen det held at komme i forbindelse med en dygtig mand, skibsfører i Dampskibsselskabet Torm, senere generalkonsul A. N. Petersen, der fra nytår 1910 tiltrådte som korresponderende reder og indskød hele sin opsparede formue, ca. 40.000 kr., i foretagendet. For dette beløb blev de franske kreditorer stillet tilfreds og skibene sat i stand, og med en

jævnt opadgående konjunktur kom rederiet i god gænge. I de følgende år blev flåden forøget både ved køb og nybygninger, og aktiekapitalen blev gradvis udvidet til 4 mill. kr. Takket være fornuftig administration og kyndig ledelse kom selskabet godt gennem den første verdenskrig og den derpå følgende krise. Midt i 20'erne begyndte A. N. Petersen som den første danske trampreder at bygge mellemstore motorskibe for derved at sprede sin risiko fra det rene Nord—Østersømarked til trampfart jorden rundt, og i de vanskelige tider, som indtraf i begyndelsen af 30'erne, viste det sig, at hans motorskibe sejlede med fortjeneste, mens hans og andre rederiers dampskibe måtte lægge op.

Selskabet gik ind i den 2. verdenskrig med en moderne flåde bestående af fem dampere og fem motorskibe. Ved befrielsen var kun en af damperne og to af motorskibene i behold, men rederiet overtog fire af de såkaldte Hansaskibe, som på tysk foranledning blev bygget på danske værfter under okkupationen, og to af dem var ikke længere fremme end, at de kunne færdigbygges og indrettes som moderne motorskibe, mens de andre to senere er ombygget til oliefyrede dampskibe. Efter krigen har selskabet erhvervet et ældre tankskib og bygget tre nye, og desuden har det store, moderne motorskibe under bygning i Helsingør.

Ud fra erkendelsen af, at den traditionelle Nord—Østersø trampdamper har udspillet sin rolle i den danske handelsflåde, men at det desuagtet gælder om at sprede risikoen over flere helt forskellige fragtmarkeder, har Dansk-Fransk således nu vendt sig fra de gamle dampere og koncentreret sig om middelstore, moderne og alment anvendelige fragtskibe og store tankmotorskibe, og i de seneste år har det endvidere udbygget sin gamle fart på Vestafrika til en regulær rute, der forbinder Antwerpen med Belgisk Congo og tilstødende territorier.

Under denne udvikling er selskabets aktiekapital efterhånden forøget, senest i år fra 6 til 9 mill. kr. Den korresponderende reder, generalkonsul A. N. Petersen, døde i 1941 og afløstes af sin søn, skibsreder Eigil Hahn-Petersen. Den mangeårige formand, bureauchef C. Friderichsen, trak sig tilbage i 1937 og afløstes i bestyrelsen af sin søn, landsretssagfører V. Friderichsen, og på formandsposten af bankdirektør J. Filskov, der har været bestyrelsesmedlem siden 1924. De øvrige bestyrelsesmedlemmer er skibsreder Chr. Andresen, generalkonsul Th. Olesen og rederen.

Selskabets flåde består i dag af tankmotorskibene *Grønland*, *Shetland*, *Irland* og *Skotland*, fragtmotorskibene *Slesvig*, *Bornholm*, *Normandiet* og *Bretagne* og fragtdampskibene *Blekinge* og *Halland*, hvortil — som nævnt — kommer et betydeligt byggeprogram. Tonnagemæssigt er rederiet i dag dobbelt så stort som før krigen. Det har hidtil haft til huse i sine gamle kontorer i St. Kongensgade, men er just i disse dage flyttet til nye og rummelige lokaler i Frederiksgade nr. 17.

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

— Det nveste oa mest effektive —

M.S. MEXICAN REEFER

Som bekendt specialiserede rederiet Lauritzen sig før krigen i frugtfarten mellem Sydamerika og Europa og ejede dengang syv reefer-både, som til stadighed var beskæftiget med frugttransport. Under krigen gik det hårdt ud over netop disse skibe, der alle sejlede i allieret fart. Efter krigen bestod rederiets køleskibsflåde af: *Indian Reefer*, *Egyptian Reefer*, *African Reefer* og *Argentinean Reefer*.

I 1950 besluttede rederiet at udvide flåden af køleskibe og bestilte tre nye reeferbåde — et på Helsingør Skibsværft og to på Aalborg Værft. Skibene bliver noget større end rederiets nuværende køleskibe, idet dødvægtskapaciteten er på ca. 4.000 tons. Det første af disse skibe blev søsat fra Helsingør Skibsværft tirsdag den 16. december og fik navnet *Mexican Reefer*.

Skibet blev navngivet af en af rederiets kvindelige medarbejdere, fru *Kirsten Drachmann*.

DØDSFALD

En af den københavnske forretningsverdens kendte mænd, grosserer *Alfred Olsen*, Egebækgård i Nærum, er for kort tid siden afgået ved døden, 76 år gammel.

Grosserer Alfred Olsen var født i Roskilde d. 30. juni 1876 som søn af proprietær O. Olsen og grundlagde i 1901 sammen med sin i 1906 afdøde broder Otto Olsen firmaet Alfred Olsen & Co., der bl. a. handlede med brændsels- og smørolie. Firmaet voksede hurtigt og fik bl. a. monopol på forhandlingen af russiske olieprodukter i adskillige lande, hvad der slog navnet Veritas Oil fast kloden over. Fra 1906—16 var grosserer Alfred Olsen direktør for nordisk Mineraloliekompagni. Fra 1924—38 og påny fra 1945—47 var han direktør for det af ham selv stiftede selskab A/S Alfred Olsen & Co., der i 1946 skiftede navn til Danish American Gulf Oil Co., og desuden var han til sin død formand for dette selskabs bestyrelse og næstformand i bestyrelsen for Akts. Baltisk Lloyd.

SKANDINAVIA

I Forsikringselskabet »Skandinavia« har der fundet følgende udnævnelser sted: Kontorchef, cand. jur. *Ejner Olsen* og prokurist, kgl. transfatør *S. Westrup Jørgensen* er blevet underdirektører.

LODSTAKSTERNE

Det midlertidige tillæg til lodstakster, ventepenge, opholdspenge og betaling for ikke benyttet lods (bortset fra flagpenge) forhøjes fra 1. jan. 1953 og indtil videre fra 49 pct. til 50 pct. af grundbeløbene. De ved overenskomst med Sverige fastsatte takster for visse lodsninger i Øresund berøres ikke af ovennævnte bestemmelse.

ISTJENESTEN

Stillingen som leder af Statens Isbrydningstjeneste, der blev ledig ved Kaptajn *Georg Olsens* død for nogen tid siden, er nu besat. Det blev som ventet skibsinspektør ved Statens Skibstilsyn, kaptajn *K. J. Hørning*, der under kaptajn Olsens sygdom blev konstitueret som leder af istjenesten.

SØMANDSKIRKEN

Dansk Sømandskirke i fremmede havne har i disse dage skiftet ledelse. Form., kommandør *Kai Hammerich*, bad om at måtte nedlægge sit mandat, da han for tredje gang drog ud til Korea med *Jutlandia* og næstformanden, sognepræst *C. E. T. Engsig-Karup*, Horsens, vil hellige sine sidste præsteår til sin gerning som sognepræst. Biskop *Erik Jensen*,

Aalborg, og viceadmiral *A. H. Vedel* er indtrådt i de to ledige pladser i bestyrelsen, der derefter har konstitueret sig med sognepræst *J. J. Skjødt*, Vejlbj, som formand, og skibsreder *Axel Kampen* som næstformand.

KØBENHAVNS HAVN

Københavns havnebestyrelse holdt 14. ds. et kort møde, hvor budgettet for det kommende år efter indstilling af budgetudvalget vedtoges uden debat. På dagsordenen var opført 2. behandling af havnedirektørens forslag til ændringer i pensionsvedtægten, men da udvalget endnu ikke har afsluttet sine undersøgelser og overvejelser, udgik denne sag. Regnskabet for 1951 blev godkendt. Direktør *J. A. Kørbing* blev for det kommende år genvalgt som havnebestyrelsens næstformand — Overpræsidenten er »født« formand — og valgene til de stående udvalg var ligeledes genvalg.

DE DANSKE HAVNE

Statistikken over trafikken på de danske havne i september viser, sammenlignet med den foregående måned, en ny mindre nedgang i antallet af anløb og i skibenes samlede netto-registertonnage, men stigende godsomsætning. Ialt blev havnene anløbet af 6712 skibe på 1.634.000 NRT mod 6729 skibe på 1.791.000 NRT i august, men den udlossede godsmængde steg fra 1.138.000 tons til 1.154.000 tons og den indladede godsmængde fra 419.000 til 475.000 tons.

Københavns havn tegnede sig som sædvanlig for en meget væsentlig del af importen og en noget mindre del af eksporten. Der indkom 1523 skibe på 718.315 NRT, og den udlossede og indladede godsmængde udgjorde henholdsvis 405.349 og 89.321 t. For de vigtigste provinshavne anføres de tilsvarende tal: Aalborg—Nørresundby 443 skibe på 168.957 NRT, 84.371 og 77.452 tons gods. Aarhus 392 skibe på 148.285 NRT, 95.156 og 22.395 tons gods. Odense 226 skibe på 36.322 NRT 46.253 og 9500 tons gods. og Esbjerg 90 skibe på 80.966 NRT, 28.873 og 31.805 tons gods.

A/S ALPHA DIESEL

Burmeister & Wains datterselskab Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik, der bygger de kendte Alpha dieselmotorer, har på grund af sit voksende marked i Sverige besluttet at danne sit eget salgsselskab i Gøteborg, aktiebolaget Alpha Diesel, med en aktiekapital på 50.000 svenske kroner. Selskabet, hvis administrerende direktør bliver skibsmægler Lennart Kihlberg, træder i virksomhed fra nytår og skal særlig tage sig af salget af større motorer (op til 720 HK) for motor-coasters, mens salget af Alpha fiskebådsmotorer fremdeles skal varetages af aktiebolaget Knut Lundgren & Co., Gøteborg.

Samtidig med oprettelsen af det svenske selskab tager Frederikshavn Jernstøberi & Maskinfabrik navneforandring til A/S Alpha Diesel.

DANIA

Dampskibsselskabet Dania holdt d. 8. december en supplerende ekstraordinær generalforsamling til endelig behandling af et tidligere fremsat forslag om ændring af vedtægterne i anledning af ønsket om udvidelse af bestyrelsens medlemstal.

Ifølge forslaget vil bestyrelsen fremtidig komme til at bestå af 3 til 5 medlemmer, hvilket vedtoges enstemmigt. Bestyrelsen ønsker foreløbig kun at udvide med eet medlem, og generalforsamlingen godkendte suppleringsvalget af læge Finn Heyn Christiansen.

NY AMERIKANSK IMMIGRATIONSLOV

Den 24. ds. træder en ny amerikansk immigrationslov, vedtaget i sommeren 1952, i kraft. Den nye lov betyder for skibsfartens vedkommende en meget mærkbar stramning af de hidtil gældende regler, og en lang række lande, deriblandt også Danmark, har protesteret overfor de amerikanske myndigheder under henvisning til de meget store ulemper, enkelte af de mest vidtgående bestemmelser vil fremkalde.

Af størst og mest indgribende betydning for skibsfarten er de nye pas- og visumbestemmelser, reglerne om skærpet kontrol, bl. a. også sindelagskontrol, med søfolk, der kommer til USA som besætningsmedlemmer på anløbende skibe, nye regler, der skelner mellem landlovstilladelser og afmønstringstilladelser, udvidede oplysningspligter for skibene, indførelse af nye immigrationskemaer samt udvidet ansvar for skibet for sømænd, der ikke overholder betingelserne for deres opholdstilladelse i USA. I henhold til de nye bestemmelser vil søfolk, der lider af nogen form for tuberkulose eller sindssyge, og søfolk, der har været straffet i løbet af de sidste 5 år eller som tidligere for to eller flere forbrydelser er dømt til mindst 5 års fængsel, ikke kunne få adgang til landet. Efter den nye lov skal endvidere enhver sømand være i besiddelse af et pas med gyldighed 6 måneder udover den tid, han opholder sig i USA. Lovens krav om et individuelt visum for sømænd vil imidlertid sandsynligvis ikke blive sat i kraft foreløbig. I den nye lov skelnes der endvidere mellem landlovs- og afmønstringstilladelse. En sømand må ikke afmønstres uden speciel tilladelse fra immigrationsmyndighederne. Overtrædelse heraf vil blive straffet med bøder fra 500—1000 \$. Afmønstringstilladelse vil kun kunne gives i forbindelse med en tidsbestemt opholdstilladelse, dog ikke udover 29 dage. Landlovstilladelse kan kun gives for den tid, skibet ligger i vedkommende havn, dog ikke udover 29 dage. I henhold til de nye bestemmelser skal besætningen i fremtiden udfylde en immigrationsformular af samme art, som det passagererne nu skal udfylde. Det nye skema er nødvendigt både for afmønstring og landlov. Der kan dog gives visse lempelser i de tilfælde, hvor sømanden fortsætter på samme skib, og skibet kommer tilbage til samme, første anløbshavn i USA. I henhold til de nye regler kan rederiet endvidere pålægges omkostningerne ved udvisningen af en sømand, der er afmønstret, rømt eller agterudsejlet i USA, såfremt der er rejst udvisningssag inden 5 år. Endvidere pålægges der skibet pligt til at indsende skriftlig rapport til immigrationsmyndighederne i ethvert tilfælde, hvor en ikke-amerikansk sømand er landet ulovligt i USA.

Fra Dansk Dampskibsrederiforening vil der forøvrigt i de nærmeste dage blive udsendt et cirkulære med nærmere oplysninger om de nye lovbestemmelser.

J. LAURITZENS SØFARTSSKOLE

I dagene den 17. og 18. december var der eksamensafslutning på J. Lauritzens Søfartsskole. Som censorer ved prøverne medvirkede: navigationskonsulent *Ottar Hay*, Oslo, kaptajn *K. W. Linne-mann*, Dansk Dampskibsrederiforening, kaptajn *K. E. Damsboe Holgersen*, velfærdssekretær *Børge Møller* og pens. maskinchef *N. V. Nielsen*.

Det afgående hold har fået undervisning på skolen fra juli måned i år. Dette efterårskursus er først og fremmest beregnet på drenge, der har taget realeksamen samme sommer. Undervisningen har om-

fattet både teori og praksis, idet drengene foruden undervisningen på selve skolen regelmæssigt har sejlet med øvelsesskibet *Lilla Dan*, hvor de har rig lejlighed til at prøve deres færdigheder til søs.

Prøverne omfattede såvel sejlads med *Lilla Dan* som navigation, søvejsregler, motorlære, roning, trosseføring, sejlsvyning og tovværksarbejde. Ialt 26 drenge aflagde prøver.

Afslutningen overværedes som sædvanlig af en del gæster og af Søfartsskolens skolerådsmedlemmer: skibsreder *A. E. Sørensen*, Svendborg, konsulent *Kr. Damsgaard*, MF, Vester Skerninge samt pastor *H. Mørch*, Vester Skerninge og af den tilsynsførende fra Statens Sømandsskoler, inspektør, kaptajn *N. E. Bom*. Rederiet var bl. a. repræsenteret af skibsrederne *Ivar* og *Knud Lauritzen*, direktør *Ove Holm* m. fl.

Eksamens blev ledet af skibsinspektør *Axel Nielsen* og skolens forstander, kaptajn *P. M. Pedersen* og sluttede med en festlig sammenkomst den 18. om aftenen.

SØMANDSHJEMMET

Bestyrelsen for Sømandshjemmet, Nyhavn 22, København, har udsendt et meget smukt lille skrift: *Bølger der bærer* udarbejdet af sognepræst *Carl Weltzer* og omhandlende kirkeligt arbejde blandt søfolk gennem 400 år. Det lille skrift er rigt illustreret og giver et udmærket billede af det kirkelige arbejde blandt søens folk gennem de svundne sekler.

Samtidig meddeler Sømandshjemmets bestyrelse at selve byggearbejdet ved hjemmet nu er tilendebragt, hvorefter det endelige regnskab vil foreligge i løbet af det kommende år for derefter at blive revideret af statsautoriseret revisor *Poul Hjort* og for visse posters vedkommende af finansministeriet og handelsministeriet, hvorefter afslutningsregnskabet vil blive forelagt for Erhvervenes Indsamlingskontrol.

Efter de foreløbige opgørelser beløber de indsamlede midler sig til godt 1 mill. kr. og udgifterne til ca. 1.8 mill. kr. Samtidig oplyses det, at administrationsudgifterne kun andrager ca. kr. 1500, takket været byggeudvalgets formand og kasserer, skibsreder *Jørgen Carl*.

ØRESUNDSOVERFARTEN

Der har i den sidste tid været ført forhandlinger mellem de danske og svenske jernbanemyndigheder om en forbedring af overfartsforholdene på Øresund såvel for personer som for biler og gods. Resultaterne af overvejelserne blev, at man vil søge at gøre Malmøfærgefarten rent svensk og Helsingborgoverfarten rent dansk. Svenskerne agter derpå at indsætte en af de »arbejdsløse« Trelleborg-færger på Malmøruten, hvorved en dansk Storebæltsfærges frigøres til indsættelse på Storebælt. På Helsingør—Helsingborg-overfarten færdigbygges det andet færgeleje i Helsingborg snarest muligt. Endvidere påtænkes det at bygge endnu en færge til denne overfart.

DEN VESTTYSKE SKIBSBYGNING

Under en i Hamborg fornylig stedfunden pressekonference erklærede lederen af »Hamburgische Landesbank«, direktør *Fenggefisch*, at denne bank, for endelig at komme ud af det provisorium, der hersker med hensyn til skibsbygningens finansiering, nu vil overtage selvskyldnerkaution for 7d-lån. Hermed skulle der samtidig bydes de kredse, der er interesseret i at yde de nævnte lån, større sikkerhed.

Denne nye »7d«-aktion startes samtidig af Hamborg, Bremen og Slesvig-Holsten i samarbejde med »Schleswig-Holsteinische Landesbank« og »Bremer Landesbank« for at tilvejebringe pengemidler, der skal skabe en »ægte konsolidering«. Herved bringes ikke blot långivere og lånmodtagere sammen, men bankerne stiller en selvskyldner-kaution, der praktisk betyder en statskaution for de långivende.

Kautionen sikres ved underpant i nye skibe. De pågældende prioriteter skal som 1. prioriteter omfatte 50 pct. af belåningsværdien for sådanne nybygninger, som det anses for berettiget at fremme. Man vil her i første linie tage hensyn til de i linieprogrammet 1951/52 projekterede skibe, der i mellemtiden allerede er under bygning eller endog tildelt i fart. Man vil med andre ord forhindre at der i lighed med forrige år, jfr. generalkonsulatets indberetning nr. 93 af 23. januar 1952, igen skyder en mængde nye rederier op.

Ifølge »Hamburgische Landesbank« tilflød i 1951 $\frac{9}{10}$ af 7d-pengene rederierne i en sådan form, at pengegiverne herigennem blev deltagere i de pågældende foretagender, mens kun $\frac{1}{10}$ blev givet i form af blotte lån. Ved den nu påtænkte aktion er det ikke meningen, at 7d-pengene skal tilflyde rederierne som forretningsandele. Lånene har i almindelighed en løbetid på 10 år og skal i reglen årligt amortiseres med 10 pct. Lån modtages fra 5.000 DM og opefter. »Hamburgische Landesbank« betoner, at aktionen sker i samarbejde med forbundstrafikministeriet.

Ved præference-linieprogrammet 1951 drejer det sig altså ved de første 50 pct. om ca. 40 mill. DM. Men desuden skal der også formidles 7d-midler for »Anschluss«-programmet 1952/53 (130 mill.) og yderligere midler for det store linieprogram 1953/54.

NYE ATLANTLINERS

En 23.000 br. tons Atlantliner, der i øjeblikket er under bygning ved det skotske værft Alexander Stephen & Sons, Ltd., Glasgow, til Greek Line, vil efter hvad selskabets generalagent i London, mr. John Goulandris, Goulandris Brothers Ltd., oplyser, kunne foretage sin jomfrurejse fra Southampton til New York i september 1953. Ialt håber selskabet at kunne sætte fire skibe ind på denne rute. Den nye liner skal kunne medføre 1300 passagerer, hovedsagelig på turistklasse. Kølen til det næste skib vil blive lagt, så snart det første er søsat. Skibene skal kunne løbe 21 knob.

SHIPPING-MØDE

The International Chamber of Shipping vil afholde sit årlige møde i London d. 21. januar 1953. Dagsordenen blev formenes at ville indeholde spørgsmålet om flagdiskriminering, transporten af farligt gods, olieforureningen, dobbeltbeskatningen, IMCO. m. m.

DEN JUGOSLAVISKE HANDELSFLÅDE

Det jugoslaviske statsrederi Jugoslavenska Linij-ska Plovidba, Rijeka, har fornylig bestilt 10 skibe hvert på 10.000 tdw. på skibsværftet i Rijeka. Det første skib skal afleveres før slutningen af 1955.

U-BÅDSMOTORERNE BRUGES IGEN

Det har vist sig, at en række af de dieselmotorer, der er fundet i de tyske undervandsbåde, som ved kapitulationen blev sænket af deres egne besætninger ved munden af Flensborg fjord, trods flere års ophold i vandet kan anvendes påny. I den senere tid er en række nybygninger fra Flensborg skibsværft blevet forsynet med motorerne. En 10.000

tons båd, der for tiden er under bygning, skal således udstyres med tre u-båds motorer. Motorerne er ikke meget slidte, idet de fleste af u-bådene var ganske nye, da de blev sænket.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsregisteret

Skibsreder *Otto Ludvig Erhard Danielsen*, København. Skorstensmærke: skorsten med sort top. På hver side bogstaverne OD i hvidt. Kontorflag: Grønt stutflag med bogstaverne OD i hvidt og grøn stander med bogstaverne OD i hvidt.

Kulimporten

Danmark har for det kommende kvartal fået en allokation på 943.000 tons kul, nemlig på 200.000 tons fra Polen, 675.000 tons fra England, 38.000 tons fra Vesttyskland og 30.000 fra Frankrig/Sår, meddeler den økonomiske Europakommission (ECE).

I de tre første måneder af 1952 importeredes her til landet 1.069.000 tons kul, med andre ord noget mere end de allokationer, der nu er stillet i udsigt for første kvartal 1953. Herved må dog erindres, at importen dengang for over halvdelens vedkommende bestod af amerikanske kul, mens vi i det kommede kvartal har gode udsigter til at få næsten tilsvarende import imod betaling af blød valuta.

FRA SØRETERNE

Beskikkelser

Sjællands stiftamt har beskikket fisker *O. Olsen*, Engvej 21, Vedbæk, bestyrer *Henri Johannes Langhoff*, Egøjevej 46, Køge, fisker *Erik Olsen*, Strandvej 30, Køge, fisker *Laurits Frederiksen*, Ejby pr. Kirke-Hyllinge, maskinmester *Theodor F. Lund*, P. Andersensvej 3, 1. sal, F., og maskinmester *Harry Hastedt Nielsen*, Weysegangen 9, Roskilde, til i tiden fra 1. januar 1953 til 31. december 1956, fhv. skibsfører *Jørgen Hansen*, Jernbanegade 4, Køge, til i tiden fra 1. januar 1953 til 31. juli 1955 samt fisker *Simon Pedersen*, Mosede Strand, til i tiden fra 1. januar 1953 til 31. januar 1956 at være søremsmedlemmer i Københavns amt.

En alvorlig dom

Ved søretten i Ærøskøbing er skibsfører *Jørgen Christensen*, Søby, idømt en bøde på 400 kr. for slet sømandskab og pligtforsømmelse. Han havde som fører af motorjagten Anne-Grethe af Søby under sejlads fra Finland til Åbenrå i juli i fjor undladt at føre skibsdagbog og undladt at bruge loddet som kontrol for bestikket, da skibet befandt sig ud for den svenske kyst. Vejret var usigbart, og det bevirkede, at skibet stødte på grund og senere blev vrag.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører i Store Nordiske Telegraf-Selskab, kaptajn *J. B. Mathiasen*, kan den 23. december fejre 75 års fødselsdag. Kaptajnen har sit hjem i Hellerup.

60 år

Den 24. december fylder kaptajn *F. J. Ravnsnæs* 60 år. Kaptajnen, der er fører i Det Østasiatiske Kompagni, er bosiddende på Frederiksberg.

Kaptajn *A. L. Rasmussen*, fører i Dampskibsselskabet »Jutlandia«, kan den 30. december fejre sin 60 års fødselsdag. Adresse: Odense.

50 år

Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, kaptajn *E. Aa. Gundel*, fylder den 20. december 50 år. Kaptajnen er bosiddende i København.

Ordendekorationer

Havnefoged ved Hellerup lystbådehavn *Peter Vilhelm Winslow*, Dbmd., Hellerup, har fået fortjenstmedaillen i sølv, med tilladelse til at bære samme.

Skibstilsynet

Ved kongelig resolution af 23. oktober 1952 er skibsinspektør i 4. lønningsklasse under direktoratet for statens skibstilsyn *Max Julius Rosell* efter ansøgning afskediget i nåde med udgangen af december måned 1952 at regne.

Skibsinspektør Rosell er fra samme dato ansat i statens skibstilsyn i henhold til den mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening vedrørende civilingeniørers ansættelsesforhold i statens tjeneste indgåede overenskomst.

UGENS FRAGTBERETNING

Der er ikke mange nyheder at rapportere fra fragtmarkederne i den forløbne uge. Kulraterne fra Northern Range til de sædvanlige europæiske destinationer er praktisk talt uændrede. En enkelt båd sluttedes til 31/6d. basis Antwerpen eller Rotterdam, men størstedelen af afslutningerne blev foretaget til 32/- til Antwerpen/Rotterdam med det sædvanlige tillæg af 1/6d. pr. ton for losning tysk nordsøhavn. Efterspørgslen efter tonnage til transporten af kul fra Northern Range til Japan var meget betydelig, og en lang række både sluttedes til stigende rater. For december lastning betaltes \$8.50, og mange januar både sluttedes til rater omkring \$8.30/8.35; på sterlingbasis sluttedes til 59/- à 60/-. Efterspørgslen fra Northern Range var iøvrigt begrænset. Soyabønner sluttedes til Danmark til 46/- og for tungt korn fra Northern Range til Triest betaltes \$10.95. Korn fra Halifax til Malta sluttedes til \$7.

Efterspørgslen fra Vestindien er fortsat begrænset. Sukker fra Cuba til Casablanca sluttedes til \$9.50, Cuba/Marseille sluttedes til samme rate, og en stor båd sluttedes Cuba/Japan til 89/-. Fra Golfen sluttedes en lang række både med korn til Vestlitalien til rater mellem \$6.90 og \$7, hvorimod 2 amerikanske både sluttedes for korn fra Golfen til Triest til \$12. For britisk regning sluttedes korn Golfen/UK. til rater mellem 10/6d. og 10/9d. pr. qr. Endvidere kan nævnes korn fra Golfen til Brasilien til \$7.50, og for 9500 ts. hvede Golfen/Tel-Aviv eller Haifa betaltes \$8.25.

River Plate markedet er stadig stille. Der er en smule efterspørgsel efter tonnage for korn til Indien, men befragterne har nu reduceret deres rateindikationer til 75/-. Til Europa sluttedes 8000 tonner fra Montevidéo til Antwerpen/Hamburg Range til 77/6d. basis 65 cbft. med forskellige losseoptioner. Malm fra Victoria til Rotterdam sluttedes til 48/9d.

Nordpacific markedet absorberer stadig mange skibe, men ratetendensen er svagt vigende. Intercoastal lumber sluttedes til \$87.500 lumpsum fio. for liberty størrelse. Korn til Indien sluttedes til 82/6d. basis østkysten med 7/6d. mere for losning vestkysten. Lumber og stykgods fra British Columbia til UK. sluttedes til 83/- på sædvanlig fio. basis, korn til Callao og Mollendo betaltes med \$8.75, og for 8000 tons asfalt fra Long Beach til Manila betaltes \$68.000 lumpsum fio.

Fra Nordkina sluttedes en enkelt båd for blandet kornlast til Antwerpen/Hamburg Range til 80/- fio.

med de sædvanlige losseoptioner. Fra Philippinerne sluttedes 300.000 cbft. båd for copra til Venezuela til \$63.000 lumpsum. Fra Indien kan nævnes: malm fra Calcutta til Rotterdam til 72/6d. fio., scrap Calcutta/Genua til 81/- fio., scrap Calcutta/Japan, 75/-, fio., ilmenite fra Koilthottam til New York sluttedes til \$10.25 og malm fra Bombay og Karachi til Northern Range betaltes med \$11.75.

Hvede fra Vestaustralien til UK. sluttedes til 82/6d. basis løst last ex-silo med sædvanlige lasteoptioner, løs hvede ex-silo fra Vestaustralien til Indien betaltes med 61/3d., mel i sække fra Vestaustralien til Ceylon sluttedes til 67/6d., og flere både sluttedes med byg i sække fra Sydaustralien eller Victoria til Japan til 77/6d. Kul fra Sydney eller Newcastle NSW. sluttedes til Japan til 59/-, fio. Sukker fra Fiji til Vancouver betaltes med 50/-.

Fra Sydafrika sluttedes kul Durban/Chittagong til 57/6d., og malm fra Beira til Northern Range til \$9.75. Sukker fra Mauritius til Colombo sluttedes til 47/6d.

Der var ikke større forretning fra Middelhavet. Malm fra Melilla til Ymuiden betaltes med 23/-, pyrites fra Huelva til Ardrossan sluttedes til 35/-, og esparto fra Algier til Aberdeen betaltes med 80/-.

Den i vor forrige beretning nævnte fasthed for kul og koks til Danmark er afløst af en svagere tendens, idet praktisk talt alle december laster nu er dækkede, og for januar positioner noteres kun omkring 17/- à 17/6d. for 2500/3000 tonner for kul fra ECCP. til god dansk havn. Koks fra østkysten til god dansk havn er sluttet til 25/- for både omkring 12/1500 tons. Der er stadig enkelte trælastertilbage fra Østersøen. Af slutninger kan nævnes: 550 favne props Oskarshamn og Karlshamn til Bristol Kanalen til 138/- pr. favn, 330 favne props Halmstad/ECUK. 110/- pr. favn.

På tankmarkedet er forholdene uden større ændringer. Britiske befragtere har stadig tilstrækkelig tonnage til dækning af deres transportbehov og har ved siden af været i stand til at "relet" en del tonnage til amerikanske befragtere. Franske befragtere har været temmelig aktive for dirty tonnage fra Persian Gulf eller østlige Middelhav til USMC. minus 10 pct. Libanon/Italien sluttedes for dirty til USMC. minus 5 pct. I amerikansk kystfart varierede raterne for dirty tonnage fra Caribbean til Northern Range mellem USMC. plus 5 pct. og USMC. minus 10 pct. Fra Golfen til Northern Range lå raten for dirty tonnage omkring USMC. plus 20 pct.

D.S.B.

Ved kongelig resolution af 3. november 1952 er skibsfører under Statsbanerne *Vilhelm Frederik Petersen*, København (Havnegade)-Malmø-overfarten, efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde med udgangen af januar måned 1953.

25 års jubilæum

Den 1. januar 1953 kan tidsskriftet *Vikingen's* viden om kendte og afholdte redaktør, *Axel Bærentzen*, fejre 25 årsdagen for sin ansættelse ved bladet. Det var dengang nede i en bølgedal, men redaktør Bærentzen fik gennem sin dygtighed og sin store forståelse af, hvad der krævedes af et søfartens magasin, bragt det frelst gennem krisen og ud i mere smult farvand. Mange hilsener og lykønskninger vil sikkert den 1. januar nå frem til redaktør Bærentzen med ønsker om god vind på den videre fart fremover.

VALUTAKURSER pr. 16. decbr. 1952

London 19.36, New York 6.92, Frankfurt a/M. 164.70, Paris 1.98 1/2, Bruxelles 13.85, Rom 1.11, Amsterdam 182.27, Stockholm 133.72, Oslo 96.90, Reykjavik 42.50, Helsingfors 3.01 1/2, Lissabon 24.15, Montreal 7.12.

Positionsliste pr. 16. december 1952

A. P. Møller

Hans Mærsk forv. ank. Setubal 20.12. — *Gunvor Mærsk* forv. afg. Swansea 15.12. — *Betty Mærsk* forv. afg. London 18.12. — *Lica Mærsk* forv. afg. London 16.12. — *Marit Mærsk* forv. ank. Tel Aviv 26.12. — *Robert Mærsk* forv. afg. Antwerpen 16.12. — *Gudrun Mærsk* forv. afg. Le Havre 16.12. — *Ellen Mærsk* ank. Khorramshahr 11.12., forv. afg. 13.12. til Bahrein. — *Else Mærsk* afg. Camden 13.12. til Hampton, derfra New York. — *Kirsten Mærsk* ank. Sourabaya 13.12., forv. afg. samme dag til Semarang. — *Agnete Mærsk* ank. Kohsichang 12.12., forv. afg. Bangkok 16.12. — *Mathilde Mærsk* afg. Cochin 4.12., forv. ank. Hongkong 15.12. — *Emilie Mærsk* ank. Nagoya 14.12., forv. afg. 15.12. — *Herta Mærsk* afg. Manila 11.12., forv. ank. Djakarta 17.12. — *Jessie Mærsk* forv. afg. New York 15.12. — *Vibeke Mærsk* afg. Djakarta 12.12., forv. ank. Sourabaya 15.12. — *Arnold Mærsk* afg. Kawasaki 15.12., til Købe forv. ank. 16.12. — *Cornelius Mærsk* afg. Cochin 12.12. til Calicut. — *Oluf Mærsk* afg. Genoa 2.12. til New York, forv. ank. 16.12. — *Leise Mærsk* ank. Yokohama 13.12., forv. afg. 15.12. til San Francisco. — *Sally Mærsk* forv. ank. Kiel 22.12. —

Gertrude Mærsk ank. Yokohama 14.12., forv. afg. 16.12. til Kawasaki. — *Leva Mærsk* forv. pass. Panama 15.12. til New York. — *Hulda Mærsk* afg. Manila 12.12. til Cebu. — *Laura Mærsk* forv. ank. Vancouver 16.12. — *Grete Mærsk* forv. afg. Hoilo 14.12. til Manila. — *Trein Mærsk* pass. Panama 7.12., forv. ank. Los Angeles 17.12. — *Anna Mærsk* ank. Boston 11.12., forv. afg. 12.12. til New York, Baltimore og Philadelphia. — *Peter Mærsk* ank. San Francisco 5.12. — *Olga Mærsk* afg. Kobe 14.12. til Keelung, forv. ank. 17.12. — *Nicoline Mærsk* afg. New York 12.12. til Hampton. — *Jeppesen Mærsk* ank. Manila 11.12. — *Kate Mærsk* forv. ank. Abidjan 18.12., derefter Takoradi og Lagos. — *Bente Mærsk* forv. ank. New York 15.12., forv. afg. 18.12. til Caribbean Sea. — *Aase Mærsk* forv. ank. Dundee 22.12. — *Rosa Mærsk* forv. ank. Cardon 18.12. — *Nelly Mærsk* forv. ank. UK-Continent 26.12. — *Emma Mærsk* afg. Spezia 13.12., forv. ank. Persiske Golf ca. 3.1. — *Charlotte Mærsk* afg. Suez 12.12., forv. ank. Curacao 31.12. — *Brigit Mærsk* ank. Liverpool Rhed 14.12., forv. afg. 20.12. til Cardon. — *Inge Mærsk* afg. Aruba 12.12. til UK. — *Caroline Mærsk* ank. Miri 11.12., forv. ank. Singapore 20.12. — *Katrine Mærsk* forv. ank. New York 14.12., forv. afg. 17.12., forv. ank. Curacao 23.12. — *Henning Mærsk* forv. ank. Palermo 18.12., forv. afg. 23.12. — *Marie Mærsk* ank. Lissabon 13.12., forv. afg. 16.12. til Banias. — *Elconora Mærsk* pass. Port Said 12.12., forv. ank. Mena al Ahmadi 24.12. — *Valkyrien Mærsk* pass. Kap det Gode Haab 13.12., forv. ank. Eva Peron 26.12. — *Mette Mærsk* afg. Port Elisabeth 13.12., forv. ank. East London 14.12., derefter Durban, Lourenco Marques og Mombasa. — *Jane Mærsk* pass. Suez 15.12. til Landsend f. o. — *Elisabeth Mærsk* pass. Port Said 15.12., forv. ank. St. Nazaire 26.12. — *Ebba Mærsk* forv. ank. Antwerpen 29.12. — *Anglo Mærsk* forv. afg. Swansea 18.12., forv. ank. Rotterdam ca. 20.12. — *Gerd Mærsk* pass. Kapladen 7.12., forv. ank. Eva Peron 18.12., derefter Curacao. — *Dorthe Mærsk* afg. Bordeaux 13.12., forv. ank. Sidon 23.12. — *Karen Mærsk* forv. ank. Baytown 15.12., derefter Beaumont.

Basse & Co.

London ank. Vlaardingen 14.12. — *Krusaa* pass. Cap Finisterre 15.12 p. v. t. Hamburg. — *Oslo* ank. Aalborg 9.12. — *Paris* ank. Hull 14.12. — *Egaa* forv. ank. Calais 15.12. — *Else Basse* forv. ank. Limhamn 15.12.

Dania

Cyrl ank. Tuborg 16.12. — *Danfjord* pass. Minikoi 10.12. p. v. t. Whampoa. — *Danholm* pos. 15.12. 05.56 syd., 04.29 w. p. v. t. East London. — *Tovelil* ank. Le Havre 14.12.

C. K. Hansen

Aggersborg afg. New York 13.12. til Barranquilla. — *Brattingsborg* afg. Amsterdam 30.11. til Port au Prince. — *Christiansborg* afg. Dunkirk 14.12. til Den persiske Gulf. — *Ellensborg* afg. Lisbon 15.12. til Wales. — *Flynderborg* forv. afg. Mobile 14.12. til Houston. — *Frederiksborg* pass. Finisterre 13.12. til Gibraltar. — *Lilleborg* afg. Gdansk 11.12. til Bayonne. — *Nordborg* ank. Barry 10.12., derfra til Gibraltar. — *Skodsborg* pass. Finisterre 15.12. til Seville. *Spigerborg* afg. Philadelphia 12.12. til Hantsport. — *Taarborg* afg. Izmir 9.12. til Hamburg. — *Uranienborg* afg. Bremen 14.12. til Antwerpen. — *Ørneborg* afg. Bremen 14.12. til Swansea. — *Herbrand* forv. ank. Mena al Ahmadi 18.12.

Dansk Esso

Christian Holm forv. ank. Sidon 18.12., derfra Leghorn. — *Esso København* forv. ank. Aruba 21.12., derfra Nyborg og Aalborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Caripito 17.12., derfra Trinidad Kbhvn. og Nyborg.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Antwerpen 14.12. til Bordeaux. — *Bornholm* ank. Boulogne 15.12. — *Bretagne* ank. Boma 14.12. — *Gronland* afg. Suez 16.12. til England. — *Halland* ank. Bissao 15.12. — *Irlund* afg. Texas City 4.12. til UK. — *Normandiet* afg. Antwerpen 12.12. til Las Palmas. — *Shetland* afg. Philadelphia 12.12. til Puerto la Cruz. — *Skotland* afg. Constantza 10.12. til Finland. — *Slesvig* afg. Yokohama 21.12. til Mombasa.

Den kgl. grønlandske Handel

Disko ank. Kbhvn. 16.12. — *Tikerak* pos. 15.12. 60.11 n. 38.42 v. p. v. t. Kbhvn. — *Annette S* pos. 13.12. 41.48 n. 17.20 v. p. v. t. Grækenland.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Oslo 21.12. — *Concordia* forv. ank. Norrkøping 22.12. — *Dania* forv. ank. Stockholm 22.12. — *Hafnia* forv. ank. Stockholm 20.12. — *Scandia* forv. ank. Malmø 19.12.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Gdynia 15.12., derefter Bordeaux. — *Th. Adler Svanholm* ank. Kbhvn. 16.12. — *Wm. Th. Malling* ank. Gdansk 15.12., derefter Dunkirk.

D.F.D.S.

Argentina afg. New Orleans 15.12. til Hampton Roads/Baltimore/New York. — *Arizona* ank. Rio de Janeiro 15.12. afg. ca. 20.12. til Santos/Paranagua o. v. — *Arkansas* ank. Kbhvn. 14.12., herfra ca. 20.12. til Aalborg, Hamburg o. v. — *Bolivia* ank. Boston ca. 16.12. — *Bastholm* afg. Kbhvn. 15.12. til Antwerpen, Middelhavet. — *Bergenhus* afg. Kolding 16.12. til London. — *Bygholm* afg. Algeciras 15.12. til Ghent, Kbhvn. — *California* afg. Bahia 15.12. til Las Palmas o. v. — *Colombia* ank. Boston ca. 16.12. — *Diana* ank. Kbhvn. 15.12. herfra 18.12. til Aarhus, Odense. — *Dronning Alexandrine* ank. Reykjavik 15.12., derfra forv. 16.12. til Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* afg. Piræus 15.12. til Iraklion, Algier, Antwerp., Danmark. — *Florida* ank. Lattakia 15.12., derfra til Cypern, Iskenderun, Izmir, Istanbul. — *Hebe* ank. Kbhvn. 16.12. herfra 17.12. til Nakskov, Odense o. v. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. ca. 22.12. til Liverpool o. v. — *Hjortholm* ank. Istanbul 14.12., derfra til Antw., Danmark. *Katholm* afg. Dieppe 15.12. til Manchester, Kbhvn., Næstved, Korsør, Aarhus, Aalborg. — *Lemnos* afg. Kbhvn. ca. 16.12. til Aalborg/Aarhus/Leith/Las Palmas/Paranagua. — *Louisiana* ank. Boston 12.12., afg. ca. 19.12. til Hampton Roads. — *Maine* ank. Izmir 10.12., derfra til Danmark. — *Margrethe* ank. Leith 16.12., derfra forv. 17.12. til Newcastle, Kbhvn. — *Marocco* afg. Oran 15.12. til Algier, Tunis, Marseille, Italien/Sicilien. — *Melos* ank. Piræus 14.12., derfra forv. 16.12. til Alexandria, Beyrouth, Lattakia. — *Nevada* afg. Kbhvn. ca. 17.12. til Kristiansund/Aalesund/Las Palmas/Sydamerika. — *Oregon* afg. New York 15.12. til Oslo/Kbhvn./Kiel. — *Paraguay* afg. 15.12. til Rotterdam/Kbhvn. — *Rhodos* afg. Antwerpen 13.12. til Casablanca, Tanger, Middelhavet. — *Rota* ank. London 16.12., derfra forv. 19.12. til Kbhvn. — *Saga* fra Antwerpen ca. 20.12. til Kolding, Vejle, Horsens, Kbhvn. — *Samos* afg. Tarragona 15.12. til Valencia, Malaga, Cadiz, Lissabon, Leixoes, Kbhvn. — *Svanholm* afg. Aarhus 12.12. til Newport, Swansea, Kbhvn., Nakskov, Odense. — *Texas* ank. Antwerpen 14.12., derfra forv. 16/17.12. til Dunkirk, Lissabon, Algier, Malta, Levanten. — *Thyra* ank. Kbhvn. 15.12., herfra 18.12. til Aalborg, Hull. — *Toms* ank. Antwerpen 13.12., afgår ca. 18.12. til Aalborg, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Esbjerg 20.12. til Havn, Dunkirk, Kbhvn., — *Tula* afg. Esbjerg 15.12. til Randers, Aarhus, Kbhvn. — *Tunis* ank. Aarhus 14.12., derfra forv. 17.12. til Kbhvn., Antwerpen, Middelhavet. — *Uffe* ank. Torre Annunziata 10.12., derfra 16.12. til Alexandria, Beirut, Lattakia, Mersin. — *Uruguay* ank. Aarhus ca. 21.12., derefter Oslo/Kbhvn. — *Venezuela* ank. Kotka 15.12., afg. 17.12. til Aalborg/Kbhvn./Las Palmas/Sydamerika. — *Virginia* ank. Göteborg 15.12., afg. forv. 17.12. til Rendsborg/Kbhvn.

Sikkerhed til søs

med

Decca navigator

og

Decca radar

DECCA Navigator Aktieselskab

Krystalgade 15 . Telf. Byen 8310

METALOCK

SPARER TID OG OMKOSTNINGER
GENGIVER DELENE FULD STYRKE OG
TÆTHED UDEN VARMEBEHANDLING
KAN UDFØRES OVERALT OG PÅ STEDET

REPARATION AF HAVARIER

PÅ STØBEJERNSDELE I DAMPMASKINER,
DIESELMOTORER, PUMPER, SPIL O.S.V.

A/S METALOCK
AMALIEGADE 16, KØBENHAVN K.
Tlf. C. 14151 Tegr. METALOCK

Draco

Salling ank. Dunkirk 15.12. — *Skern* Frederikshavn, dok.

Helmdal

Axel Carl afg. New York 16.12. — *Hans P. Carl* ank. Sydney 24.11. — *L. H. Carl* ank. Havana 15.12. — *Poul Carl* ank. Newcastle NSW 7.12.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Stettin 17.12. til Reykjavik. — *Jens Toft* ank. Loanda 17.12. — *Karen Toft* forv. ank. Antwerpen 18.12.

Kongssund

Kongshavn ank. Aalborg 16.12.

J. Lauritzen

African Reefer vent. til Genova 19.12. — *Argentinean Reefer* afg. Avonmouth 15.12. — *Bella Dan* ventes pass. Panamakanalen 17.12. sydg. — *Egyptian Reefer* forv. ank. Santos 16.12. — *Gerda Dan* ventes til Valparaiso 21.12. sydg. — *Greta Dan* ventes afg. New York 23.12. til Chile. — *Indian Reefer* ventes afg. Callao 17.12. — *Jelva Dan* afg. Kotka 15.12. til Hangö. — *Jutta Dan* pass. Kielerkanalen 16.12. p. v. t. St. Louis du Rhonc. — *Kamma Dan* ventes til Mobile 20.12., nordg. — *Katja Dan* ank. London 13.12. — *Kista Dan* forv. ank. Capetown 16.12. — *Laila Dan* pass. Kielerkanalen 16.12. p. v. t. Finland. — *Laura Dan* ank. Bordeaux 14.12., derefter Valencia. — *Leena Dan* ventes til Valparaiso 18.12. sydg. — *Lilian Dan* afg. Sundsvall 15.12. til Yxpila og Kotka. — *Linda Dan* ventes til Glasgow 19.12. — *Lotta Dan* pass. Kielerkanalen 16.12. p. v. t. Themsen. — *Maria Dan* ank. Thorshavn 15.12., derefter Grækenland. — *Marna Dan* ventes at pass. Panamakanalen 23.12., nordg. — *Nerma Dan* ventes til Kuwait 23.12., derefter Eva Peron. — *Ninna Dan* pass. Kielerkanalen 14.12. p. v. t. Ventspils. — *Paula Dan* ventes til Baltimore 20.12., nordg. — *Randa Dan* forv. afg. JakObstad 16.12. til Tokis. — *Selma Dan* pass. Kielerkanalen 15.12. p. v. t. Fredrikshavn. — *Silja Dan* ventes at pass. Kielerkanalen 17.12. p. v. t. Rochester. — *Stina Dan* ventes til Hamburg 17.12., derefter Amsterdam. — *Tessa Dan* ventes til Callao 20.12., nordg. — *Ulla Dan* forv. afg. Kotka 16.12. til Themsen. — *Vilma Dan* ventes til Callao 19.12., sydg.

Motortramp

Vedby ank. New York 12.12., derefter Philadelphia. — *Tureby* ank. Christmas Island 4.12. — *Stensby* ank. Madras 8.12., derefter Calcutta.

Myren

Asbjørn Nakskov. — *Astrid* forv. ank. Landskrona 19.12., derefter Polen, Frankrig. — *Birte* afg. Algier 17.12. til Ardrossan. — *Chr. Sass* afg. Hamborg 16.12. til Bangkok. — *Clara* Kbhvn., rep.

Norden

Norden ank. Christmas Island 14.12. — *Nordfarer* ank. Nakskov. 10.12. — *Nordhval* ank. London 13.12. — *Nordkap* afg. Abidjan 16.12. til Freetown. — *Nordkyn* ank. Burnie 13.12. — *Nordpol* afg. Singapore 15.12. til Port Said. — *Nordvest* ank. Madras 15.12.

Orient

Astoria afg. Hamborg 15.12. til USEC. — *Westralia* ank. Port Sudan 15.12., derefter USEC.

L. R. Schmith & Co.

Jane Lanng afg. Norrkøping 14.12. til London.

Progress

Valborg Nielsen ank. Havana 2.12. — *Elisabeth Nielsen* ank. Baltimore 14.12. — *Else Nielsen* forv. afg. Haiti 17.12. — *Lilly Nielsen* afg. Aruba 14.12. — *Henry Tegner* ank. Marieberg 10.12. — *Ellen Nielsen* pass. Dover 15.12. — *Hugo Nielsen* klasser i Svendborg. — *Margrete* afg. Aalborg 14.12. — *Karen* ank. Norrsundet 14.12. — *Marx* ank. London 13.12. — *Sophie* ant. ank. Helsingfors 13.12. — *Thyra* ank. West Hartlepool 14.12. — *Fylla* afg. Hamina 15.12.

Torm

Birgitte Torm afg. Recife 3.12. — *Estrid Torm* ank. Angra dos Reis 12.12. — *Herdis Torm* ank. Aalborg 11.12. —

**Sø- og Transportforsikring**

samt alle øvrige
Forsikringsarter

**FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
NORDLYSET**

DR. TVÆRGADE 21 — KØBENHAVN K.
TELF. *BYEN 2680

Olga Torm ank. Genoa 13.12. — *Gerd Torm* ank. Leixoes 12.12. — *Tekla Torm* afg. Itajahy 15.12. — *Agnete Torm* afg. New York 13.12. — *Kirsten Torm* ank. Neapel 12.12. — *Gertrud Torm* ank. Alexandria 14.12. — *Ragnhild Torm* afg. Casablanca 2.12. — *Helvig Torm* afg. New York 5.12. — *Thyra Torm* ank. Liverpool 14.12. — *Gyda Torm* ank. Hull 15.12. — *Anne Torm* ank. Gdansk 14.12. — *Hilde Torm* ank. London 12.12. — *Gudrun Torm* ank. Amsterdam 16.12. — *Alice Torm* ank. Gdynia 11.12. — *Gunhild Torm* ank. Antwerpen 14.12.

Vendilla

E. M. Dalgas ventes ank. Casablanca 19.12. — *Otto Petersen* ventes afg. Rouen 17.12. til Dunkerque og Antwerpen. — *P. N. Damm* ventes afg. Bordeaux 17.12. til Brasilien via Dakar.

Ø.K.

Annam pass. Kap Leeuwin 9.12. til Suez/Port Said, Avonmouth. — *Asia* ank. Yokohama 15.12., derefter Moji, Yawata. — *Bintang* afg. Kobe 15.12. til Hongkong, Bangkok. — *Falstria* pass. Suez 15.12. til Aden, Colombo. — *Fionia* afg. Hamburg 13.12. til Rotterdam, Port Said. — *India* pass. Messina 15.12. til Genova, Antwerpen. — *Java* afg. Bangkok 9.12. til Takubar. — *Kambodia* afg. Aden 16.12. til Bangkok, Saigon. — *Kina* pass. Minicoy 15.12. til Penang, Port Swettenham. — *Korea* afg. Singapore 14.12. til Djakarta, Bangkok. — *Lalandia* afg. Genoa 14.12. til Bilbao, London. — *Magdala* ank. Surigao 15.12., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Malacca* ank. Antwerpen 14.12., derefter Hamburg, Marseille. — *Malaya* afg. Calcutta 15.12. til Madras, Colombo. — *Manchuria* pass. Brunsbüttelkoog 15.12. til Kbhvn. — *Meonia* ank. Kbhvn. 6.12., derefter Göteborg og Middlesbrough. — *Mombasa* ank. Chittagong 5.12., derefter Calcutta, Madras. — *Mongolia* afg. Portland 14.12. til Coos Bay og San Francisco. — *Morelia* afg. Nakskov 15.12. til Kotka, Kbhvn. — *Nikobar* afg. Portland 14.12. til Vancouver, Washington. — *Panama* ank. Madras 12.12., derefter Aden, Suez/Port Said. — *Patagonia* pass. Hollenau 15.12. til Gdynia, Kbhvn. — *Poona* afg. Port Said 14.12. til Suez, Aden. — *Pretoria* ank. Bangkok 1.12., derefter Singapore, Port Swettenham. — *Selandia* pass. Minicoy 13.12. til Singapore, Bangkok. — *Serampore* ank. Bislig 15.12., derefter Borongan, Pacific Kysten. — *Siam* afg. Port Said 14.12. til Dunkirk. — *Tranquebar* afg. Yokohama 13.12. til Hongkong, Manila.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:
Vinkco

Telephone:
ROTTERDAM 11 42 00 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp



Klarer Deres skibe i Kieler-Kanalen hos:
KARL GRAMMERSTORF
SKIBSREDER - SKIBSMÆGLER
KIEL-HOLTENAU. Brunsbüttelkoog Hamburg

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 7,50 pr. kvartal. I udlandet kr. 34,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

A/S GRØN & WITZKE
Assurance
 Kongens Nytorv 6 · København K.

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809



International
 - siden 1899 the greatest name in marine paints

Doknings- og salgsrapporter
 fra alle lande viser, at
 INTERNATIONAL's produkter
 er de mest anvendte
 verden over.



INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S
 ØRESUNDSVEJ 141 · KØBENHAVN 5



„VIKING“
 Kompasser
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter
 Søkort
 Sejlhaandbøger

SØLVER & SVARRER
 Norsk statsaut. kompasrettere
 Forlang ill. katalog

IVER C. WEILBACH & CO.
 NAUTICAL INSTRUMENTS
 AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

ASSURANCEFORENINGEN
SKULD . NORGE
 (Gjensidig)
 DEN DANSKE AFDELING

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33 · KØBENHAVN · TEL. C. 16.861

A/S
EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE
 KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K
 TELEFON CENTRAL 5195
 UDEFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
 TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI
 Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
 Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER
 STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

REDERI OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
 IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER
 KØBENHAVN K
 Telefon 9246
 Telegramadr.: MONTANAKUL

CHR. SALVESEN & Co.
 ETABLERET 1846
 TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.